



**Česká republika**  
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

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

**Střetnutí vlaku Ex 444 s osobním automobilem na železničním přejezdu  
P6520 v km 61,599, mezi železničními stanicemi  
Červenka a Moravičany**

**Sobota, 15. března 2014**

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

**Collision of long distance passenger train No. 444 with a car at the level crossing  
No. P6520 between Červenka and Moravičany stations**

**Saturday, 15<sup>th</sup> March 2014**

**č. j.: 6-742/2014/DI**

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

## 1 SOUHRN



Obr. č. 1: Střetnutí vlaku Ex 444 se silničním motorovým vozidlem

Zdroj: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Skupina události:	nehoda.
Vznik události:	15. 3. 2014, 4.19.51 h.
Popis události:	střetnutí vlaku Ex 444 se silničním motorovým vozidlem – osobním automobilem FORD Galaxy.
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, mezi železničními stanicemi Červenka a Moravičany, 2. traťová kolej železniční přejezd P6520 v km 61,599.
Zúčastnění:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Ex 444); řidič silničního motorového vozidla.
Následky:	ke zranění osob nedošlo; celková škoda 1 513 132 Kč.
Bezprostřední příčiny:	<ul style="list-style-type: none"> <li>uváznutí osobního automobilu na železničním přejezdu P6520;</li> <li>nezastavení drážní dopravy mezi železničními stanicemi Červenka a Moravičany, na železničním přejezdu P6520, po obdržení požadavku na její zastavení.</li> </ul>
Příspěvající faktory:	<ul style="list-style-type: none"> <li>nebyly DI zjištěny.</li> </ul>

**Zásadní příčiny:**

- předání požadavku na zastavení drážní dopravy na železničním přejezdu P6520, při bezprostředním ohrožení bezpečnosti drážní dopravy, zaměstnanci provozovatele dráhy, který nedisponoval prostředky pro přijetí účinných opatření vedoucích k zastavení drážní dopravy na železničním přejezdu P6520 a který plnil pouze roli prostředníka.

**Příčiny v systému bezpečnosti:**

- nestanovení priority (důležitosti v pořadí) telefonních kontaktů, poskytnutých provozovatelem dráhy integrovanému záchrannému systému, na které má operátor integrovaného záchranného systému, při hrozícím nebezpečí z prodlení, požádat o zastavení provozování drážní dopravy.

**Bezpečnostní doporučení:**

1. provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:
  - stanovit integrovanému záchrannému systému prioritu (důležitost v pořadí) telefonních kontaktů, na které má operátor integrovaného záchranného systému, při hrozícím nebezpečí z prodlení, kontaktovat provozovatele dráhy a předat požadavek k přijetí opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.
2. Drážnímu úřadu:
  - přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah železničních v České republice.
3. Správě silnic Olomouckého kraje, příspěvkové organizaci:
  - umístit na pozemní komunikaci III/4496, z obou směrů před pravými směrovými oblouky, na které navazuje železniční přejezd P6520, svislé výstražné dopravní značky upozorňující na pravý směrový oblouk nebo na dva po sobě následující směrové oblouky, popř. učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti na a v okolí železničního přejezdu P6520.
4. Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s Drážním úřadem:
  - obsahem právních předpisů upravujících pravidla provozu na pozemních komunikacích rozšířit povinnost účastníků provozu na těchto komunikacích o znalost umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů a jejího použití při zjištění ohrožení bezpečnosti drážní dopravy na železničním přejezdu;
  - rozšířit povědomí veřejnosti o umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů na železničních přejezdech, jejího účelu a způsobu použití.

## SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 15<sup>th</sup> March 2014, 4:19 (3:19 GMT).
- Occurrence type: level crossing accident.
- Description: collision of long distance passenger train No. 444 with an obstacle – a car at the active level crossing.
- Type of train: long distance passenger train No. 444.
- Location: railway track Přerov – Česká Třebová, open line between Červenka and Moravičany stations, active level crossing No. P6520, km 61,599.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);  
ČD, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 444).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;  
total damage CZK 1 513 132,-
- Direct cause:
- deadlock of the car in the scene of the level crossing No. P6520;
  - failure to stop railway transport between the stations Červenka and Moravičany, at a level crossing P6520, after receiving a request to stop.
- Contributory factor: none.
- Underlying cause:
- requiring stop of railway transport, for the employees of IM who did not have the means to take effective measures to stop railway transport at the level crossing P6520, and who was only the mediator.
- Root cause:
- failure to prioritizing telephone contacts provided for integrated rescue system, which the operator of the integrated rescue system uses to request to stopping the operation of railway transport in imminent danger.
- Recommendations:
- 1) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:
- determine for the integrated rescue system priority of phone contacts, to which the operator of the integrated rescue system, in imminent danger, contact the rail operator and pass the requirement to ensure the safe operation of the railway and railway transport.
- 2) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):
- it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations for other infrastructure manager (IM) in the Czech Republic.

3) Addressed to Správa silnic Olomouckého kraje (road maintenance manager):

- place on the road III / 4496, from both directions before the right direction arches, after which follows the railway crossing P6520, vertical warning traffic signs warning on the right arc or on two consecutive directional arcs or to take other appropriate measures to improve safety in the area of level crossing P6520.

4) Addressed to Czech Ministry of Transport in cooperation with Czech National Safety Authority (NSA):

- extend by legislation governing the rules of road traffic to the requirement of participants of traffic for these roads on knowledge of the location of the uniform identification numbers of level crossings and its use in the detection of threats to safety of railway transport on the level crossings;
- extend public awareness of the location of the uniform identification numbers of level crossings at level crossings, its purpose and method of use.

## Obsah

<b>1 Souhrn .....</b>	<b>3</b>
<b>Summary .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>13</b>
2.1 Mimořádná událost .....	13
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	13
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	13
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	15
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	16
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	16
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel .....	17
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, staveb, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení) .....	17
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	19
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	20
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	21
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	21
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	22
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	22
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	22
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ....	22
2.4 Vnější okolnosti .....	22
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	22
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>23</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) .....	23
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	23
3.1.2 Jiné osoby .....	24
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti .....	26

3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny .....	26
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	29
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	29
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	30
3.3	Právní a jiná úprava .....	30
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	30
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	31
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	32
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	32
3.4.2	Součásti dráhy .....	33
3.4.3	Komunikační prostředky .....	33
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	34
3.5	Dokumentace o provozním systému .....	35
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	35
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	37
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	37
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	37
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	37
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	37
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání .....	38
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	38
<b>4</b>	<b>Analýzy a závěry .....</b>	<b>39</b>
4.1	Konečný popis mimořádné události .....	39
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	39
4.2	Rozbor .....	41
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	41
4.3	Závěry .....	43



4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení .....	43
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	43
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	44
4.4 Doplnující zjištění .....	44
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	44
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>45</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	45
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>45</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>47</b>

## Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
ČSN	Česká technická norma
DI	Drážní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GS	generální stop
GSM-R	globální systém pro mobilní komunikace na železnici, neveřejná mobilní telekomunikační síť GSM
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost v drážní dopravě
OA	osobní automobil
OŘ	Oblastní ředitelství
PČR	Policie České republiky
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
SRD	síť rádiodispečerská
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej (traťové koleje)
TOP	telekomunikační obslužný panel s ovládáním pomocí dotykové zobrazovací plochy
TRS	traťový rádiový systém
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
UTZ	určené technické zařízení
VEZO	velkoplošná zobrazovací jednotka
VI	vrchní inspektor
VOS	všeobecná operativní síť
VRDS	vozidlová rádiová stanice
VŠ	vlastní šetření
VZ	mobilní část vlakového zabezpečovače
ZRDS	základnová rádiová stanice
ZZ	Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

## Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
zákon č. 361/2000 Sb.	zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 30/2001 Sb.	vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
Směrnice 2004/49/ES	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění
ČSN 34 2650	ČSN 34 2650 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění
ČSN 73 6380	ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, v platném znění
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
SŽDC (ČD) Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) Z11 PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ, schválený dne 15. 11. 2000, pod

ČD V 2

č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 1. 1. 2001,  
v platném znění

vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., ČD V2 Předpis pro  
lokomotivní čety, schválený dne 8. 1. 1998, pod  
č. j.: 60796/97-O18, s účinností od 22. 4. 1998,  
v platném znění

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

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

Datum: 15. 3. 2014.

Čas: 4.19.51 h.

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

Místo: trať 309A Přerov – Česká Třebová, elektrifikovaná stejnosměrným napětím 3 kV, TK č. 2, mezi žst. Moravičany a Červenka, dvoukolejný ŽP P6520 v km 61,599.

GPS: 49°44'36.5100" N, 17°2'28.9024" E.



Obr. č. 2: Pohled na místo vzniku MU

Zdroj: SŽDC, s. o.

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

Dne 15. 3. 2014 při jízdě silničního motorového vozidla – OA TAXI, tovární značky FORD Galaxy, po pozemní komunikaci III/4496 od obce Králová (z levé strany ve směru jízdy DV do žst. Moravičany), řidič OA v pravé zatáčce před ŽP P6520 nezvládl řízení. Přešel na levou stranu komunikace, kde v prostoru ŽP P6520 sjel předními koly OA mimo přejezdovou vozovku. OA uvázl na levé straně přejezdové vozovky ŽP P6520 ve směru své jízdy, obrácený přední částí směrem k žst. Červenka. Přední nápravou mimo

přejezdovou konstrukci ŽP P6520 – levým kolem mezi kolejnicovými pásy TK č. 2 a pravým kolem mezi TK č. 1. a 2. Zadní kola OA zůstala na přejezdové vozovce. OA nebylo možné vyprostit a odstranit mimo trať (z prostoru nebezpečného pásma ŽP P6520). PZZ ŽP P6520 v té době dovoľovalo vjezd silničních vozidel na ŽP.

Řidič po zjištění, že není v jeho možnostech OA vyprostit a odstranit mimo trať, vystoupil z OA a oznámil na linku tísňového volání 158 vznik dopravní nehody v silničním provozu – uvážnutí OA na ŽP. Přitom ponechal rozsvícená potkávací světla OA. V oznámení nedokázal uvést číselné označení ŽP s tím, že k dopravní nehodě došlo na dvoukolejném ŽP na „*kolejích v Králové*“. Na základě tohoto nepřesného oznámení místa dopravní nehody operátor tísňové linky správně vyhodnotil, že k dopravní nehodě došlo na ŽP P6520. Operátor tísňové linky bezprostředně po oznámení dopravní nehody a ukončení hovoru s řidičem na telefonním čísle poskytnutém provozovatelem dráhy pro řešení krizových situací na ŽP kontaktoval vedoucího dispečera CDP Přerov s požadavkem na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520, tj. na dvoukolejné trati mezi žst. Červenka a žst. Moravičany. V té době k ŽP P6520, v km 61,599, po TK č. 2, ve směru od žst. Červenka přijížděl vlak Ex 444. Ten se však nepodařilo zastavit. Ve 4.19.51 h se vlak střetl na ŽP P6520 s uvázlým OA.

Následkem střetnutí byl OA zaklíněn pod čelo HDV a sunut až do místa zastavení vlaku po MU. K vykolejení DV ani újmě na zdraví osob nedošlo.



*Obr. č. 3: Místo vzniku MU*

Zdroj: DI (z mapových podkladů google.cz)

Ohledání místa MU bylo provedeno bez účasti DI (viz bod 4.4.1 ZZ) pověřenými osobami provozovatele dráhy a dopravce k šetření MU. Z dokumentace místa MU vyplývá:

- ŽP P6520 byl ve směru jízdy OA, tj. od obce Králová, označen dvěma svislými dopravními značkami A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“, umístěnými vpravo i vlevo pozemní komunikace, pod kterými jsou na společném sloupku umístěny světelné skříně výstražníků PZZ, doplněné tabulkou „Pozor vlak“. Výstražné kříže byly zhotoveny z odrazového materiálu, bez retroreflexního fluorescenčního žlutozeleného podkladu;
- ŽP byl zabezpečen PZZ se světelnou a zvukovou signalizací a doplněn celými závorovými břevely. Světelné skříně výstražníků byly umístěny z obou stran ŽP

- vpravo i vlevo pozemní komunikace. Na rubové straně všech světelných skříní výstražníků PZZ byly umístěny samolepící fólie nesoucí označení ŽP číslem P6520;
- délky rozhledu na světelné skříně výstražníků jsou z obou stran pozemní komunikace větší než 100 m;
- před ŽP byly z obou stran vpravo pozemní komunikace umístěny svislé dopravní značky A 29 „Železniční přejezd se závorami“, A 31a „Návěstní deska (240 m)“, A 31b „Návěstní deska (160 m)“ a A 31c „Návěstní deska (80 m)“. Značky byly zhotoveny z odrazového materiálu;
- prostor ŽP byl v době vzniku MU monitorován funkčním kamerovým systémem;
- PZZ ŽP bylo v době vzniku MU v činnosti. PZZ nevykazovalo před vznikem MU ani v době ohledání místa MU poruchový stav;
- začátek ovládacího obvodu PZZ se ve směru jízdy vlaku Ex 444 nachází v km 64,471, což je 2872 m před ŽP;
- povrch pozemní komunikace III/4496 byl živičný. Přejezdová vozovka byla tvořena přejezdovou pryžkovou konstrukcí STRAIL na betonových pražcích;
- OA přijížděl k ŽP P6520 po pozemní komunikaci ze směru od obce Králová;
- OA před ŽP nedovoleně přejel vodorovnou dopravní značku č. V1a „Podélná čára souvislá“ a vjel do protisměru;
- OA při nájezdu na ŽP P6520 vyjel předními koly vlevo mimo pozemní komunikaci do TK č. 2, kde ve směru jízdy vlaku Ex 444, v prostoru začátku ŽP, na straně levého kolejnicového pásu, uvázl;
- na povrchu přejezdové vozovky OA zanechal stopy po brzdění. Ty začínaly v úrovni závorových břevien ve středu přejezdové konstrukce a směřovaly pod úhlem cca 45°, ve směru jízdy OA od obce Králová, k levému okraji přejezdové vozovky, levému kolejnicovému pásu TK č. 2;
- ke zranění osob nedošlo, řidič OA byl v době vzniku MU mimo OA;
- nehodovým dějem byla poškozena přejezdová konstrukce ŽP;
- čelo vlaku se v konečném postavení po MU nacházelo v km 61,090, tj. 509 m za ŽP. Vrak OA byl levou přední stranou zaklíněn až po úroveň opěradel zadních sedadel pod levou stranu předního čela HDV;
- vlak Ex 444 byl tažen HDV 91 54 7 151 014-8 (dále jen 151.014-8) jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího 1. Souprava vlaku byla sestavena z 9 TDV určených k přepravě cestujících;
- k vykolejení DV, ani k úniku ekologicky závadných látek, nedošlo.

Při MU byl aktivován IZS.

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

MU oznámena na COP DI dne: 15. 3. 2014, ve 4.48 h (tj. 0.29 h po vzniku MU) jako střetnutí vlaku s OA bez zranění s tím, že OA vjel do prostoru ŽP v době, kdy PZZ ŽP svojí činností nezakazovalo vjezd na ŽP, dostal smyk a uvázl v prostoru ŽP.

Způsob oznámení: telefonicky.

Oznámeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.) a dopravce (ČD, a. s.).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 15. 3. 2014, ve 4.48 h (tj. 0.29 h po vzniku MU).

Oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: 16. 4. 2014, a to na základě poznatků zjištěných v průběhu dozorování této MU.

Složení VI DI na místě MU: DI na místě MU nebyla přítomna.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, Ostrava-Poruba (dále jen VŠB – TU).

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Ostrava.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy, dopravcem, PČR a z dokumentu „Výpočet brzdné dráhy a brzdného času vlaku Ex 444“, č. zprávy ID201402, ze dne 29. 10. 2014 (dále jen Výpočet VŠB – TU).

Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

## **2.2 Okolnosti mimořádné události**

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.):

- vedoucí dispečer CDP Přerov, zaměstnanec SŽDC, s. o.

Dopravce (ČD, a. s.):

- osoba řídící DV (dále jen strojvedoucí) vlaku Ex 444, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc.

Třetí strana:

- řidič OA;
- operátor tísňové linky 158, zaměstnanec PČR, Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje.



Ostatní osoby, svědci:

- traťový dispečer 1C CDP Přerov, zaměstnanec SŽDC, s. o.;
- traťový dispečer 2C CDP Přerov, zaměstnanec SŽDC, s. o.;
- provozní dispečer PD3 CDP Přerov, zaměstnanec SŽDC, s. o.;
- dispečer přípravář CDP Přerov, zaměstnanec SŽDC, s. o.

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

Vlak:	Ex 444	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	250	HDV: 151.014-8 TDV	ČD, a. s.
Počet náprav:	40	(za HDV): 61 51 21 90 016-6	PKPIC
Hmotnost (t):	536	52 51 70 80 405-4	PKPIC
Požadovaná brzdící %:	111	51 54 70 40 211-3	ČD, a. s.
Skutečná brzdící %:	161	51 56 05 70 511-7	ZSSK
Chybějící brzdící %:	0	51 56 70 40 008-1	ZSSK
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	140	62 56 71 90 002-9	ZSSK
Způsob brzdění:	I.	62 56 71 90 010-2	ZSSK
Brzdy v poloze:	R+Mg	62 56 71 90 007-8	ZSSK
		51 81 98 70 040-4	ZSSK

Pozn. k vlaku Ex 444:

Výchozí stanicí vlaku byla žst. Košice (Slovenská republika), cílovou stanicí byla žst. Praha hl. n. Vlak byl určen k přepravě cestujících, obchodní název vlaku byl EN 444 „Slovakia“, kategorie EuroNight. HDV 151.014-8 bylo do čela vlaku zařazeno v žst. Bohumín v rámci turnusové výměny vlakových HDV.

Pro jízdu vlaku v úseku mezi žst. Červenka a Moravičany strojvedoucí neobdržel žádný písemný pokyn a ani s jinými změnami technických parametrů dráhy nebyl provozovatelem dráhy prokazatelným způsobem seznámen. Stanovená rychlost vlaku Ex 444 mezi žst. Červenka a Moravičany, tj. i na ŽP P6520, byla sešitovým jízdním řádem stanovena na 140 km·h<sup>-1</sup>.

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

Trať je ve směru jízdy vlaku Ex 444, od km 65,507 do km 65,101 (tj. 406 m) vedena v přímém směru. Od km 65,101 do km 64,945 (tj. 156 m) je trať vedena v levém oblouku o poloměru 8000 m bez převýšení. Od km 64,945 do km 63,451 (tj. 1494 m) následuje přímý úsek trati, na který v km 63,451 navazuje pravý oblouk do km 63,280 (tj. 171 m) o poloměru 3420 m se dvěma přechodnicemi v délce 2 x 50 m, převýšení kolejnicových pásů v oblouku činí 31 mm. Na tento oblouk od km 63,280 navazuje až po ŽP v km 61,599 (tj. 1681 m) přímá trať. Ta pokračuje až do místa zastavení vlaku Ex 444 po vzniku MU. Traťový úsek je ve směru jízdy Ex 444 situován ve stoupání. Od km 64,840 do km 63,910

(tj. 930 m) trať stoupá ve sklonu 3,66 ‰, od km 63,910 do km 62,700 (tj. 1210 m) trať stoupá ve sklonu 4,35 ‰, od km 62,700 do km 61,970 (tj. 730 m) trať stoupá ve sklonu 4,81 ‰ a od km 61,970 do km 61,340 (tj. 630 m) trať stoupá ve sklonu 1,38 ‰.

Dvoukolejný traťový úsek Červenka – Moravičany je vybaven TZZ, trojznakovým automatickým blokem, umožňujícím obousměrné poježdění obou TK. Dle Tabulky 01 TTP 309A je provoz na těchto TK pravostranný, kdy správnou kolejí pro směr Červenka – Moravičany je TK č. 2.

Traťová rychlost v místě vzniku MU je provozovatelem dráhy stanovena na  $160 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ . Návěstidlo – rychlostník N prikazující strojvedoucímu DV nepřekročit rychlost  $160 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  je ve směru jízdy vlaku Ex 444, před ŽP v km 61,599, umístěno v km 83,422, tj. 21,823 km před místem vzniku MU.

ŽP P6520 v km 61,599 je dvoukolejný, o šířce 13,6 m, délce 14,5 m, s úhlem křížení dráhy s pozemní komunikací  $85^\circ$ . Přejezdová konstrukce je gumokovová typu STRAIL na betonových pražcích. ŽP je zabezpečen PZS, typového označení PZZ–EA, kategorie PZS 3ZBI, s celými závory. Světelné skříně výstražníků jsou typu AŽD 97-PV, s pozitivní signalizací bílým světlem. PZZ je ovládáno automaticky jízdou DV. Indikace výstrahy, anulace a výpadku sítě, které jsou doplněny ovládacími prvky pro uzavření a nouzového otevření ŽP, jsou umístěny na JOP v dopravní kanceláři žst. Červenka a na JOP traťového dispečera 2C CDP Přerov.

Pozemní komunikace III/4496 je před ŽP P6520, ve směru jízdy OA, vedena cca 550 m v přímém úseku. Bezprostředně před ŽP pozemní komunikace zatáčí mírně vlevo a pak pod úhlem cca  $70^\circ$  zatáčí vpravo na ŽP. Dráhu kříží v úrovni kolejí pod úhlem  $85^\circ$ . Za ŽP pozemní komunikace zatáčí vlevo pod úhlem cca  $70^\circ$ . Na levou zatáčku (směrový oblouk) pak následuje mírná pravá zatáčka (směrový oblouk) přecházející v přímý úsek komunikace. Z obou stran příjezdové komunikace k ŽP P6520 nejsou, ve směru jízdy k ŽP, před pravými zatáčkami (směrovými oblouky) umístěny svislé dopravní značky A 1a „Zatáčka vpravo“ upozorňující na směrový oblouk, resp. A 2a „Dvojitá zatáčka, první vpravo“ upozorňující na dva po sobě následující směrové oblouky. Na předmětném úseku pozemní komunikace III/4496, nacházejícím se mimo obec, smí řidič silničního motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3500 kg a autobusu, ve smyslu § 18 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., jet rychlostí nejvýše  $90 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ . Svítí-li na světelné skříně výstražníků přerušované bílé světlo signálu (pozitivní signál) PZZ, smí řidič, ve smyslu § 28 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., 50 m před ŽP a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše  $50 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , přičemž nesmí dobu přejíždění ŽP zbytečně prodlužovat. Prostor ŽP není osvětlen umělým osvětlením. Vlastníkem pozemní komunikace III/4496 je Olomoucký kraj. S pozemní komunikací má právo hospodařit Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace.

Traťový úsek Červenka – Moravičany je pokryt „Vf“ signálem SRD prostřednictvím TRS, zapojeného ve stuhové síti, umožňujícím do km 59,750 (1849 m za místem vzniku MU, ve směru jízdy vlaku Ex 444) na sdruženém kanálu stuhy 64 a od km 59,750 na sdruženém kanálu stuhy 62, spojení mezi traťovým dispečerem CDP Přerov, který na příslušném úseku dráhy řídí a organizuje drážní dopravu, a strojvedoucími HDV vybavených mobilní částí TRS, vždy v obvodu dosahu ZRDS. Ostrůvky sítě SRD tvoří ZRDS umístěné v jednotlivých žst., v daném případě v žst. Moravičany a Červenka. TRS byl k datu vzniku MU, na daném úseku dráhy stanoven v tabulce 01 TTP 309A jako základní rádiové spojení. TRS umožňuje osobě

řídící drážní dopravu nouzové zastavení vlaku (PMD), bez součinnosti s osobou řídící DV vlaku (PMD), vysláním rutinního příkazu „STOP“ nebo „GENERÁLNÍ STOP“.

Pokyn k přepnutí vlakového rádiového systému na TRS, kanálovou skupinu 64, je strojvedoucím dán návěstidlem rádiovník s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“. Ta jsou ve směru jízdy vlaku Ex 444 umístěna mezi žst. Prosenice a výhybnou Dluhonice, při jízdě po spojkové koleji č. 1S v km 4,960 (při jízdě po spojkové koleji č. 2S v km 5,020). V opačném směru jsou tato návěstidla umístěna mezi žst. Moravičany a Červenka v km 59,750.

Traťový úsek Červenka – Moravičany je také pokryt signálem komunikačního systému GSM-R. Systém GSM-R zajišťuje kromě hlasové komunikace i přenos dat mezi HDV a rádioblokovými centrály. Systém GSM-R nebyl, k datu vzniku MU, na daném úseku dráhy provozovatelem dráhy, Tabulkou 01 TTP 309A určen jako základní ani náhradní, resp. nouzový rádiový systém. Systém GSM-R neumožňuje (v době vzniku MU neumožňoval) osobě řídící drážní dopravu nouzové zastavení vlaku (PMD) bez součinnosti s osobou řídící DV vlaku (PMD).

## 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem předmětné MU byly použity následující komunikační prostředky:

- mobilní telefon řidiče OA, kterým oznámil na linku 158 uváznutí OA na ŽP P6520;
- telefon PČR, na který operátor tísňové linky přijal oznámení o uváznutí OA na ŽP P6520 a oznámil uváznutí OA na ŽP P6520 vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;
- neveřejná telefonní linka služebního spojení mezi vedoucím dispečerem CDP Přerov a traťovým dispečerem 1C CDP Přerov použita vedoucím dispečerem CDP Přerov prostřednictvím komunikačního systému TouchCall;
- komunikační systém TouchCall traťového dispečera 2C CDP Přerov pro dání kódového příkazu GS na TRS kanálové skupině 62;
- neveřejné mobilní spojení GSM-R bylo použito až po vzniku MU.

Časová posloupnost použití komunikačních prostředků:

- 4.12.51 h uváznutí OA na ŽP P6520;
- 4.14.51 h počátek komunikace, kdy řidič OA oznamuje operátorovi tísňové linky PČR uváznutí OA na ŽP mezi obcemi Králová a Červenka (1. hovor);
- 4.16.17 h konec 1. hovoru řidiče OA s operátorem tísňové linky PČR;
- 4.16.27 h operátor tísňové linky PČR volá vedoucímu dispečerovi CDP Přerov (40 s vyzvánění);
- 4.17.07 h zahájení hovoru operátora tísňové linky PČR s vedoucím dispečerem CDP Přerov. Operátor tísňové linky požádal o zastavení provozování drážní dopravy přes ŽP P6520;
- 4.18.00 h ukončení hovoru mezi operátorem tísňové linky PČR s vedoucím dispečerem CDP Přerov;
- 4.18.01 h operátor tísňové linky PČR kontaktuje hlídku PČR s úmyslem vyslat jí na ŽP P6520;
- 4.18.40 h ukončení hovoru operátora tísňové linky s hlídkou PČR;
- 4.18.46 h 2. hovor operátora tísňové linky PČR s řidičem OA. Řidič OA informuje operátora o blížícím se vlaku k ŽP;
- 4.19.00 h vedoucí dispečer CDP Přerov volá traťového dispečera 1C CDP

- 4.19.17 h Přerov řídicího oblast Přerov (mimo) až Červenka, vyjma výhybny Dluhonice a žst. Olomouc hl. n., v trvání 4 s. Spojení se nepodařilo navázat, viz bod 3.4.3 této ZZ;
- 4.19.19 h ukončení 2. hovoru operátora tísňové linky PČR s řidičem OA;
- 4.19.51 h 3. hovor operátora tísňové linky PČR s řidičem OA. Řidič OA v průběhu hovoru informuje operátora tísňové linky PČR o vzniku MU (střetnutí vlaku Ex 444 s OA) a o průběhu nehodového děje;
- 4.20.02 h vznik MU, střetnutí Ex 444 s OA uvázlým na ŽP P6520;
- 4.20.43 h traťový dispečer 2C CDP Přerov, řídicí oblast Červenka (mimo) až Česká Třebová (mimo), dává prostřednictvím základního rádiovém spojení TRS, kanálové skupině 62, kódový příkaz GS (11 s po vzniku MU);
- 4.22.15 h ukončení 3. hovoru mezi operátorem tísňové linky PČR a řidičem OA;
- 4.22.54 h operátor tísňové linky PČR volá vedoucímu dispečerovi CDP Přerov (40 s vyzvánění);
- 4.22.55 h traťový dispečer 1C CDP Přerov, řídicí oblast Přerov (mimo) až Červenka, vyjma výhybny Dluhonice a žst. Olomouc hl. n., volá prostřednictvím náhradního spojení GSM-R strojvedoucího vlaku Ex 444. Ten oznamuje traťovému dispečerovi 1C CDP Přerov vznik MU;
- 4.24.01 h zahájení hovoru mezi operátorem tísňové linky PČR a vedoucím dispečerem CDP Přerov. Operátor tísňové linky PČR informuje vedoucího dispečera o vzniku MU;
- 4.24.03 h traťový dispečer 2C CDP Přerov volá vedoucímu dispečerovi CDP Přerov (49 s vyzvánění);
- 4.24.47 h ukončení hovoru mezi traťovým dispečerem 1C CDP Přerov a strojvedoucím vlaku Ex 444;
- 4.24.50 h ukončení hovoru mezi operátorem tísňové linky PČR a vedoucím dispečerem CDP Přerov;
- 4.25.50 h zahájení hovoru mezi traťovým dispečerem 2C CDP Přerov a vedoucím dispečerem CDP Přerov. Traťový dispečer 2C informuje vedoucího dispečera o vzniku MU;
- ukončení hovoru mezi traťovým dispečerem 2C CDP Přerov a vedoucím dispečerem CDP Přerov.

Komunikace mezi vedoucím dispečerem, traťovými dispečery CDP Přerov a strojvedoucím vlaku Ex 444 byla zaznamenávána zařízením ReDat umístěným na CDP Přerov. Záznamy komunikace PČR s vedoucím dispečerem CDP Přerov, řidičem OA a s hlídkou PČR byly zaznamenány záznamovým zařízením PČR.

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

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

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

- 4.12.51 h uváznutí OA na ŽP P6520;
- 4.16.17 h řidič OA oznámil operátorovi tísňové linky PČR (tel. č. 158) uváznutí OA na ŽP mezi obcemi Králová a Červenka (čas ukončení hovoru);
- 4.18.00 h operátor tísňové linky PČR informoval vedoucího dispečera CDP Přerov o uváznutí OA na ŽP P6520 a požádal o zastavení provozování drážní dopravy přes ŽP P6520 (čas ukončení hovoru);
- 4.19.04 h neúspěšný pokus vedoucího dispečera CDP Přerov dovolat se traťovému dispečerovi 1C CDP Přerov (čas ukončení hovoru);
- 4.19.51 h vznik MU;
- 4.24.03 h strojvedoucí vlaku Ex 444 ohlásil vznik MU traťovému dispečerovi 1C CDP Přerov;
- 4.24.47 h operátor tísňové linky PČR ohlásil vedoucímu dispečerovi CDP Přerov vznik MU;
- 4.25.50 h traťový dispečer 2C CDP Přerov ohlašuje vedoucímu dispečerovi CDP Přerov vznik MU. Dispečer postupuje dále podle Ohlašovacího rozvrhu provozovatele dráhy;
- 4.26.00 h traťový dispečer 1C CDP Přerov ohlašuje vznik MU složkám IZS;
- 4.46.00 h MU oznámena pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce k šetření MU na COP DI;
- 4.48.00 h na základě oznámených skutečností vydán zaměstnancem DI souhlas s uvolněním dráhy a k provedení odklizovacích prací;
- 5.03.00 h započato ohledání místa vzniku MU pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce. Na místě MU byli rovněž přítomni vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce;
- 6.05.00 h obnovení provozování drážní dopravy po TK č. 1, TK č. 2 zůstává vyloučena;
- 7.00.00 h ukončeno ohledání místa vzniku MU pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce;
- 10.07.00 h obnovení provozování drážní dopravy v obou TK.

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

Plán IZS byl aktivován traťovým dispečerem CDP Přerov ve 4.26.00 h dle Ohlašovacího rozvrhu. Na místo MU se dostavily níže uvedené složky IZS:

- HZS JPO Přerov provozovatele dráhy SŽDC, s. o.;
- HZS Olomouckého kraje, územní odbor Olomouc, požární stanice Litovel;
- PČR, Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje, obvodní oddělení Litovel;
- PČR, Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje, Dopravní inspektorát Olomouc.

## 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 nedošlo k újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce, osob ve smluvním poměru a ani u cestujících a třetích osob.

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

Při MU došlo ke škodě na:

- osobním automobilu zn. FORD Galaxy 500 000 Kč\*.

Při MU byla škoda vzniklá na OA, přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 500 000 Kč.\***

\* Výše škody vyčíslena dle odhadu PČR.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- HDV vlaku Ex 444 795 200 Kč;
- zařízení dráhy 217 932 Kč;
- škoda na životním prostředí 0 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na DV, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 1 013 132 Kč.**

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: noční doba, jasno, +1 °C, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: trať je ve vzdálenosti 1681 m, ve směru jízdy vlaku Ex 444 od žst. Červenka, před ŽP P6520 v km 61,599, vedena v přímém úseku Chráněnou krajinnou oblastí Litovelské Pomoraví, viz také bod 2.2.3 této ZZ.

### 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

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

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

- strojvedoucí vlaku Ex 444 – ze Zázpisu se zaměstnancem mj. vyplývá:
  - v traťovém úseku Červenka – Moravičany jel s vlakem Ex 444 rychlostí cca  $140 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ ;
  - po vyjetí z oblouku zaregistroval ve tmě proti jízdě vlaku Ex 444 dvě bílá světla. Ta považoval za osvětlení vedoucího DV protijedoucího vlaku jedoucího po sousední TK č. 1;
  - aby při setkání s domnělým protijedoucím vlakem neoslnil jeho strojvedoucího, přestal používat osvětlení dálkovým reflektorem;
  - na vzdálenost cca 200 m před ŽP zjistil, že se nejedná o protijedoucí vlak, ale o OA, stojící ve TK č. 2, v prostoru ŽP;
  - obsluhou ovládače brzdiče průběžné samočinné tlakové brzdy vlaku ihned zavedl rychločinné brzdění;
  - poblíž OA nezaregistroval žádnou osobu;
  - následovalo střetnutí s OA. Po zastavení vlaku byl kontaktován traťovým dispečerem 1C CDP Přerov prostřednictvím VRDS zaregistrované na rádiovém systému GSM-R. Traťovému dispečerovi 1C CDP Přerov poté ohlásil vznik MU;
  - vlak zastavil následkem zavedení rychločinného brzdění.
- traťový dispečer 1C CDP Přerov – ze Zázpisu se zaměstnancem mj. vyplývá:
  - řídí a organizuje drážní dopravu na traťovém úseku Brodek u Přerova – Červenka. Pracoviště má společně s traťovým dispečerem 2C CDP Přerov v dispečerském sále č. 3 CDP Přerov;
  - ve 4.20 h přišel do dispečerského sálu č. 3 vedoucí dispečer CDP Přerov a nařídil zastavení provozování drážní dopravy v traťovém úseku Červenka – Moravičany, kde na ŽP P6520 uvázl OA;
  - pohledem na VEZO zjistil, že se vlak Ex 444 nachází již za ŽP P6520 a PZZ již nevaruje uživatele pozemní komunikace, že se k ŽP blíží DV;
  - v té době traťový dispečer 2C CDP Přerov vyslal zařízením TRS kódový příkaz GS;
  - základním rádiovým spojením TRS se nepodařilo navázat spojení se strojvedoucím vlaku Ex 444. Proto z informačního systému zjistil telefonní číslo služebního mobilního telefonu strojvedoucího vlaku Ex 444, nouzové rádiové spojení mobilním telefonem se však nepodařilo navázat. Mobilní telefon strojvedoucího byl nedostupný;
  - následně navázal spojení se strojvedoucím vlaku Ex 444 prostřednictvím radiového systému GSM-R. Strojvedoucí mu ohlásil vznik MU a požádal o aktivaci složek IZS s tím, že jeho služební mobil nemá signál mobilní sítě.

- traťový dispečer 2C CDP Přerov – ze Zázpisu se zaměstnancem mj. vyplývá:
  - řídí a organizuje drážní dopravu na traťovém úseku Moravičany – Třebovice v Čechách. Pracoviště má společně s traťovým dispečerem 1C CDP Přerov v dispečerském sále č. 3 CDP Přerov;
  - ve 4.20 h přišel na dispečerský sál č. 3 vedoucí dispečer CDP Přerov a nařídil zastavení provozování drážní dopravy v traťovém úseku Červenka – Moravičany, kde na ŽP P6520 uvázl OA;
  - ihned obsloužil TRS a vyslal kódový příkaz GS;
  - pohledem na VEZO zjistil, že se vlak Ex 444 nachází již za ŽP P6520;
  - strojvedoucí vlaku Ex 444 po vyslání kódového příkazu GS spojení nenavázal;
  - veškerou další komunikaci se strojvedoucím vlaku Ex 444 prováděl traťový dispečer 1C CDP Přerov.
- vedoucí dispečer CDP Přerov – ze Zázpisu se zaměstnancem mj. vyplývá:
  - od PČR přijal telefonické oznámení o uvážnutí OA v prostoru ŽP P6520;
  - v době telefonického oznámení měl pevnou linku přesměrovanou na mobilní telefonní číslo z důvodu vykonání osobní potřeby;
  - ihned po vykonání osobní potřeby a telefonickém oznámení PČR začal řešit vzniklou situaci. Ve spolupráci s dispečerem přípravářem CDP Přerov lokalizoval polohu ŽP P6520;
  - jeho pracoviště není vybaveno technickými prostředky pro nouzové zastavení vlaků (PMD) v traťovém úseku Přerov – Česká Třebová;
  - pokusil se telefonicky spojit s traťovým dispečerem 1C CDP Přerov, který řídí a organizuje drážní dopravu na příslušném traťovém úseku a jehož pracoviště je vybaveno technickými prostředky pro nouzové zastavení vlaků;
  - navázat telefonické spojení s traťovým dispečerem 1C CDP Přerov se nepodařilo. Aby nedošlo k dalšímu prodlení, rozhodl se osobně zaběhnout do dopravního sálu č. 3, odkud je řízena drážní doprava na příslušném úseku trati;
  - po vstupu do dispečerského sálu č. 3 nařídil zastavit provozování drážní dopravy v traťovém úseku mezi žst. Červenka a Moravičany. Pak se vrátil zpět na své pracoviště, které se nachází o jedno podlaží výše;
  - po příchodu na své pracoviště ho operátor tísňové linky PČR informoval o vzniku MU na ŽP P6520. Vznik MU mu následně ohlásil traťový dispečer 2C CDP Přerov.

### 3.1.2 Jiné osoby

- provozní dispečer PD3 CDP Přerov – ze Zázpisu se zaměstnancem mj. vyplývá:
  - pracoviště má ve společné místnosti s vedoucím dispečerem CDP Přerov a dispečerem přípravářem CDP Přerov;
  - po 4.00 h se na pracoviště vrátil vedoucí dispečer CDP Přerov a něco řešil s dispečerem přípravářem CDP Přerov. Vedoucí dispečer CDP Přerov po chvíli někam odešel;
  - dispečer přípravář CDP Přerov mu poté sdělil, že na ŽP P6520 stojí uvázlý OA.



- dispečer přípravář CDP Přerov – ze Zázpisu se zaměstnancem mj. vyplývá:
  - pracoviště má ve společné místnosti s vedoucím dispečerem a provozním dispečerem PD3 CDP Přerov;
  - ráno po 4.00 h byl v místnosti k přípravě stravy;
  - po příchodu zpět na pracoviště vedoucí dispečer CDP Přerov na pracovišti nebyl. Vedoucí dispečer CDP Přerov přiběhl za malou chvíli, v ruce držel mobilní telefon a požádal ho, aby mu lokalizoval polohu ŽP P6520. To provedl pomocí výpočetní techniky a informaci o poloze ŽP předal vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;
  - vedoucí dispečer CDP Přerov poté někam telefonoval a se slovy „já se tam nemůžu dovolat a letím na trojku,“ opustil pracoviště.
- řidič OA – z podaného vysvětlení mj. vyplývá:
  - u taxislužby pracoval jako brigádník od konce roku 2013;
  - na směnu nastoupil dne 14. 3. 2014 večer, do vzniku MU najel cca 220 km, především v okolí Litovle;
  - OA byl v řádném technickém stavu;
  - k ŽP P6520 přijížděl ze směru od obce Králová. V OA se nenacházely další osoby;
  - cestu z Králové do Červenky zná. Ví, že na pozemní komunikaci se nachází ŽP. Ten je zabezpečen PZS doplněným závorovými břevely;
  - k ŽP jel rychlostí cca 60 km·h<sup>-1</sup>, měl zařazen třetí rychlostní stupeň. Jakou rychlostí vjížděl do prostoru ŽP si neuvědomuje;
  - nepociťoval únavu a ani mikrospánek se u něj neprojevil;
  - když se blížil k ŽP, byla přerušovaným bílým světlem PZZ dávána uživatelům pozemní komunikace informace, že v obvodu ŽP není DV, které by jej mohlo ohrozit;
  - při jízdě k ŽP si neuvědomil, že se bezprostředně před ŽP nachází pravotočivá zatáčka. To si uvědomil až v okamžiku míjení světelných skříní výstražníků ŽP. Sešlápl brzdový pedál, vozidlo nijak nereagovalo a pokračovalo v další jízdě;
  - OA se zastavil zaklíněný v prostoru přejezdové konstrukce. Jeho snaha o odstranění OA mimo železniční trať, z prostoru ŽP P6520, nebyla úspěšná. Z OA vystoupil a ohlásil vznik nehody v silničním provozu na tísňovou linku PČR č. 158;
  - v průběhu telefonního hovoru se operátor tísňové linky PČR dotazoval na číslo jednotné identifikace ŽP;
  - **nevěděl a ani netušil, kde se číslo jednotné identifikace ŽP nachází. Požadované číslo ŽP operátorovi tísňové linky PČR nesdělil;**
  - po ukončení hovoru se vrátil zpět do OA a pokoušel se opět OA odstranit mimo trať;
  - v době, kdy byla na PZZ spuštěna výstraha, byl mimo OA. Po chvíli od žst. Červenka přijel vlak;
  - v době střetnutí se nacházel mimo OA za závorovými břevely ŽP;
  - po střetnutí běžel za vlakem. Přitom potkal zaměstnance doprovodu vlaku, kterého informoval o vzniklé situaci;
  - povrch vozovky pozemní komunikace byl suchý, neznečištěný. Prostor ŽP byl namrzlý;
  - v době vzniku dopravní nehody v silničním provozu byla tma, prostor ŽP nebyl

- osvětlen umělým osvětlením, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy;
- na OA ponechal po celou dobu uvážnutí v prostoru ŽP rozsvícena potkávací světla a nastartovaný spalovací motor. Zda spustil výstražná světla, si nepamatuje.

### 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

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

Podle opakovaných bezpečnostních doporučení vydaných DI na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU ze dne:

- 19. 3. 2007, kdy mezi žst. Vraňany a Dolní Beřkovice došlo na v prostoru ŽP v km 451,415 ke střetnutí DV, vlaku R 784, se stojícím (nastraženým) OA;
- 7. 5. 2007, kdy mezi žst. Jablunka a Valašské Meziříčí došlo na ŽP v km 33,243 ke střetnutí DV, vlaku Lv 73880, se stojícím (uvázlým) a hořícím nákladním automobilem;
- 30. 10. 2007, kdy mezi žst. Moravský Beroun a Domašov nad Bystřicí došlo na ŽP v km 32,212 ke střetnutí DV, vlaku R 827, se stojícím (uvázlým) nákladním automobilem;
- 8. 1. 2009, kdy mezi žst. Zliv a Hluboká nad Vltavou došlo na ŽP v km 222,975 ke střetnutí DV, vlaku Os 8043, se stojícím (uvázlým) OA;

byl provozovatelem dráhy celostátní a drah regionálních, SŽDC, s. o., od 1. 8. 2009 zaveden jednotný systém označení ŽP z pohledu dráhy železniční a silniční topologie, sloužící k identifikaci ŽP jak provozovatelům drah a dopravcům, tak současně i účastníkům silničního provozu a složkám IZS. Každému ŽP na těchto drahách bylo přiděleno číslo, jedinečné a nezaměnitelné ve tvaru P1 až P9000. Číslo jednotlivých ŽP byla umístěna prostřednictvím samolepící fólie u ŽP zabezpečených pouze výstražnými kříži na rubovou stranu výstražného kříže na obou stranách ŽP (v případě více výstražných křížů na ŽP na všechny výstražné kříže), u ŽP zabezpečených PZZ na rubovou stranu světelné skříně výstražníku PZZ na obou stranách ŽP (v případě více výstražníků na ŽP na všechny světelné skříně výstražníku).

Osoba (uživatel pozemní komunikace, např. řidič vozidla uvázlého na ŽP), která zjistí ohrožení bezpečnosti drážní dopravy na ŽP, informuje některou z tísňových linek 112, 150, 158 nebo 155. Operátor tísňové linky si od této osoby vyžádá sdělení čísla ŽP, viz předešlý odstavec. Operátor tísňové linky pak podle čísla ŽP vyhledá ŽP v seznamu identifikačních údajů o ŽP a telefonní kontakt na osobu řídící drážní dopravu v předmětném úseku dráhy, kterou je dle postupů provozovatele dráhy SŽDC, s. o., obsažených v „*Opatření GR SŽDC k zavedení jednoznačné identifikace železničních přejezdů na drahách celostátních, regionálních a vlečkách ve vlastnictví státu, harmonogram úkolů.*“, č. j.: 14798/09-OTH, ze dne 17. 3. 2009 (dále jen Opatření GR SŽDC, č. j.: 14798/09-OTH), výpravčí (v případě ŽP P6520 traťový dispečer 2C CDP Přerov), v případě nemožnosti dovolání se na výpravčího, pak dispečer (v případě ŽP P6520 vedoucí dispečer CDP Přerov). Této osobě poté sdělí operátor tísňové linky požadavek na zastavení drážní dopravy. Výpravčí (dispečer) identifikuje podle čísla ŽP

jeho polohu a učiní nutná opatření k zajištění bezpečnosti železničního provozu.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., poskytuje složkám IZS aktualizované souhrnné sestavy systému jednoznačné identifikace (číslování) ŽP elektronicky jednou týdně, a to vždy v pondělí v 8.00 h. V sestavách jsou pro ŽP P6520 uvedeny mj. tyto údaje:

Číslo přejezdu železniční	Telefonní číslo na výpravčího	Telefonní číslo na dispečera	Název definičního úseku	Žkm přejezdu	Třída pozemní komunikace	Číslo pozemní komunikace	Místní název přejezdu	Zeměpisná šířka	Zeměpisná délka
1	2	3	4	9	11	12	15	16	17
P6520	972734XXX, 972734XXX	972730XXX	Moravičany – Červenka	61,599	III.	4496	Benkov	49° 44' 36.51023" N	17° 02' 28.90242" E

V souhrnné sestavě ani jiném dokumentu nebyla provozovatelem dráhy uvedena priorita (pořadí) telefonních kontaktů, na které má zaměstnanec IZS (operátor tísňové linky) požadující zastavení provozování drážní dopravy **přednostně volat**. Provozovatel dráhy ponechal na zaměstnanci IZS (operátoru tísňové linky), **neznalého organizační struktury řízení drážní dopravy**, zda požadavek na zastavení drážní dopravy předá:

- výpravčímu (sloupec 2), v daném případě traťovému dispečerovi 2C CDP Přerov, jehož pracoviště je vybaveno technickými prostředky pro nouzové zastavení vlaku, resp. prostředky umožňujícími základní, náhradní nebo nouzové rádiové spojení se strojvedoucím vlaku (PMD) na trati mezi žst. Červenka a Moravičany, **nebo**
- dispečerovi (sloupec 3), v daném případě vedoucímu dispečerovi CDP Přerov, který technickými prostředky pro nouzové zastavení vlaku (PMD) ani prostředky pro základní a náhradní rádiové spojení se strojvedoucím vlaku (PMD) na trati mezi žst. Červenka a Moravičany nedisponuje. Vzhledem k pracovní náplni nemá také aktuální přehled o dopravní situaci na jednotlivých úsecích dráhy, tzn. nejsou mu známa čísla vlaků nacházejících se v jednotlivých traťových úsecích. Nouzové rádiové spojení (mobilní telefon veřejného operátora příslušného vlaku), při požadavku na zastavení drážní dopravy bez udání čísla vlaku proto nemůže vedoucí dispečer použít.

Provozovatel dráhy si je i přes pravidelné poskytování aktualizovaných souhrnných sestav systému jednoznačné identifikace (číslování) ŽP složkám IZS vědom, že prioritu (pořadí) použití telefonních kontaktů na výpravčího nebo dispečera těmto složkám nestanovil. Odlišně od deklarovaného zájmu na bezpečném provozování dráhy a drážní dopravy provozovatel dráhy SŽDC, s. o., zastává názor: „... **ani nepředpokládáme, že by do budoucna ke stanovení těchto priorit došlo**.“, viz bod 6 této ZZ.

Postupy používání rádiových spojení provozovatele dráhy SŽDC, s. o., byly v době vzniku předmětné MU obsaženy mj. ve vnitřním předpisu SŽDC (ČD) Z11 a v dokumentu „Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 8/2010 ve znění změny č. 1 Stanovení základního rádiového spojení na železniční dopravní cestě provozované Správou železniční dopravní cesty, státní organizací“, č. j.: S-10259/2012-OAE, ze dne 30. 3. 2013, s účinností od 1. 4. 2014), ve znění pokynu „Pokyn provozovatele dráhy č. 8/2010 – změna přílohy č. 1“, č. j.: 31430/2013-O14/II.vyř., ze dne 16. 12. 2013, s účinností od 1. 1. 2014 (dále jen Pokyn č. 8/2010). V Pokynu č. 8/2010 je v:

- „Článek 1 ÚVOD“, bodu 1.2 mj. uvedeno:
  - „... *pokyn stanovuje typ základního rádiového spojení na jednotlivých tratích ŽDC vybavených příslušnou infrastrukturou a z toho vyplývající podmínky přístupu na*

*takovou trať jak s ohledem na rozsah vybavení hnacích vozidel vlakovým rádiovým zařízením, tak s ohledem na časový rámec takového vybavení ...“;*

- „Příloha č. 1 Základní rádiové spojení na tratích provozovaných SŽDC“, je pro trať 309A Přerov – Česká Třebová (včetně 309C a 309D) mj. uvedeno:
  - „Systém TRS také jako základní spojení do 31.7.2014, poté jako náhradní spojení, provoz systému TRS na tratích 309A, 309C a 309D bude ukončen k 31.7.2015 ...“;
- „Příloha č. 1 Základní rádiové spojení na tratích provozovaných SŽDC“, je v závěru mj. uvedeno:
  - „Rozhodujícím dokumentem určujícím aktuální stav základního traťového, náhradního, resp. nouzového rádiového spojení na ŽDC je tabulka č. 1 Tabulek traťových poměrů (TTP).“.

**Dle Tabulky 01 TTP 309A, ve znění změny č. 4, účinné od 1. 12. 2013, byla v úseku Červenka – Moravičany základním rádiovým spojením TRS, a to do km 59,750 kanálová skupina 64, od km 59,750 kanálová skupina 62.** Náhradním rádiovým spojením je simplexní VOS. Nouzové rádiové spojení je mobilním telefonem strojvedoucího veřejného operátora příslušného vlaku.

Drážní dopravu v oblasti Přerov (mimo) až Červenka, vyjma výhybny Dluhonice a žst. Olomouc hl. n., řídí traťový dispečer 1C CDP Přerov. Ten má pracoviště v dispečerském sále č. 3, nacházejícím se ve 3. patře budovy CDP Přerov, které bezprostředně sousedí s pracovištěm traťového dispečera 2C CDP Přerov. Oblast řízená traťovým dispečerem 1C CDP Přerov je pokryta TRS, kanálové skupiny 64. Pracoviště má vybaveno komunikačním zařízením umožňujícím mj. spojení se strojvedoucími, jejichž HDV jsou vybavena odpovídající VRDS spojení prostřednictvím:

- základního rádiového spojení TRS pouze na kanálové skupině 64;
- náhradního rádiového spojení VOS;
- nouzového rádiového spojení mobilním telefonem strojvedoucího veřejného operátora příslušného vlaku.

Drážní dopravu v oblasti Červenka (mimo) až Česká Třebová (mimo) řídí traťový dispečer 2C CDP Přerov. Ten má pracoviště v dispečerském sále č. 3 CDP Přerov, které bezprostředně sousedí s pracovištěm traťového dispečera 1C CDP Přerov. Pracoviště má vybaveno komunikačním zařízením umožňujícím mj. spojení se strojvedoucími, jejichž HDV jsou vybavena odpovídající VRDS spojení prostřednictvím:

- základního rádiového spojení TRS pouze na kanálové skupině 62;
- náhradního rádiového spojení VOS;
- nouzového rádiového spojení mobilním telefonem strojvedoucího veřejného operátora příslušného vlaku.

Oblast řízená traťovým dispečerem 2C CDP Přerov je ve směru jízdy vlaku Ex 444 do km 59,750, tj. také přes ŽP P6520, pokryta TRS, kanálové skupiny 64, pro kterou není jeho pracoviště komunikačním zařízením vybaveno. Od km 59,750 je jím řízená oblast pokryta TRS, kanálové skupiny 62.

Při bezprostředním ohrožení bezpečnosti drážní dopravy, hrozí-li nebezpečí z prodlení v traťovém úseku mezi žst. Červenka a Moravičany, postupuje traťový dispečer 2C CDP Přerov v souladu s postupy obsaženými v předpisu SŽDC (ČD) Z11 a Doplnujícího ustanovení k předpisu SŽDC (ČD) Z11, č. j.: 6220/2008-O11, ze dne 4. 12. 2008. Traťový dispečer 2C CDP Přerov prostřednictvím systému TRS, kanálové skupiny 62, vyšle kódový příkaz GS. Současně, vzhledem k tomu, že zpravidla nelze přesně odhadnout, ve kterém místě trati se dotčený vlak (PMD) právě nachází, musí

zajistit, aby kódový příkaz GS vyslal i traťový dispečer 1C CDP Přerov prostřednictvím TRS, kanálové skupiny 64.

Pracoviště vedoucího dispečera CDP Přerov se nachází v místnosti operativního řízení vedoucího a provozních dispečerů ve 4. patře budovy CDP Přerov.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, s. o., byly v souvislosti se vznikem předmětné MU zjištěny nedostatky, viz také bod 6 této ZZ.

#### Zjištění:

- provozovatel dráhy SŽDC, s. o., obsahem souhrnné sestavy jednoznačné identifikace (číslování) ŽP ani jiným dokumentem nestanovil složkám IZS prioritu (důležitost v pořadí) telefonních kontaktů, na které má operátor tísňové linky, neznalý organizační struktury řízení drážní dopravy na konkrétním úseku dráhy, při bezprostředním ohrožení bezpečnosti volat (předat) požadavek na neprodlené zastavení drážní dopravy.

V případě ŽP P6520 provozovatel dráhy poskytl složkám IZS telefonní číslo na traťového dispečera 2C CDP Přerov a na jemu nadřízeného vedoucího dispečera CDP Přerov. Ten však nemá přímý vliv na řízení drážní dopravy a v případě požadavku na zastavení drážní dopravy plní pouze roli prostředníka. To má za následek při bezprostředním ohrožení bezpečnosti drážní dopravy, hrozí-li nebezpečí z prodlení, prodloužení doby účinné realizace požadavku.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČD, a. s., nebyl v souvislosti se vznikem předmětné MU zjištěn nedostatek.

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

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

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

### **3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky**

V postupech vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČD, a. s., související s okolnostmi vzniku předmětné MU nebyly zjištěny nedostatky.

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

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, je Česká republika. Funkci vlastníka plní SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení, vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č. ÚP/2008/9002, v platném znění.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., byl držitelem Osvědčení o bezpečnosti provozování dráhy, vydaného DÚ dne 14. 5. 2013, pod č. j.: DUCR-24520/13/Pd, ev. č. OSD/2013/014, s platností do 13. 5. 2018.

Dopravcem vlaku Ex 444 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 17. 9. 2003, pod č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č. L/2003/9000, v platném znění.

Dopravce ČD, a. s., byl držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 28. 2. 2013, EU IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO: CZ1120130004, ev. č. OSD/2013/122, s platností do 27. 2. 2018.

Drážní doprava na dráze celostátní byla dopravcem ČD, a. s. provozována na základě smlouvy „SMLOUVA č. PDD 9001/13 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., a dopravcem ČD, a. s., dne 21. 8. 2013, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

## 3.3 Právní a jiná úprava

### 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:  
*„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřebu plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.“;*
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:  
*„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování.“;*
- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:  
*„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze.“;*
- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:  
*„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.“;*
- § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:  
*„Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.“;*

- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno:  
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo, z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností.“;
- § 24 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kde je uvedeno:  
„Sdělovací zařízení musí umožňovat spolehlivý přenos informací pro řízení a dorozumění mezi osobami zúčastněnými na provozování dráhy a drážní dopravy, pro funkci drážních technologických zařízení, automatizačních systémů dráhy a pro informování cestujících.“;
- § 2 odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb., kde je uvedeno:  
„Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy jsou uvedeny v příloze č. 1 této vyhlášky.“;
- čl. 2 písm. c) Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., kde je mj. uvedeno:  
„Systém na zajišťování bezpečnosti provozování dráhy celostátní a regionální ... musí stanovovat postupy zajišťující dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených:
  1. ...,
  2. ve vnitrostátních právních předpisech,
  3. v jiných vnitřních předpisech provozovatele dráhy nebo dopravce, nebo
  4. ...“;
- § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., kde je mj. uvedeno:  
„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen ... , své chování ... přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem ...“;
- § 11 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., kde je mj. uvedeno:  
„Na pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak.“;
- § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., kde je uvedeno:  
„Rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; ...“.

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 4 písm. d) předpisu SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:  
„Předpis SŽDC D1, včetně všech k němu vydaných souvisejících dokumentů, je závazný pro právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC využívají jí provozovanou dopravní cestu k provozování drážní dopravy a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány“;
- čl. 1232, předpis SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:  
„Návěst Přepněte kanálovou skupinu ... příkazuje přepnout vlakový rádiový systém na stanovenou kanálovou skupinu. ...“;

- čl. 90, předpis ČD V 2, kde je mj. uvedeno:  
*„Za jízdy je lokomotivní četa povinna sledovat trať či kolejiště před vozidlem, na elektrifikované trati i trakční vedení a plnit ustanovení předpisů tak, aby jízda vlaku byla bezpečná. ...“.*

### 3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Traťový úsek Červenka – Moravičany je vybaven TZZ 3. kategorie, typového označení ABE-1 s kolejovými obvody KOA1 a přenosem návěstí na HDV, které má platný Průkaz způsobilosti UTZ, ev. č. PZ 0858/08-E.41, vydaný DÚ dne 16. 9. 2008, s platností na dobu neurčitou.

Poslední komplexní prohlídka TZZ byla podle vyhlášky č. 177/1995 Sb. provedena ve dnech 14. 8. 2013 až 30. 8. 2013. Z komplexní prohlídky byla provozovatelem dráhy vyhotovena *„ZPRÁVA o provedené komplexní prohlídce zabezpečovacího zařízení podle vyhlášky č. 177/95 Sb. a předpisu SŽDC (ČD) T 100.“*, č. j.: Int6960/2013-OŘ OLC SSZT/KaL, ze dne 30. 8. 2013, se závěrem *„Traťové zabezpečovací zařízení bylo shledáno v provozuschopném stavu.“*.

TZZ bylo v době vzniku MU v činnosti, vykazovalo správnou činnost.

ŽP P6520 v km 61,599 je zabezpečen PZZ-EA, kategorie PZS 3ZBI, který má platný Průkaz způsobilosti UTZ, ev. č. PZ 0857/08-E.41, vydaný DÚ dne 16. 9. 2008, s platností na dobu neurčitou. PZZ je vybaveno čtyřmi světelnými skříněmi výstražníků, s dvojitými celými závorovými břevny a pozitivní signalizací.

Poslední komplexní prohlídka PZZ ŽP P6520 byla podle vyhlášky č. 177/1995 Sb. provedena ve dnech 14. 8. 2013 až 30. 8. 2013. Z komplexní prohlídky byla provozovatelem dráhy vyhotovena *„ZPRÁVA o provedené komplexní prohlídce zabezpečovacího zařízení podle vyhlášky č. 177/95 Sb. a předpisu SŽDC (ČD) T 100.“*, č. j.: Int6959/2013-OŘ OLC SSZT/KaL, ze dne 30. 8. 2013, se závěrem *„Přejezdové zabezpečovací zařízení udržované SSZT bylo shledáno v provozuschopném stavu.“*.

PZZ ŽP P6520 je vybaveno záznamovým zařízením, které je instalováno v reléovém domku poblíž ŽP. Vyhodnocením dat zaznamenaných záznamovým zařízením bylo zjištěno, že ve:

- 4.18.33 h byl jízdou vlaku Ex 444, ze směru od žst. Moravičany, obsazen spouštěcí obvod KO 2CM3. Činností PZZ byl dán povel ke spuštění výstrahy. Ta dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukovým signálem varovala, že se k ŽP blíží vlak;
- 4.19.04 h činností PZZ vydán povel ke sklopení závorových břeven;
- 4.19.11 h byla závorová břevna sklopena v koncové poloze;
- 4.19.51 h čas vzniku MU;
- 4.20.01 h vlak Ex 444 opustil prostor ŽP (zahájení anulace ve TK č. 2), činností PZZ vydán povel ke zvednutí závorových břeven;
- 4.20.10 h byla závorová břevna zvednuta;
- 4.30.38 h následkem zastavení a stání vlaku Ex 444 po vzniku MU v anulačním



obvodu byla překročena doba anulace – zrušena anulace ve TK č. 2. Činností PZZ byla spuštěna opětovná výstraha.

PZZ vykazovalo před vznikem MU a v době vzniku MU normální činnost. V souladu s § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. s dostatečným předstihem varovalo účastníky silničního provozu, že se k ŽP blíží vlak.

Prostor ŽP P6520 byl v době vzniku MU monitorován funkčním kamerovým systémem typu GKB 212 VF, signál z kamer je přenášen a automaticky zaznamenáván v aplikaci GEOVISION na CDP Přerov. Ze zaznamenaných dat mj. vyplývá:

- 4.12.22 OA přijíždí k ŽP P6520 po pozemní komunikaci ze směru od obce Králová;
- 4.12.51 OA při nájezdu na ŽP P6520 vyjel vlevo mimo pozemní komunikaci do TK č. 2, kde ve směru jízdy vlaku Ex 444 uvázl v prostoru začátku ŽP na levém kolejnicovém pásu. Řidič ponechal rozsvícená světla OA;
- 4:18:35 byla zahájena výstraha PZZ ŽP P6520;
- 4.19.05 zahájení sklápění závorových břeven;
- 4.19.11 závorová břevna sklopena v koncové poloze;
- 4.19.51 čas vzniku MU. HDV vlaku Ex 444 narazilo do uvázlého OA;
- 4.20.01 vlak Ex 444 opustil ŽP P6520.

Nedostatky nebyly zjištěny.

### 3.4.2 Součásti dráhy

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy v předmětném úseku dráhy prováděny prohlídky a měření staveb drah v souladu s § 26 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Nedostatky nebyly zjištěny.

### 3.4.3 Komunikační prostředky

Před vznikem MU použil řidič uvázlého OA mobilní telefon k oznámení uvážnutí OA na ŽP na linku tísňového volání č. 158.

Operátor tísňové linky prostřednictvím služebního telefonu požádal vedoucího dispečera CDP Přerov o zastavení provozování drážní dopravy na ŽP P6520.

Vedoucí dispečer CDP Přerov použil komunikační systém TouchCall s úmyslem předat požadavek na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520 traťovému dispečerovi 1C CDP Přerov, který řídí drážní dopravu na rádiovém úseku kanálové skupiny 64. **Spojení se nepodařilo navázat. Důvodem bylo nesprávné nakonfigurování telefonního čísla přímé volby na dotykovém tlačítku přímé volby.**

Komunikační zařízení systému TouchCall, umístěné na pracovišti traťového dispečera 1C CDP Přerov, umožňuje mj. spojení, včetně vyslání kódového příkazu GS, se strojvedoucími, jejichž HDV jsou vybavena odpovídající VRDS, spojení prostřednictvím

základního rádiového spojení TRS na kanálové skupině 64, nebylo v souvislosti s předmětnou MU použito.

Pro nouzové zastavení drážní dopravy na ŽP P6520 bylo použito komunikační zařízení systému TouchCall, umístěné na pracovišti traťového dispečera 2C CDP Přerov. Ten dal prostřednictvím základního rádiového spojení TRS, kanálové skupiny 62, kódový příkaz GS.

HDV 151.014-8 bylo vybaveno VRDS VS47 s vozidlovým terminálem CAB RADIO FXM 20, výrobní č. 2254. Při jízdě v rádiovém úseku TRS, kanálové skupiny 64, začínajícím ve směru jízdy vlaku Ex 444 v km 4,960 spojkové koleje č. 1S mezi žst. Prosenice a výhybnou Dluhonice, byla VRDS zaregistrována na rádiovém systému GSM-R. Problematika neprovedení odregistrace VRDS HDV 151.014-8 strojvedoucím vlaku Ex 444 ze systému GSM-R a její nepřepnutí po vjetí na rádiový úsek TRS, kanálové skupiny 64, je obsahem bodu 3.5.1 této ZZ.

#### Zjištění:

- komunikační systém TouchCall umístěný na pracovišti vedoucího dispečera CDP Přerov neumožňoval spolehlivý přenos informací pro řízení a dorozumění mezi vedoucím dispečerem CDP Přerov a traťovým dispečerem 1C CDP Přerov. Telefonní číslo přímé volby traťového dispečera 1C CDP Přerov na tlačítku přímé volby vedoucího dispečera CDP Přerov bylo nakonfigurováno v plné délce (9místné číslo), přičemž systém při správné konfiguraci vyžaduje zkrácenou délku (5místné číslo) telefonního čísla.

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

HDV 151.014-8 mělo platný Průkaz způsobilosti DV, ev. č.: PZ 3311/00-V.01, vydaný DÚ dne 3. 8. 2000. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 16. 10. 2013, s platností do 16. 4. 2014. HDV bylo dopravcem ČD, a. s., používáno v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

HDV 151.014-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickou rychloměrovou soupravou Metra, č. 6294. Ze zaznamenaných dat o jízdě vlaku Ex 444 mj. vyplývá:

- ve 4.06.05 h je registrován rozjezd vlaku v žst. Olomouc hl. n. Po projetí uzlem Olomouc strojvedoucí plynule zvýšil rychlost vlaku na  $138 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ . V průběhu další jízdy, na dráze 7731 m, pak udržoval rychlost 129 až  $140 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ ;
- ve 4.19.48 h, při rychlosti  $130 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , ve vzdálenosti 111 m před ŽP P6520, strojvedoucí použil lokomotivní houkačku;
- ve 4.19.50 h, při rychlosti  $129 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , ve vzdálenosti 36 m před ŽP P6520, strojvedoucí obsluhou ovládače elektricky řízeného brzdiče průběžné samočinné tlakové brzdy vlaku DAKO-OBE1 zavedl rychločinné brzdění;
- ve 4.19.51 h, při rychlosti  $128 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , došlo ke vzniku MU;
- ve 4.20.17 h vlak zastavil na dráze 556 m, 27 s od zavedení rychločinného brzdění;
- mobilní část VZ byla zapnuta a po celou dobu jízdy vlaku strojvedoucím řádně obsluhována;

- v době před ani po vzniku MU není registrován účinek GS – odpad elektropneumatického ventilu VZ (vlak nebyl strojvedoucím zaveden do systému TRS);
- jízda vlaku byla strojvedoucím řízena ze stanoviště strojvedoucího 1, předního ve směru jízdy vlaku.

V technickém stavu TDV zařazených v soupravě vlaku Ex 444 nebyly zjištěny nedostatky. Z analýzy Výpočtu VŠB – TU vyplývá, že pro bezpečné zastavení vlaku Ex 444 před ŽP P6520 by vlak musel začít rychločinně brzdit nejpozději ve 4.19.12 h, a to ve vzdálenosti cca 741 m před ŽP.

Nedostatky nebyly zjištěny.

### 3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Jízda vlaku Ex 444 mezi žst. Červenka a Moravičany, na obousměrně pojižděné traťové koleji č. 2, byla zabezpečena v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy, a to TZZ, trojznakovým automatickým blokem.

Provozovatel dráhy přijal požadavek operátora tísňové linky na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520 prostřednictvím vedoucího dispečera CDP Přerov, po předchozím **40sekundovém vyzvánění** služebního mobilního telefonu, ve 4.18.00 h, tj. 111 s před vznikem MU. Vlak Ex 444 se v té době nacházel ve vzdálenosti 4107 m před ŽP. Vedoucí dispečer CDP Přerov po ukončení hovoru s operátorem tísňové linky, ve spolupráci s dispečerem přípravářem CDP Přerov, lokalizoval polohu ŽP P6520. Protože vedoucí dispečer CDP Přerov nemá informace o aktuální dopravní situaci na jednotlivých úsecích dráhy a technickými prostředky pro nouzové zastavení vlaků (PMD) ani prostředky pro základní a náhradní rádiové spojení se strojvedoucími vlaků (PMD) na trati mezi žst. Červenka a Moravičany nedisponuje, pokusil se ve 4.19.00 h, tj. 51 s před vznikem MU, prostřednictvím komunikačního systému TouchCall (služebním telefonem) předat požadavek na zastavení drážní dopravy na ŽP traťovému dispečerovi 1C CDP Přerov. Vlak Ex 444 se v té době nacházel ve vzdálenosti 1887 m před ŽP.

Pracoviště traťového dispečera 1C CDP Přerov se nachází vedle pracoviště traťového dispečera 2C CDP Přerov na dispečerském sále č. 3 CDP Přerov. Traťový dispečer 1C CDP Přerov sice neřídí drážní dopravu v traťovém úseku Červenka – Moravičany, ale úsek trati do km 59,750, včetně ŽP P6520, je stejně jako jím řízená oblast pokryt základním rádiovým signálem TRS, kanálové skupiny 64.

Spojení vedoucího dispečera s traťovým dispečerem 1C CDP Přerov se nepodařilo navázat, viz také bod 3.4.3 této ZZ. Vedoucí dispečer CDP Přerov proto osobně zaběhl do dispečerského sálu č. 3 CDP Přerov (čas potřebný k fyzickému přesunu z pracoviště vedoucího dispečera CDP Přerov, nacházejícího se v místnosti operativního řízení vedoucího a provozních dispečerů ve 4. patře CDP Přerov, do dispečerského sálu č. 3, nacházejícího se ve 3. patře budovy CDP Přerov, činí v závislosti na fyzických schopnostech jednotlivce cca 35 až 40 s), kam doběhl v cca 4.19.46 h a nařídil zastavení drážní dopravy v traťovém úseku mezi žst. Červenka a Moravičany. Vlak Ex 444 se v té

době nacházel ve vzdálenosti cca 185 m před ŽP P6520. Na tento pokyn vedoucího dispečera CDP Přerov reagoval traťový dispečer 2C CDP Přerov, řídící drážní dopravu v oblasti žst. Červenka (mimo) až žst. Česká Třebová (mimo), tj. také přes ŽP P6520, dáním kódového příkazu GS, kterým se pokusil vlak Ex 444 zastavit. Ten byl vyslán ve 4.20.02 h, tj. 11 s po vzniku MU, prostřednictvím komunikačního systému TouchCall TRS na kanálové skupině 62. Traťový dispečer 1C CDP Přerov na pokyn vedoucího dispečera k zastavení drážní dopravy v traťovém úseku mezi žst. Červenka a Moravičany kódový příkaz GS, prostřednictvím komunikačního systému TouchCall TRS na kanálové skupině 64, nedal. Důvodem byla skutečnost, že po obdržení pokynu na zastavení drážní dopravy pohledem na VEZO zjistil, že se vlak Ex 444 nachází již za ŽP P6520 a PZZ již nevaruje uživatele pozemní komunikace, že se k ŽP blíží DV.

Strojvedoucí řídil HDV 151.014-8 vlaku Ex 444 z žst. Bohumín. Při jízdě pozoroval trať a návěsti z pravé strany stanoviště strojvedoucího 1, předního ve směru jízdy vlaku. V průběhu jízdy z žst. Bohumín měl VRDS, v souladu s Tabulkou 01 TTP 305B, ve znění změny č. 3, účinné od 15. 9. 2013, zaregistrovanou do systému GSM-R. Ten byl pro trať Bohumín – Přerov (do km 4,960 spojkové koleje č. 1S mezi žst. Prosenice a výhybnou Dluhonice) určen jako základní rádiové spojení.

V km 4,960 spojkové koleji č. 1S bylo situováno neproměnné návěstidlo s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“, prikazující strojvedoucímu přepnout vlakový rádiový systém na kanálovou skupinu TRS 64. Strojvedoucí vlaku Ex 444 po minutí návěstidla s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“ (před vstupem na trať č. 309) nejednal podle této návěsti – zjištěné skutečnosti. Odlišně od postupů upravených v čl. 90 vnitřního předpisu ČD V 2, čl. 4 písm. d) a čl. 1232 předpisu SŽDC D1, **neprovedl odregistraci VRDS HDV 151.014-8 ze systému GSM-R a nepřepnul VRDS do systému TRS, na kanálovou skupinu 64. VRDS místo toho ponechal nadále zaregistrovanou do systému GSM-R**, který však k datu vzniku předmětné MU nebyl provozovatelem dráhy Tabulkou 01 TTP 309A určen pro trať Přerov – Česká Třebová jako základní, ani náhradní resp. nouzový traťový rádiový systém. Vzhledem k dání kódového příkazu GS, pro nouzové zastavení vlaku Ex 444, 11 s po vzniku MU, nelze uvedený nedostatek posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Strojvedoucí při jízdě z žst. Červenka, přímým úsekem TK č. 2 k ŽP P6520, registroval svítící přední světla OA. Tyto však považoval za osvětlení vedoucího DV protijedoucího vlaku jedoucího po sousední TK č. 1. Strojvedoucí vlaku Ex 444, aby při setkání s domnělým protijedoucím vlakem neoslnil strojvedoucího domnělého vlaku, přestal při další jízdě používat osvětlení dálkovým reflektorem. Při zohlednění reakční doby strojvedoucího 2 s, strojvedoucí zjistil, ve vzdálenosti cca 185 m před ŽP P6520, že bílá světla domnělého protijedoucího vlaku nejsou osvětlením vedoucího DV, ale že patří OA stojícímu v prostoru ŽP. Ihned dal lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“ a obsluhou ovládače elektricky řízeného brzdiče průběžné samočinné tlakové brzdy vlaku DAKO-OBE1 zavedl rychločinné brzdění. Vzhledem k rychlosti jízdy vlaku 129 km·h<sup>-1</sup>, nebylo možné střetnutí vlaku s uvázlým OA zabránit.

Byl zjištěn nedostatek.

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

V souvislosti s MU proběhla verbální komunikace mezi:

- řidičem OA a operátorem tísňové linky na tel. čísle 158;
- operátorem tísňové linky a vedoucím dispečerem CDP Přerov;
- vedoucím dispečerem CDP Přerov a traťovými dispečery 1C a 2C CDP Přerov, viz bod 2.2.4, 3.2.1 a 3.4.3 této ZZ.

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

Místo MU bylo pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a dopravce zabezpečeno v souladu platnými právními předpisy.

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

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

- strojvedoucí vlaku Ex 444, ve směně od 1.04 h, dne 15. 3. 2014, přestávka na oddech a odpočinek před směnou více než 24 h. Přestávka na oddech a odpočinek vzhledem k času nástupu na směnu nebyla čerpána;
- vedoucí dispečer CDP Přerov, ve směně od 18.00 h, dne 14. 3. 2014, přestávka na oddech a odpočinek před směnou 24 h. Přestávka na oddech a odpočinek čerpána v průběhu směny;
- traťový dispečer 1C CDP Přerov, ve směně od 18.00 h, dne 14. 3. 2014, přestávka na oddech a odpočinek před směnou 24 h. Přestávka na oddech a odpočinek čerpána v průběhu směny;
- traťový dispečer 2C CDP Přerov, ve směně od 19.00 h, dne 14. 3. 2014, přestávka na oddech a odpočinek před směnou 24 h. Přestávka na oddech a odpočinek čerpána v průběhu směny.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., resp. § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb., případně

vyhlášky č. 16/2012 Sb. Jejich zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

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

Nedostatky nebyly zjištěny.

## 3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Za období od 1. 1. 2007 do doby vzniku předmětné MU eviduje DI celkem 9 MU podobného charakteru:

- střetnutí vlaku R 784 se stojícím OA, který uvázl na ŽP v km 451,415 v traťovém úseku Vraňany – Dolní Beřkovice (trať 527A Praha-Bubeneč – Děčín) dne 19. 3. 2007;
- střetnutí vlaku Lv 73880 se stojícím a hořícím nákladním automobilem, který uvázl na ŽP v km 33,243 v traťovém úseku Jablunka – Valašské Meziříčí (trať 308 Horní Lideč – Hranice na Moravě) dne 7. 5. 2007;
- střetnutí vlaku R 827 s uvázlým nákladním automobilem na ŽP v km 32,212 v traťovém úseku Moravský Beroun – Domašov nad Bystřicí (trať 310A Krnov – Olomouc hl. n.) dne 30. 10. 2007;
- střetnutí vlaku Os 8043 s uvázlým OA na ŽP v km 222,975, v traťovém úseku Hluboká nad Vltavou – Zliv (trať 709B České Budějovice – Plzeň hl. n.) dne 8. 1. 2009;
- **střetnutí vlaku R 443 s uvázlým OA na ŽP P6520, v km 61,599, v traťovém úseku Červenka – Moravičany (trať 309A Přerov – Česká Třebová) dne 19. 3. 2010;**
- **střetnutí vlaku IC 544 s uvázlým OA na ŽP P6520, v km 61,599, v traťovém úseku Červenka – Moravičany (trať 309A Přerov – Česká Třebová) dne 17. 11. 2010;**
- střetnutí vlaku EC 170 s uvázlým OA na ŽP P4897, v km 286,369, v žst. Uhersko (trať 501A Česká Třebová – Praha-Libeň) dne 7. 5. 2012;
- střetnutí vlaku Os 8662 s uvázlým OA na ŽP v km 320,829, v traťovém úseku Přelouč – Řečany nad Labem (trať 501A Česká Třebová – Praha-Libeň) dne 14. 12. 2012;
- **střetnutí vlaku Os 3735 s uvázlým nákladním automobilem s vlekem na ŽP P6520, v km 61,599, v traťovém úseku Červenka – Moravičany (trať 309A Přerov – Česká Třebová) dne 31. 1. 2013.**

V průběhu šetření této MU došlo k dalším MU podobného charakteru:

- střetnutí vlaku R 406 s uvázlým OA na ŽP P8153, v km 99,698, v žst. Lužice (trať 316A Nedakonice – Břeclav) dne 10. 5. 2014;

- střetnutí vlaku Ex 1361 s uvázlým OA na ŽP P6505, v km 251,286, v traťovém úseku Jistebník – Studénka (trať 305B Bohumín – Přerov) dne 13. 9. 2014;
- střetnutí vlaku R 1273 s uvázlým nákladním automobilem na ŽP P3096, v km 127,096, v traťovém úseku Trutnov – Doubí u Trutnova (trať 508 Jaroměř – Liberec) dne 16. 9. 2014.

BD vydala DI již na základě MU ze dne 19. 3. 2007, následně i na základě MU ze dne 7. 5. 2007, 30. 10. 2007 a 8. 1. 2009, dále viz bod 3.2.1 této ZZ.

## 4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 15. 3. 2014 při jízdě OA TAXI, tovární značky FORD Galaxy, po pozemní komunikaci III/4496 od obce Králová (z levé strany ve směru jízdy DV do žst. Moravičany), řidič OA v pravé zatáčce před ŽP P6520 nezvládl řízení, s OA přešel na levou stranu komunikace a ve 4.12.51 h sjel v prostoru dvoukolejného ŽP P6520 mimo přejezdovou vozovku, kde s OA uvázl. PZZ ŽP P6520 v té době dovolovalo vjezd na ŽP. Svícením přerušovaného bílého světla světelné skříně výstražníků PZZ informovalo uživatele pozemní komunikace, že se k ŽP neblíží DV, vlak. OA, ve směru své jízdy, uvázl na levé straně přejezdové vozovky ŽP P6520, obrácený přední částí směrem k žst. Červenka, levým předním kolem sjetým mezi kolejnicové pásy TK č. 2, pravým předním kolem mezi TK č. 1 a 2. OA nebylo možné svépomocí vyprostit a odstranit mimo trať (z prostoru nebezpečného pásma ŽP P6520). Zadní kola OA zůstala na přejezdové vozovce ŽP. Řidič po zjištění, že nelze OA vyprostit a odstranit mimo trať, tj. prostor nebezpečného pásma ŽP P6520, ponechal rozsvícená potkávací světla, vystoupil z OA a mobilním telefonem oznámil na linku tísňového volání 158 vznik dopravní nehody v silničním provozu – uvážnutí OA na ŽP. Hovor byl započat ve 4.14.51 h. Protože řidič OA nevěděl, kde se číslo jednotné identifikace ŽP nachází, nedokázal operátorovi tísňové linky ŽP identifikovat. V oznámení pouze uvedl, že k dopravní nehodě došlo na dvoukolejném ŽP na „kolejích v Králové“. Hovor byl ukončen ve 4.16.17 h, tj. 214 s před vznikem MU. Vlak Ex 444 se v té době nacházel ve vzdálenosti 7918 m před ŽP P6520.

Operátor tísňové linky IZS i přes nepřesné oznámení místa dopravní nehody nedokázal řidiče instruovat, kde tento najde na ŽP jeho číslo, ale správně vyhodnotil, že k dopravní nehodě došlo na ŽP P6520. Na základě provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., pravidelně složkám IZS poskytovaných aktualizovaných souhrnných sestav systému jednoznačné identifikace (číslování) ŽP, měl operátor tísňové linky předat výpravčímu – traťovému dispečerovi 2C CDP Přerov nebo dispečerovi – vedoucímu dispečerovi CDP Přerov. Protože operátor tísňové linky je neznalý organizační struktury řízení drážní dopravy a provozovatel dráhy SŽDC, s. o., složkám IZS nesdělil prioritu (důležitost v pořadí) telefonních kontaktů, na které má zaměstnanec IZS (operátor tísňové linky) při bezprostředním ohrožení bezpečnosti provozování drážní dopravy, kdy je ohrožena bezpečnost osob a hrozí-li nebezpečí z prodlení, požadavek na zastavení drážní dopravy předat, rozhodl se operátor tísňové linky požadavek na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520 předat dispečerovi – vedoucímu dispečerovi CDP Přerov.

Ve 4.16.27 h, tj. 204 s před vznikem MU, kdy se vlak Ex 444 nacházel ve vzdálenosti 7548 m před ŽP P6520, začal vedoucímu dispečerovi CDP Přerov vyzvánět mobilní telefon, na který měl, z důvodu vykonání osobní potřeby, přesměrovanou služební telefonní linku. Komunikace mezi operátorem tísňové linky a vedoucím dispečerem CDP Přerov započala, po předchozím **40sekundovém** vyzvánění služebního mobilního telefonu, ve 4.17.07 h, tj. 164 s před vznikem MU. Vlak Ex 444 se v té době nacházel ve vzdálenosti 6068 m před ŽP P6520. Komunikace mezi operátorem tísňové linky a vedoucím dispečerem CDP Přerov, jejímž obsahem byl požadavek na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520, byla ukončena ve 4.18.00 h, tj. 111 s před vznikem MU. Vlak Ex 444 se v té době nacházel ve vzdálenosti 4107 m před ŽP. Vedoucí dispečer CDP Přerov po ukončení hovoru s operátorem tísňové linky, ve spolupráci s dispečerem příprávkem CDP Přerov, lokalizoval polohu ŽP P6520.

ŽP P6520 spadá do oblasti řízené traťovým dispečerem 2C CDP Přerov. Jím řízená oblast je ve směru jízdy vlaku Ex 444 do km 59,750, tj. také přes ŽP P6520, pokryta TRS, kanálové skupiny 64. Komunikační zařízení traťového dispečera 2C CDP Přerov však umožňuje komunikaci na TRS, včetně vyslání kódového příkazu GS, pouze na kanálové skupině 62. Tou je jím řízená oblast pokryta až od km 59,750, tj. 1849 m za ŽP P6520. Komunikaci na TRS, včetně vyslání příkazu GS, kanálové skupině 64, umožňuje pouze komunikační zařízení traťového dispečera 1C CDP Přerov.

Protože vedoucí dispečer CDP Přerov nemá informace o aktuální dopravní situaci na jednotlivých úsecích dráhy a technickými prostředky pro nouzové zastavení vlaků (PMD) ani prostředky pro základní a náhradní rádiové spojení se strojvedoucími vlaků (PMD) na trati mezi žst. Červenka a Moravičany nedisponuje, pokusil se ve 4.19.00 h, tj. 51 s před vznikem MU, prostřednictvím komunikačního systému TouchCall (služebním telefonem) předat požadavek na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520 traťovému dispečerovi 1C CDP Přerov. Vlak Ex 444 se v té době nacházel ve vzdálenosti 1887 m před ŽP. Spojení se však nepodařilo navázat. Důvodem bylo nesprávné nakonfigurování telefonního čísla přímé volby na dotykovém tlačítku přímé volby komunikačního systému TouchCall. Vedoucí dispečer se proto rozhodl předat požadavek na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520 traťovým dispečerům 1C, 2C CDP Přerov sloužícím na dispečerském sále č. 3 osobně (čas potřebný k fyzickému přesunu z pracoviště vedoucího dispečera, nacházejícího se v místnosti operativního řízení vedoucího a provozních dispečerů ve 4. patře CDP Přerov, do dispečerského sálu č. 3, nacházejícího se ve 3. patře budovy CDP Přerov, činí v závislosti na fyzických schopnostech jednotlivce cca 35 až 40 s).

Do dispečerského sálu č. 3 CDP Přerov vedoucí dispečer doběhl v cca 4.19.46 h, tj. cca 5 s před vznikem MU, kde nařídil zastavení drážní dopravy v traťovém úseku mezi žst. Červenka a Moravičany. Vlak Ex 444 se v té době nacházel ve vzdálenosti cca 185 m před ŽP. Na tento pokyn vedoucího dispečera reagoval traťový dispečer 2C CDP Přerov dáním kódového příkazu GS. Ten byl vyslán ve 4.20.02 h, tj. 11 s po vzniku MU, prostřednictvím komunikačního systému TouchCall TRS na kanálové skupině 62. Traťový dispečer 1C CDP Přerov na pokyn vedoucího dispečera k zastavení drážní dopravy v traťovém úseku mezi žst. Červenka a Moravičany kódový příkaz GS, na kanálové skupině 64, nedal. Důvodem byla skutečnost, že po obdržení pokynu na zastavení drážní dopravy pohledem na VEZO zjistil, že se vlak Ex 444 nachází již za ŽP P6520 a PZZ již nevaruje uživatele pozemní komunikace, že se k ŽP blíží DV.

Strojvedoucí řídil HDV 151.014-8 vlaku Ex 444 z žst. Bohumín. V průběhu jízdy z žst. Bohumín měl VRDS zaregistrovanou do systému GSM-R, který je Tabulkou 01 TTP



305B určen pro trať Bohumín – Přerov (do km 4,960 spojkové koleje č. 1S mezi žst. Prosenice a výhybnou Dluhonice) jako základní rádiové spojení. V km 4,960 spojkové koleji č. 1S je situováno neproměnné návěstidlo s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“ příkazující strojvedoucímu přepnout vlakový rádiový systém na kanálovou skupinu 64 systému TRS. Strojvedoucí vlaku Ex 444 po minutí návěstidla s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“ nejednal podle této návěstí, zjištěné skutečností. Neprovedl odregistraci VRDS HDV 151.014-8 ze systému GSM-R a nepřepnul VRDS do systému TRS, na kanálovou skupinu 64. VRDS místo toho ponechal nadále zaregistrovanou do systému GSM-R. Ten však k datu vzniku předmětné MU nebyl pro trať Přerov – Česká Třebová provozovatelem dráhy Tabulkou 01 TTP 309A určen jako základní, ani náhradní, resp. nouzový traťový rádiový systém. Vlak Ex 444 se tak stal *de facto* vlakem bez spojení.

Strojvedoucí při jízdě z žst. Olomouc hl. n. udržoval rychlost jízdy v rozmezí 129 až 140 km·h<sup>-1</sup>. Za žst. Červenka v přímém úseku TK č. 2 registroval svítící přední světla OA. Tato však považoval za osvětlení vedoucího DV protijedoucího vlaku jedoucího po sousední TK č. 1. Strojvedoucí vlaku Ex 444, aby při setkání s domnělým protijedoucím vlakem neoslnil strojvedoucího domnělého vlaku, přestal při další jízdě používat osvětlení dálkovým reflektorem. Při zohlednění reakční doby strojvedoucího 2 s, strojvedoucí zjistil ve vzdálenosti cca 185 m před ŽP, že bílá světla domnělého protijedoucího vlaku nejsou osvětlením vedoucího DV, ale že patří OA stojícímu v prostoru ŽP. Ihned dal lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“ a obsluhou ovladače elektricky řízeného brzdiče průběžné samočinné tlakové brzdy vlaku DAKO-OBE1 zavedl rychločinné brzdění. Vzhledem k rychlosti jízdy vlaku 129 km·h<sup>-1</sup> střetnutí s uvázlým OA již nemohl zabránit.

Ke vzniku MU, střetnutí vlaku Ex 444 s uvázlým OA na ŽP P6520, došlo ve 4.19.51 h, při rychlosti 128 km·h<sup>-1</sup>. Následkem střetnutí byl OA zaklíněn pod levou stranu předního čela HDV 151.018-4 a sunut až do místa zastavení vlaku po MU v km 61,090.

## 4.2 Rozbor

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

Pozemní komunikace III/4496 je před ŽP P6520, ve směru jízdy OA, vedena cca 550 m v přímém úseku. Bezprostředně před ŽP pozemní komunikace zatáčí mírně vlevo a pak pod úhlem cca 70° zatáčí vpravo na ŽP. Dráhu kříží v úrovni kolejí pod úhlem 85°. Za ŽP pozemní komunikace zatáčí vlevo pod úhlem cca 70°. Na levou zatáčku (směrový oblouk) pak následuje mírná pravá zatáčka (směrový oblouk) přecházející v přímý úsek komunikace. Povrch pozemní komunikace je tvořen živičným krytem. Přejezdová vozovka je pryžokovové konstrukce STRAIL na betonových pražcích. Na předmětném úseku pozemní komunikace III/4496, nacházejícím se mimo obec, smí řidič silničního motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3500 kg a autobusu, ve smyslu § 18 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., jet rychlostí nejvýše 90 km·h<sup>-1</sup>. Svítí-li na světelné skříni výstražníků přerušované bílé světlo signálu (pozitivní signál) PZZ, smí řidič 50 m před ŽP a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km·h<sup>-1</sup>, přičemž nesmí dobu přejíždění ŽP zbytečně prodlužovat.

DI eviduje na ŽP P6520, v km 61,599, v traťovém úseku Červenka – Moravičany, před vznikem předmětné MU celkem 3 MU (19. 3. 2010, 17. 11. 2010 a 31. 1. 2013) – střetnutí na ŽP s na ŽP uvázlým automobilem. Společnou příčinou těchto MU bylo chování řidičů silničních vozidel, kteří ve směru jízdy k ŽP P6520 v pravých zatáčkách situovaných

bezprostředně před ŽP nejeli vpravo, při pravém okraji vozovky, rychlost jízdy nepřizpůsobili technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a svým schopnostem. Nezvládli řízení a v prostoru ŽP vjeli do protisměru a z přejezdové konstrukce sjeli do kolejiště, kde s automobily uvázli, viz bod 3.7 a 6 této ZZ.

Řidič OA TAXI, tovární značky FORD Galaxy, dne 15. 3. 2014, při jízdě po pozemní komunikaci III/4496 od obce Králová před a na ŽP P6520, ve smyslu § 4 písm. a), § 11 odst. 1, § 18 odst. 1 a § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., nejel vpravo, při pravém okraji vozovky, rychlost jízdy nepřizpůsobil technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a svým schopnostem tím, že v prostoru dvoukolejného ŽP P6520 vjel do protisměru a sjel mimo přejezdovou konstrukci do kolejiště, kde s OA uvázl. Po zjištění, že nelze OA vyprostit a odstranit mimo trať, prostor nebezpečného pásma ŽP P6520, mobilním telefonem oznámil na linku tísňového volání 158 vznik dopravní nehody v silničním provozu, uváznutí OA na ŽP. Protože řidič OA nevěděl, kde se číslo jednotné identifikace ŽP nachází, nedokázal operátorovi tísňové linky ŽP identifikovat, viz bod 6 této ZZ. Operátor tísňové linky IZS i přes nepřesné oznámení místa dopravní nehody nedokázal řidiče instruovat, kde tento najde na ŽP jeho číslo, ale správně vyhodnotil, že k dopravní nehodě došlo na ŽP P6520.

Na základě bezpečnostních doporučení DI byl od 1. 8. 2009 provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., na dráhách celostátních a regionálních zaveden jednotný systém označení ŽP z pohledu dráhy železniční a silniční topologie. Ten slouží k identifikaci ŽP jak provozovatelům drah a dopravců, tak současně i účastníkům silničního provozu a složkám IZS.

Osoba (uživatel pozemní komunikace, např. řidič vozidla uvázlého na ŽP), která zjistí bezprostřední ohrožení bezpečnosti drážní dopravy na ŽP, informuje prostřednictvím některé z tísňových linek 112, 150, 158 nebo 155 složky IZS. Operátor tísňové linky si od této osoby vyžádá sdělení čísla ŽP. Operátor tísňové linky pak podle čísla ŽP vyhledá ŽP v seznamu identifikačních údajů o ŽP a telefonní kontakt na osobu řídící drážní dopravu v předmětném úseku dráhy, kterou je dle postupů provozovatele dráhy SŽDC, s. o., výpravčí – v případě ŽP P6520 traťový dispečer 2C CDP Přerov. Při nemožnosti dovolání se na výpravčího operátor tísňové linky kontaktuje dispečera – v případě ŽP P6520 vedoucího dispečera CDP Přerov. Po navázání komunikace s osobou řídící drážní dopravu sdělí operátor tísňové linky IZS této osobě požadavek na zastavení drážní dopravy. Výpravčí – v případě ŽP P6520 traťový dispečer 2C CDP Přerov (dispečer – v případě ŽP P6520 vedoucí dispečer CDP Přerov) identifikuje podle čísla ŽP jeho polohu a učiní nutná opatření k zajištění bezpečnosti železničního provozu.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., odlišně od ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., § 2 odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb. a čl. 2 písm. c) Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., nestanovil složkám IZS prioritu (důležitost v pořadí) telefonních kontaktů, na který má operátor tísňové linky IZS, hrozí-li nebezpečí z prodlení, požádat o zastavení provozování drážní dopravy. **Provozovatel dráhy tak ponechal na operátoru tísňové linky IZS, neznalého organizační struktury řízení drážní dopravy, zda požadavek na zastavení drážní dopravy při hrozícím nebezpečí z prodlení předá:**

- výpravčímu – v případě ŽP P6520 traťovému dispečerovi 2C CDP Přerov, nebo
- dispečerovi – v případě ŽP P6520 vedoucímu dispečerovi CDP Přerov, který po obdržení požadavku na zastavení drážní dopravy plní pouze roli prostředníka, což má za následek prodloužení doby splnění požadavku.

**Operátor tísňové linky IZS** neznalý organizační struktury řízení drážní dopravy provozovatele dráhy SŽDC, s. o., se po vyhodnocení informací o uváznutí OA na ŽP

P6520, v souladu s postupy provozovatele dráhy zatíženými výše uvedenou vadou, rozhodl předat požadavek na zastavení drážní dopravy dispečerovi – vedoucímu dispečerovi CDP Přerov. Ve 4.16.27 h, tj. 204 s před vznikem MU, kdy se vlak Ex 444 nacházel ve vzdálenosti 7548 m před ŽP P6520, začal vedoucímu dispečerovi CDP Přerov vyzvánět mobilní telefon, na který měl přesměrovanou služební telefonní linku. Komunikace mezi operátorem tísňové linky IZS a vedoucím dispečerem CDP Přerov započala, po předchozím **40sekundovém** vyzvánění služebního mobilního telefonu, ve 4.17.07 h, tj. 164 s před vznikem MU. Vlak Ex 444 se v té době nacházel ve vzdálenosti 6068 m před ŽP P6520. Komunikace mezi oběma účastníky byla ukončena ve 4.18.00 h, tj. **111 s** před vznikem MU. Vlak Ex 444 se v té době nacházel ve vzdálenosti **4107 m** před ŽP P6520, tzn. **ještě v dostatečné vzdálenosti a čase před ŽP pro včasné dání pokynu k zastavení vlaku Ex 444** v případě předání požadavku na zastavení drážní dopravy operátorem tísňové linky IZS přímo traťovému dispečerovi 2C CDP Přerov. Pokyn k nouzovému zastavení vlaku byl dán až vysláním kódového příkazu GS ve 4.20.02 h, tj. 11 s po vzniku MU.

**Vedoucí dispečer CDP Přerov plnil, při obdržení požadavku na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520, pouze roli prostředníka.** Po ukončení hovoru s operátorem tísňové linky IZS začal v rámci svých možností činit opatření k zajištění bezpečnosti drážní dopravy – ve spolupráci s dispečerem přípravářem CDP Přerov, lokalizoval polohu ŽP P6520, neúspěšně se pokusil předat požadavek na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520 traťovému dispečerovi 1C CDP Přerov prostřednictvím komunikačního systému TouchCall (služebním telefonem), po kterém se rozhodl předat požadavek na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520 osobně zaběhnutím do dispečerského sálu č. 3. Vzhledem ke sledu dalších událostí nebylo již možné střetnutí vlaku Ex 444 s uvázlým OA na ŽP P6520 účinně zabránit.

K újmě na zdraví osob nedošlo. K činnosti složek IZS na místě MU nemá DI připomínky.

### 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 příčiny MU byly:

- uváznutí OA na ŽP P6520;
- nezastavení drážní dopravy mezi žst. Červenka a Moravičany, na ŽP P6520, po obdržení požadavku na její zastavení.

Přispívající faktory MU:

- nebyly DI zjištěny.

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

Zásadní příčinou MU bylo:

- předání požadavku na zastavení drážní dopravy na ŽP P6520, při bezprostředním ohrožení bezpečnosti drážní dopravy, zaměstnanci provozovatele dráhy, který

nedisponoval prostředky pro přijetí účinných opatření vedoucích k zastavení drážní dopravy na ŽP P6520 a který plnil pouze roli prostředníka.

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

Příčina MU způsobená předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti byla:

- nestanovení priority (důležitosti v pořadí) telefonních kontaktů, poskytnutých provozovatelem dráhy IZS, na které má operátor IZS, při hrozícím nebezpečí z prodlení, požádat o zastavení provozování drážní dopravy.

### **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**

U provozovatele dráhy SŽDC, s. o., který:

- v návaznosti na § 24 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení a nezajistil, aby sdělovací zařízení vedoucího dispečera CDP Přerov umožňovalo spolehlivý přenos informací pro řízení a dorozumění mezi ním a traťovým dispečerem 1C CDP Přerov tím, že komunikační systém TouchCall umístěný na pracovišti vedoucího dispečera CDP Přerov nebyl správně nakonfigurován.

U dopravce ČD, a. s., který:

- v návaznosti na ustanovení čl. 90 vnitřního předpisu ČD V 2, čl. 4 písm. d), čl. 1232 předpisu SŽDC D1 a § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se neřídil pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Ex 444 po minutí návěstidla s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“, situovaného vpravo spojkové koleje č. 1S mezi žst. Prosenice a výhybnou Dluhonice (před vstupem na trať č. 309), nejednal podle této návěsti, zjištěné skutečnosti. Neprovedl odregistraci VRDS HDV 151.014-8 ze systému GSM-R a nepřepnul VRDS do systému TRS, na kanálovou skupinu 64. VRDS místo toho ponechal nadále zaregistrovanou do systému GSM-R.

## 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., na základě výsledků vlastního šetření předmětné MU neučinil ani nepřijal žádná opatření.

Dopravce ČD, a. s., na základě výsledků vlastního šetření předmětné MU, učinil k prevenci nedostatku na straně strojvedoucího vlaku Ex 444, viz také bod 4.4.1 této ZZ, opatření. To spočívalo v pohovoru se strojvedoucím a domluvě.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Dražní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje provozovateli dráhy **Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci**:

- stanovit integrovanému záchrannému systému prioritu (důležitost v pořadí) telefonních kontaktů, na které má operátor integrovaného záchranného systému, při hrozícím nebezpečí z prodlení, kontaktovat provozovatele dráhy a předat požadavek k přijetí opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Dražní inspekce doporučuje **Dražnímu úřadu** přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.

V souladu s přílohou č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, a čl. 25 odst. 2 SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění, Dražní inspekce doporučuje:

- **Správě silnic Olomouckého kraje, příspěvkové organizaci:**
  - umístit na pozemní komunikaci III/4496, z obou směrů před pravými směrovými oblouky, na které navazuje železniční přejezd P6520, svislé výstražné dopravní značky upozorňující na pravý směrový oblouk nebo na dva po sobě následující směrové oblouky, popř. učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti na a v okolí železničního přejezdu P6520;
- **Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s Dražním úřadem:**
  - obsahem právních předpisů upravujících pravidla provozu na pozemních komunikacích rozšířit povinnost účastníků provozu na těchto komunikacích o znalost umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů a jejího použití při zjištění ohrožení bezpečnosti drážní dopravy na železničním

přejezdu;

- rozšířit povědomí veřejnosti o umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů na železničních přejezdech, jejího účelu a způsobu použití.

V Ostravě dne 31. 10. 2014

Lumír Kuchyňka v. r.  
vrchní inspektor  
Územního inspektorátu Ostrava

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

## 7 PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Místo uváznutí OA na ŽP P6520

Zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 5: Značení dopravními značkami ve směru jízdy OA

Zdroj: Drážní inspekce





Obr. č. 6: Trosky zaklíněného OA pod čelo HDV 151.014-8

Zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 7: Odklízování vraku OA zaklíněného pod čelo HDV 151.014-8

Zdroj: SŽDC, s. o.