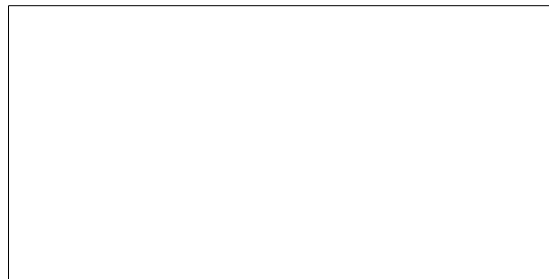


**Číslo jednací:** 226/2012/DI-3**Datum:** 20. 3. 2012**Odpověď na č. j.:** –**Vyřizuje:** Lumír Kuchyňka**Telefon:** 736 521 022**Email:** lumir.kuchynka@dicr.cz

**Věc:** Žádost o poskytnutí informace ke Zprávě o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události ze dne 8. 8. 2008 ve Studénce

Vážená paní magistro,

dne 16. 3. 2012 jsme obdrželi váš požadavek o poskytnutí informace ke „Zprávě o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události“, č. j. 6-2566/2008/DI (dále jen Závěrečná zpráva), k mimořádné události v drážní dopravě (dále jen MU), která se udála dne 8. 8. 2008 v železniční stanici Studénka. Žádáte informaci, ze které části dokumentu „Výpočet brzdných charakteristik při změně výkonnosti brzdy soupravy drážních vozidel“, č. j. 1-1374/2008/DI-1 (dále jen Výpočet brzdných charakteristik), vycházela Drážní inspekce při konstatování „Případné přechodné omezení traťové rychlosti v místě stavby na hodnotu obvyklého omezení traťové rychlosti v místě jiných staveb realizovaných podél provozovaných kolejí (např. staveb koridorů), tj. na  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , by vzniku MU pravděpodobně nezabránilo“.

Drážní inspekce při shora uvedeném konstatování vycházela z obsahu dokumentu Výpočtu brzdných charakteristik, konkrétně tabulky A.2 „Okamžité hodnoty zpomalení.“ a části A.3 „Stanovení střední hodnoty zpomalení.“

Dle parametrů obsažených ve výše uvedených částech dokumentu Výpočet brzdných charakteristik střední hodnota zpomalení (záporného zrychlení) vlaku činila  $a_{\text{str}} = 0,78 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$  a střední hodnota zpomalení (záporného zrychlení) vlaku mezi posledními dvěma body záznamu jízdy vlaku činila  $a_{\text{str2}} = 0,955 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$  ( $0,95 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$  a  $0,96 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ ). Z uvedených hodnot zpomalení (záporného zrychlení) vycházela Drážní inspekce při zjišťování, zda-li by vlak EC 108 do překážky na dopravní cestě dráhy, zřícené konstrukce silničního mostu ev. č. 464-014, narazil i v situaci omezení traťové rychlosti v místě stavby na  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Teoretickými výpočty, jež jsou obsahem navazujícího dokumentu „Výpočet brzdných charakteristik při změně výkonnosti brzdy soupravy drážních vozidel Doplnkový výpočet brzdných křivek ke zprávě ID004DIO“, č. j. 6-2566/2010/DI-43, ze dne 16. 1. 2010, opírajícími se o skutečný brzdící účinek vlaku EC 108 dosažený při rychlostním brzdění před náhle vzniklou překážkou, bylo zjištěno:

- při brzdícím účinku vlaku odpovídajícímu střední hodnotě zpomalení (záporného zrychlení)  $a_{\text{str}}$  by se místo začátku snižování rychlosti vlaku

(z rychlosti  $134 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ) nacházelo 1021,37 m před místem srážky, tj. 383,37 m a 10,3 s před místem, kde se vlak EC 108 nacházel v době zřícení mostní konstrukce;

- při brzdícím účinku vlaku odpovídajícímu střední hodnotě zpomalení (záporného zrychlení) mezi posledními dvěma body záznamu jízdy vlaku  $a_{str2}$  by se místo začátku snižování rychlosti vlaku (z rychlosti  $134 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ) nacházelo 868,8 m před místem srážky, tj. 230,8 m a 6,2 s před místem, kde se vlak EC 108 nacházel v době zřícení mostní konstrukce.

Z uvedeného je zřejmé, že v situaci omezení traťové rychlosti v místě stavby na uvažovaných  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  by vlak EC 108 musel pro nepřekročení omezené traťové rychlosti v místě stavby započít snižování rychlosti již před místem (a časem), kde započal snižovat rychlost následkem brzdění vyvolaného reakcí strojvedoucího na zjištěnou překážku. Strojvedoucí vlaku by náhle vzniklou překážku na dopravní cestě dráhy zjistil při rychlosti nižší než  $134 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Protože brzdící účinek vlaku již nebylo možné zvýšit, vlak by do zřícené mostní konstrukce narazil rychlostí  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

Drážní inspekce ve svých závěrech nevychází (ani vycházet nemůže) z hypotetických úvah. V případě předmětné MU je zřejmé, že pokud by strojvedoucí upravil technologii jízdy a brzdění před přechodným omezením traťové rychlosti v místě stavby tak, že by rychlost vlaku brzděním upravoval s předstihem větším než výše uvedeným, postačil by pro požadované snížení rychlosti na  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  menší brzdící účinek, než skutečný brzdící účinek, zjištěný výpočty, viz Výpočet brzdných charakteristik. Tato technologie jízdy a brzdění by pak strojvedoucímu umožnila zjistit překážku na dopravní cestě dráhy při rychlosti nižší, než tomu bylo před vznikem MU, a podle zjištěné skutečnosti brzdící účinek vlaku zvýšit, a to na skutečnou, zjištěnou hodnotu, kterou vlak EC 108 brzdil před srážkou. Konstatovat však, zda-li by vlak za těchto okolností před náhle vzniklou překážkou na dopravní cestě dráhy zastavil, **by bylo spekulací**.

V plném rozsahu proto platí konstatování Drážní inspekce, uvedené na straně 58 Závěrečné zprávy „**Případné přechodné omezení traťové rychlosti v místě stavby na hodnotu obvyklého omezení traťové rychlosti v místě jiných staveb realizovaných podél provozovaných kolejí (např. staveb koridorů), tj. na  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , by vzniku MU pravděpodobně nezabránilo, viz ... .. Přechodné omezení traťové rychlosti v místě stavby by však mělo zásadní vliv na následky, které by nebyly tak tragické.**“.

S pozdravem

Mgr. Roman Šigut  
generální inspektor Drážní inspekce