



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka vlaků nákladní dopravy Nex 54053 a Pn 66161 mezi žst.
Moravičany a Mohelnice

Sobota, 13. září 2008

Investigation Report of Railway Accident

Collision of freight trains No. 54053 and No. 66161 between
Moravičany and Mohelnice stations

Saturday, 13th September 2008

Č. j.: 6-2980/2008/DI



SUMMARY

Grade:	serious accident
Date and time:	13 th September 2008, 02:21:59 (00:21:59 GMT)
Occurrence type:	trains collision
Description:	freight train No. 54053 crashed into rear part of freight train No. 66161 waiting for permission to enter Moravičany station
Type of train:	freight train No. 54053, freight train No. 66161
Location:	open line between Moravičany and Mohelnice stations, track No. 1, km 54,397
Parties:	ČD Cargo, a. s. (RU) Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM)
Consequences:	1 fatality (train driver of train No. 54053) no injury total cost CZK 11 643 496,82
Direct cause:	operations (station personnel's violation)
Underlying cause:	procedures (procedures incorrectly applied)
Root cause:	organisation of work / SMS audits and monitoring
Recommendations:	not issued

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	7
2 Údaje týkající se mimořádné události	8
2.1 Mimořádná událost	8
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	8
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	8
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	12
2.2 Okolnosti mimořádné události	13
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	13
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	13
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, staveb, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	16
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	17
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	17
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	18
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	18
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	18
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	19
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	19
2.4 Vnější okolnosti	21
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	21
3 Záznam o podaných vysvětleních	21
3.1 Souhrn podaných vysvětlení	21
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	21

3.1.2 Jiné osoby	29
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	34
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	34
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	42
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	42
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	47
3.3 Právní a jiná úprava	47
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	47
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	48
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	49
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	49
3.4.2 Součásti dráhy	50
3.4.3 Komunikační prostředky	51
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	52
3.5 Dokumentace o provozním systému	53
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	53
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	53
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	69
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	69
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	69
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	69
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	70
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	70
4 Analýza a závěry	70
4.1 Konečný popis mimořádné události	70
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	70
4.2 Rozbor	72

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	72
4.3 Závěry	79
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	79
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	80
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	80
4.4 Doplnující zjištění	80
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	80
5 Přijatá opatření	81
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	81
6 Bezpečnostní doporučení	83
7 Přílohy	84
7. 1 Fotodokumentace místa mimořádné události	84
Obr. 1, 2 Celkový pohled na místo mimořádné události – srážky vlaků Nex 54053 a Pn 66161	84
Obr. 3, 4 Snímky dokumentující konečné postavení a destrukci HDV typu 69 Er řady 362.165-2 (vlak Nex 54053) a TDV řady 81 54 6675 468-7 Falls (vlak Pn 66161).	85
7.2 Plánek místa mimořádné události	86

1 SOUHRN

Skupina události: závažná nehoda

Vznik události: 13. 09. 2008, 02:21:59 hodin

Popis události: srážka vlaků nákladní dopravy – expresního nákladního vlaku (dále jen Nex) 54053 a průběžného nákladního vlaku (dále jen Pn) 66161 mezi železničními stanicemi (dále jen žst.) Moravičany a Mohelnice.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní Přerov – Česká Třebová (trať 309), mezi železničními stanicemi Moravičany – Mohelnice, traťová kolej č. 1, km 54,397, katastrální území Moravičany (GPS souřadnice: 49°45'N, 16°57'E).

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

Následky: při MU dle § 11, odst. 8, vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.) utrpěla 1 osoba újmu na zdraví s následkem smrti.

Celková škoda vzniklá v důsledku MU činí 11.643.496,82 Kč.

Bezprostřední příčina: dovolení odjezdu vlaku Nex 54053 do prostorového oddílu obsazeného stojícím vlakem Pn 66161.

Faktor, který přispěl k bezprostřední příčině mimořádné události zcela zásadním způsobem bylo bezdůvodné postavení vlakové cesty v žst. Mohelnice pro imaginární vlak.

Druhým faktorem, který přispěl k bezprostřední příčině MU bylo neupozornění výpravčího žst. Moravičany osobou řídící drážní vozidlo o vlaku Pn 66161 stojícím u vjezdového návěstidla 1S žst. Moravičany.

Zásadní příčina: nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při zabezpečení jízd vlaků spočívající v nezabezpečení jízdy vlaku Pn 66161 nabídkou a přijetím.

Příčina způsobená v používání systému zajišťování bezpečnosti: nedodržování provozovatelem dráhy nastaveného systému zajišťování bezpečnosti, spočívající v neefektivním a neúčinném zajišťování dodržování závazných podmínek stanovených vnitřními předpisy provozovatele dráhy.

Bezpečnostní doporučení: nebylo Drážní inspekcí vydáno.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku MU došlo dne 13. září 2008 ve 02:21:59 hod., na dráze železniční, kategorie celostátní Přerov – Česká Třebová (trať 309), mezi žst. Moravičany – Mohelnice, traťová kolej č. 1, km 54,397, v katastrálním území Moravičany (GPS souřadnice: 49°45'N, 16°57'E).

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

K MU došlo na dráze železniční, kategorie celostátní Přerov – Česká Třebová (trať 309), dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrným napětím 3.000 V ss, mezi žst. Moravičany – Mohelnice, traťová kolej č. 1, km 54,397, v katastrálním území Moravičany.

Traťový úsek Mohelnice – Moravičany je tvořen jedním traťovým oddílem a v obou traťových kolejích je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (dále jen TZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení. Staniční a traťové zabezpečovací zařízení.“ oboustranným trojznakým autoblokem typu AB. TZZ v traťové koleji č. 1 bylo v souladu s Rozkazem o výluce zabezpečovacího zařízení (dále je ROVZZ) č. 14N32, etapa B1, dne 08. 09. 2008 v 08:05 hod. vypnuto z činnosti a v souvislosti s touto skutečností byla provozovatelem dráhy provedena úprava vazby staničního zabezpečovacího zařízení (dále jen SZZ) a TZZ v traťové koleji č. 1 Mohelnice – Moravičany. TZZ v traťové koleji č. 2 typu ABE-1 bylo v době vzniku MU aktivní, tzn. v provozuschopném stavu, a na zařízení nebyla žádná porucha.

Žst. Mohelnice je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, elektronickým stavědlem typu ESA 11, ovládaným z jednotného obslužného pracoviště, které je umístěno v dopravní kanceláři. V době vzniku MU bylo SZZ aktivní, tzn. v provozuschopném stavu, a na zařízení nebyla evidována žádná porucha.

Žst. Moravičany je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, elektronickým stavědlem typu ESA 11, ovládaným z jednotného obslužného pracoviště, které je umístěno v dopravní kanceláři. V době vzniku MU bylo SZZ aktivní, tzn. v provozuschopném stavu, a na zařízení nebyla evidována žádná porucha.

Traťová kolej č. 1 mezi žst. Mohelnice a Moravičany je v místě vzniku MU vedena v levostranném oblouku o poloměru $r=942$ m. Kolejnicové pásy jsou tvořeny širokopatními kolejnicemi rozměru 60E1 (UIC 60) na betonových pražcích B 91 S se sklonem úložné plochy 1:40 a bezpodkladnicovým upevněním Vossloh s pružnými svěrkami Skl 14.

Předvídaný odjezd vlaku Pn 66161 z žst. Lukavice na Moravě do žst. Mohelnice byl dán prostřednictvím traťového telefonního okruhu osobou řídící drážní dopravu (dále jen výpravčí) žst. Lukavice na Moravě v 01.50 hod. s tím, že vlak Pn 66161 projede v žst. Lukavice na Moravě 01:56 hod. Přestože bylo v souladu s ROVZZ č. 14N32 (etapa B1) zavedeno v traťové koleji č. 1 mezi žst. Mohelnice – Moravičany telefonické dorozumívání a jízda následných vlaků se zabezpečovala telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou, nepožádal výpravčí žst. Mohelnice

formou nabídky o souhlas k jízdě vlaku Pn 66161 do mezistaničního oddílu mezi žst. Mohelnice a Moravičany po traťové koleji č. 1 výpravčího žst. Moravičany, který tudíž nedal souhlas k jízdě vlaku Pn 66161 do mezistaničního oddílu mezi žst. Mohelnice a Moravičany po traťové koleji č. 1 přijetím. Přes výše uvedené okolnosti byla výpravčího žst. Mohelnice pro jízdu vlaku Pn 66161 využita již dříve postavená vlaková cesta pro imaginární vlak z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice na staniční koleji č. 1 žst. Mohelnice a ze staniční koleje č. 1 na traťovou koleji č. 1 mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany. Vlak Pn 66161 projel žst. Mohelnice ve 02:01:20 hod. a posléze zastavil v km 54,833, tj. 317 m před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Moravičany indikujícím návěst „Stůj“. Protože výpravčí žst. Moravičany nebyl výpravčího žst. Mohelnice nabídkou požádán o souhlas k jízdě vlaku Pn 66161 po traťové koleji č. 1 do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany a neudělil souhlas k jízdě tohoto vlaku do předmětného mezistaničního oddílu přijetím, a tudíž o jízdě vlaku v mezistaničním oddílu nevěděl, neprovedl obsluhu vjezdového návěstidla 1S ani žádné jiné dopravní úkony pro dovolení vjezdu vlaku Pn 66161 do žst. Moravičany.

Předvídaný odjezd následného vlaku Nex 54053 z žst. Lukavice na Moravě do žst. Mohelnice byl dán (ohlášen) prostřednictvím traťového telefonního okruhu výpravčího žst. Lukavice na Moravě ve 02:12 hod. s tím, že vlak Nex 54053 projede v žst. Lukavice na Moravě 02:19 hod. Poté výpravčí žst. Mohelnice pro vlak Nex 54053 provedl přípravu vlakové cesty a následně postavil vlakovou cestu z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice na staniční koleji č. 1 žst. Mohelnice. Výpravčí žst. Mohelnice v 02:12 hod., tedy po obdržení předvídaného odjezdu z žst. Lukavice na Moravě, požádal formou nabídky o souhlas k jízdě vlaku Nex 54053 do mezistaničního oddílu mezi žst. Mohelnice a Moravičany po traťové koleji č. 1 s předvídaným odjezdem z žst. Mohelnice v 02:23 hod. Venkovní výpravčí žst. Moravičany dal z pověření dispozičního výpravčího souhlas k jízdě vlaku Nex 54053 do mezistaničního oddílu mezi žst. Mohelnice a Moravičany po traťové koleji č. 1 přijetím. Po tomto úkonu provedl výpravčí žst. Mohelnice přípravu vlakové cesty a následně postavil vlakovou cestu ze staniční koleje č. 1 na traťovou koleji č. 1 mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany. Vlak Nex 54053 projel žst. Mohelnice ve 02:21:34 hod. a následně vjel do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany obsazeného vlakem Pn 66161, kde ve 02:21:59 hod., v km 54,397, narazil do konce stojícího vlaku Pn 66161.

Následkem srážky vlaků Nex 54053 a Pn 66161 bylo hnací drážní vozidlo (dále jen HDV) vlaku Nex 54053 vykolejeno první nápravou ve směru jízdy vpravo. Čelo HDV se nacházelo v km 54,410,1, tj. 13,1 m za místem vzniku MU, zaklíněno do hloubky 0,9 m do zadní části vozové skříně návěstního vozu vlaku Pn 66161. Dynamikou nehodového děje dále bylo deformováno čelo HDV, včetně stanoviště strojvedoucího 1, až po úroveň dveří skříně elektroniky. Dále byly poškozeny 3 ze 4 tažených drážních vozidel (dále jen TDV) vlaku Nex 54053, které byly loženy poštovními zásilkami, přičemž TDV řazené jako 1. za HDV bylo vykolejeno všemi nápravami. Vlak Pn 66161 byl nárazem posunut o 5 m. Poškozeno bylo 6 z 32 TDV vlaku, ložených hnědouhelným substrátem. Poslední dvě TDV vlaku Pn 66161 (řazené jako 31. a 32. TDV za HDV) následkem MU vykolejily – 31. TDV dvěma nápravami podvozku „a“ (2. podvozek ve směru jízdy) a 32. TDV všemi nápravami. Obě TDV v konečném postavení po MU zasahovala do průjezdného průřezu sousední traťové koleje č. 2. TDV byla rozsáhle deformována a vzájemně do sebe zaklíněna.

Bezprostředně po srážce vlaků Nex 54053 a Pn 66161 spatřil strojvedoucí vlaku Pn 66161 protijedoucí vlak Pn 60398, jedoucí po sousední koleji. Pro odvrácení ohrožení se rozhodl protijedoucí vlak zastavit návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Strojvedoucí vlaku Pn 60398 na tento pokyn reagoval použitím rychločinného brzdění a s vlakem před vzniklou překážkou na dopravní cestě zastavil.

Ohledáním vozidel vlaku Nex 54053 bylo zjištěno:

V době vzniku MU bylo HDV typu 69 Er řady 362.165-3 řízeno osobou řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) z předního stanoviště strojvedoucího, stanoviště 1. Nárazem do stojících TDV vlaku Pn 66161 v km 54,397 došlo k deformaci čela HDV, včetně stanoviště strojvedoucího 1, až

po úroveň dveří skříně elektroniky a vykolejení první nápravy ve směru jízdy vlaku vpravo. Polohy veškerých ovládacích, kontrolních a signalizačních prvků na stanovišti strojvedoucího 1 nebylo možné vzhledem k značné destrukci stanoviště analyzovat. V konečném postavení HDV po MU se čelo HDV nacházelo v km 54,410,1, tj. 13,1 m za místem vzniku MU, zaklíněno do hloubky 0,9 m do zadní části vozové skříně návěstního vozu vlaku Pn 66161.

Ve strojovně HDV typu 69 Er řady 362.165-3 bylo provedenou kontrolou zjištěno:

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

Následkem MU byly poškozeny 3 ze 4 TDV vlaku Nex 54053, které byly loženy poštovními zásilkami.

1. 56 54 90-78 359-6, řady Post w, vlastník Česká pošta, s. p., vykolejeno všemi nápravami a poškozeno.
2. 56 54 90-78 374-5, řady Post w, vlastník Česká pošta, s. p., poškozeno, ale nevykolejeno.
3. 56 54 90-78 357-0, řady Post w, vlastník Česká pošta, s. p., poškozeno, ale nevykolejeno.
4. 56 54 90-78 353-9, řady Post w, vlastník Česká pošta, s. p., nepoškozeno.

V žst. Mohelnice byla dne 13. 09. 2008 v době od 19:10 hod. do 19:35 hod. za přítomnosti DI ověřena činnost průběžné samočinné tlakové brzdy soupravy TDV vlaku Nex 54053 úplnou zkouškou brzdy (dále jen ÚZB). S výjimkou TDV řady 56 54 90-78 357-0 Post w, na němž byla vypínacím ústrojím brzdy průběžná samočinná tlaková brzda vypnuta z činnosti, nebyly při ÚZB zjištěny závady. ÚZB byla vykonána s výsledkem brzda v pořádku.

Ohledáním vozidel vlaku Pn 66161 bylo zjištěno:

V době vzniku MU bylo HDV typu 71 E1 řady 163.014-4 řízeno z předního stanoviště strojvedoucího, stanoviště 2. Vlak Pn 66161 zastavil v km 54,833, tj. 317 m před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Moravičany. Nárazem vlaku Nex 54053 do konce stojícího vlaku Pn 66161 v km 54,397 byl celý vlak 66161 posunut tak, že přední čelo HDV typu 71 E1 řady 163.014-4 se v konečném postavení po MU nacházelo v km 54,838, z čehož vyplývá, že následkem srážky dotčených vlaků došlo k posunutí vlaku o 5 m.

Zadní čelo (ve směru jízdy dotčených vlaků) návěstního vozu 81 54 6675 468-7 se v konečném postavení po MU nacházelo v km 54,4101 m, tj. 13,1 m za místem vzniku MU, přičemž zadní část vozové skříně návěstního vozu byla do čela HDV vlaku Nex 54053 zaklíněna do hloubky 0,9 m. Přední čelo návěstního vozu se nacházelo v km 54,4205 m, zaklíněno cca 5 m do vozové skříně TDV 81 54 6675 772-2, který byl řazen jako 31. vůz za HDV. Zadní čelo tohoto TDV se v konečném postavení po MU nacházelo v km 54,4205 m, přední čelo v km 54,429₃ m. Následkem MU byly vozové skříně TDV 81 54 6675 772-2 a 81 54 6675 468-7 deformovány tak, že zasahovaly do průjezdného profilu sousední traťové koleje.

Vlivem vzniku MU bylo celkem poškozeno 6 z 32 TDV vlaku Pn 66161, které byly loženy zbožím dle harmonizované nomenklatury zboží 270210000 „Uhlí hnědé, i v prášku, neaglomerované“.

1. 33 78 6650 258-2, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
2. 81 54 6679 691-0, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
3. 81 54 6676 667-2, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
4. 81 54 6681 919-1, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
5. 81 54 6683 089-1, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
6. 33 78 6650 185-7, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
7. 33 78 6650 328-3, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
8. 33 78 6650 173-3, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
9. 33 78 6650 208-7, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
10. 33 78 6650 355-6, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
11. 33 78 6650 274-9, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
12. 33 78 6650 151-9, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
13. 33 78 6650 139-4, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
14. 81 54 6676 251-6, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
15. 33 78 6650 315-0, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
16. 33 78 6650 169-1, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
17. 33 78 6650 162-6, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
18. 81 54 6681 984-5, řady Falls, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
19. 33 78 6650 283-0, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., poškozeno;
20. 33 78 6650 050-3, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
21. 33 78 6650 114-7, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., poškozeno;
22. 33 78 6650 126-1, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
23. 33 78 6650 180-8, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
24. 33 56 6653 051-4, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
25. 33 78 6650 019-8, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
26. 33 78 6650 231-9, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
27. 33 78 6650 146-9, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.,

- poškozeno;
28. 33 78 6650 150-1, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., poškozeno;
 29. 81 54 6675 897-7, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
 30. 81 54 6676 490-0, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nepoškozeno;
 31. 81 54 6675 772-2, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., poškozeno, vykolejeno dvěma nápravami podvozku „a“ (2. podvozek ve směru jizdy), následně zrušeno a rozloženo na místě;
 32. 81 54 6675 468-7, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., poškozeno, vykolejeno všemi nápravami, následně zrušeno a rozloženo na místě.

Ohledáním součástí infrastruktury dráhy bylo zjištěno:

Následkem MU došlo v místě vzniku MU k porušení geometrické polohy traťové koleje č. 1, poškození betonových pražců a upevňovadel a znečištění štěrkového lože železničního svršku substrátem (uhlím) vysypaným z vykolejených TDV 81 54 6675 772-2 a 81 54 6675 468-7. Trakční vedení včetně trakčních podpěr poškozeno nebylo.

Vznik MU ohlásil strojvedoucí – doprovod nečinného HDV řady T448P-084, řazeného ve vlaku Pn 60398 výpravčímu žst. Mohelnice. Následně byla MU provozovatelem dráhy oznámena Integrovanému záchrannému systému (dále jen IZS), ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu ihned po zjištění skutečností výpravčím žst. Moravičany, a to na žádost výpravčího žst. Mohelnice.

Na místě MU zasahovaly níže uvedené složky IZS:

- Hasičský záchranný sbor Olomouckého kraje, požární stanice Zábřeh;
- Hasičský záchranný sbor provozovatele dráhy, jednotka PO Olomouc;
- Jednotka sboru dobrovolných hasičů Moravičany;
- Zdravotnická záchranná služba Olomouckého kraje – Rychlá záchranná služba (výjezdová skupina Mohelnice);
- Policie České republiky – Služba kriminální policie a vyšetřování (Oddělení obecné kriminality) Šumperk;
- Policie České republiky – Služba kriminální policie a vyšetřování (Oddělení obecné kriminality) Šumperk, pracoviště Mohelnice.

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

Vznik MU byl Drážní inspekci (dále jen DI) na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) oznámen ve 03:10 hod., t. j. 45 minut po vzniku MU, zaměstnancem provozovatele dráhy a z pověření i za provozovatele drážní dopravy. Zaměstnanec COP na základě oznámených skutečností ve 03:16 hod. rozhodl o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU. Drážní inspekce činnost na místě MU zahájila ve 04:30 h ve složení ředitel Územního inspektorátu Ostrava a jeden vrchní inspektor.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen Územní inspektorát Ostrava. Samotné zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s § 53 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), a § 11 a § 12 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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce:

- strojvedoucí vlaku Nex 54053, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., Provozní jednotka (dále jen PJ) Ostrava;
- strojvedoucí vlaku Pn 66161, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., PJ Česká Třebová;
- výpravčí žst. Mohelnice, zaměstnanec ČD, a. s., Provozní obvod (dále jen PO) Olomouc;
- dispoziční výpravčí žst. Moravičany, zaměstnanec ČD, a. s., PO Olomouc;
- venkovní výpravčí žst. Moravičany, zaměstnanec ČD, a. s., PO Olomouc.

Svědci:

- strojvedoucí vlaku Pn 60398, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., PJ Ostrava;
- strojvedoucí – doprovod nečinného HDV řady T448P-084 (lokomotiva dopravovaná k provedení opravy) řazeného ve vlaku Pn 60398, zaměstnanec CZ LOKO, a. s.

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

Výchozí žst. vlaku Nex 54053 byla žst. Praha-Malešice, cílovou žst. Ostrava hlavní nádraží (dále jen hl. n.). Vlak byl v celé své trase dopravován na licenci dopravce ČD Cargo, a. s. Vlak byl tvořen HDV typu 69 Er řady 362.165-3 [vlastník ČD, a. s. – Depo kolejových vozidel Brno (dále jen DKV Brno)] jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího 1 a v úseku Praha-Malešice - Pardubice pěti loženými níže uvedenými TDV (vlastníkem všech TDV je Česká pošta, s. p.), určenými k přepravě poštovních zásilek:

1. 56 54 90-78 359-6, řada Post w, relace (poštovní kurz) Praha-Malešice – Ostrava hl. n.;
2. 56 54 90-78 374-5, řada Post w, relace (poštovní kurz) Praha-Malešice – Ostrava hl. n.;
3. 56 54 90-78 357-0, řada Post w, relace (poštovní kurz) Praha-Malešice – Olomouc hl. n.;
4. 56 54 90-78 353-9, řada Post w, relace (poštovní kurz) Praha-Malešice – Olomouc hl. n.;
5. 56 54 90-78 379-4, řada Post w, relace (poštovní kurz) Praha-Malešice – Pardubice hl. n.

V žst. Pardubice hl. n. bylo z vlaku Nex 54053 odvěšeno TDV řady 56 54 90-78 379-4 řady Post w. Vedení vlaku od strojvedoucího ČD Cargo, a. s. – PJ Praha na ose převzal strojvedoucí ČD Cargo, a. s. – PJ Ostrava, který měl dle platného turnusu vlak vést v úseku Pardubice hl. n. – Ostrava hl. n.

Dle sešitového jízdního řádu 309, platného od 03. 03. 2008, je pro vlak Nex 54053 stanoven režim brzdění „R“, s potřebnými brzdícími procenty 109. V úseku Praha-Malešice – Česká Třebová byl vlak Nex 54053 dostatečně brzděn; v úseku Praha-Malešice – Pardubice činila skutečná brzdící procenta 116, v úseku Pardubice – Česká Třebová činila skutečná brzdící procenta 109. V žst. Česká Třebová byla po zastavení vlaku vypnuta z činnosti průběžná samočinná tlaková brzda TDV řady 56 54 90-78 357-0 Post w, a to z důvodu poruchy brzdy. Následně byla v žst. Česká Třebová provedena úplná zkouška brzdy s časem ukončení 01:35 hod. Vypnutí průběžné samočinné

tlakové brzdy 1 TDV mělo za následek snížení celkové brzdící váhy vlaku a tím i snížení skutečných brzdících procent na hodnotu 86 (deficit 23 brzdících %). Pro zajištění bezpečného zastavení vlaku na zábrzdnu vzdálenost byla vlaku Nex 54053 v níže uvedených traťových úsecích snížena rychlost na níže uvedené hodnoty (viz tabulka č. 1), o čemž byl strojvedoucí vlaku výpravčím žst. Česká Třebová prokazatelně zpraven písemným všeobecným rozkazem č. 0000862-259.

Traťový úsek	V max. (km.h ⁻¹)
Česká Třebová – Třebovice v Čechách	115
Třebovice v Čechách – Rudoltice v Čechách	105
Rudoltice v Čechách - Hoštejn	110
Hoštejn – Zábřeh na Moravě	105
Zábřeh na Moravě – Červenka	110
Červenka – Olomouc hl. n.	115

tab. č. 1

Vlak Nex 54053 z žst. Česká Třebová byl brzděn I. způsobem brzdění, s normativem potřebných brzdících procent 109. Hmotnost vlaku byla 251 t, brzdící váha 218 t, skutečná brzdící procenta 86. Vlak byl brzděn v režimu brzdění „R“, délka vlaku 114 m, počet náprav činil 20.

HDV typu 69 Er řady 362.165-3 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., Drážním úřadem Praha pod ev. č. PZ 6976/99-V.03, dne 08. 10. 1999. Poslední pravidelná technická kontrola HDV byla provedena dne 29. 05. 2008 odborně způsobilou osobou dopravce v DKV Brno s výsledkem – vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách. Pravidelná technická kontrola byla platná do 29. 11. 2008.

Všechna TDV vlaku Nex 54053 měla v době vzniku MU platnou pravidelnou technickou kontrolu.

Výchozí žst. vlaku Pn 66161 byla žst. Světec-Ledvice, cílovou žst. Olomouc hl. n. Vlak byl v celé své trase dopravován na licenci dopravce ČD Cargo, a. s. Vlak byl z žst. Česká Třebová tvořen HDV typu 71 E1 řady 163.014-4 [vlastník ČD Cargo, a. s. – Provozní jednotka Ostrava, Středisko oprav kolejových vozidel Ostrava (dále jen SOKV Ostrava)] a v celém úseku 32 TDV určenými k přepravě uhlí a koksů:

1. 33 78 6650 258-2, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
2. 81 54 6679 691-0, řada Falls, vlastník ČD Cargo, a. s.;
3. 81 54 6676 667-2, řada Falls, vlastník ČD Cargo, a. s.;
4. 81 54 6681 919-1, řada Falls, vlastník ČD Cargo, a. s.;
5. 81 54 6683 089-1, řada Falls, vlastník ČD Cargo, a. s.;
6. 33 78 6650 185-7, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
7. 33 78 6650 328-3, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
8. 33 78 6650 173-3, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
9. 33 78 6650 208-7, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
10. 33 78 6650 355-6, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
11. 33 78 6650 274-9, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
12. 33 78 6650 151-9, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;

13. 33 78 6650 139-4, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
14. 81 54 6676 251-6, řada Falls, vlastník ČD Cargo, a. s.;
15. 33 78 6650 315-0, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
16. 33 78 6650 169-1, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
17. 33 78 6650 162-6, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
18. 81 54 6681 984-5, řada Falls, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
19. 33 78 6650 283-0, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
20. 33 78 6650 050-3, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
21. 33 78 6650 114-7, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
22. 33 78 6650 126-1, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
23. 33 78 6650 180-8, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
24. 33 56 6653 051-4, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
25. 33 78 6650 019-8, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
26. 33 78 6650 231-9, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
27. 33 78 6650 146-9, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
28. 33 78 6650 150-1, řada Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s.;
29. 81 54 6675 897-7, řada Falls, vlastník ČD Cargo, a. s.;
30. 81 54 6676 490-0, řada Falls, vlastník ČD Cargo, a. s.;
31. 81 54 6675 772-2, řada Falls, vlastník ČD Cargo, a. s.;
32. 81 54 6675 468-7, řada Falls, vlastník ČD Cargo, a. s.

Vlak Pn 66161 byl brzděn II. způsobem brzdění, s normativem potřebných brzdících procent 50. Hmotnost vlaku byla 2 300 t, brzdící váha 1 399 t, skutečná brzdící procenta 60. Vlak byl brzděn v režimu brzdění „G“, délka vlaku 423 m, počet náprav činí 132.

HDV typu 71 E1 řady 163.014-4 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., Drážním úřadem Praha pod ev. č. PZ 3324/04-V.01, dne 15. 06. 2004. Poslední pravidelná technická kontrola HDV byla provedena dne 31. 03. 2008 odborně způsobilou osobou dopravce v SOKV Ostrava s výsledkem – vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách. Pravidelná technická kontrola byla platná do 30. 09. 2008.

Všechna TDV vlaku Pn 66161 měla v době vzniku MU platnou pravidelnou technickou kontrolu.

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

K MU došlo na dráze železniční, kategorie celostátní Přerov – Česká Třebová (trať 309), dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrným napětím 3.000 V ss, mezi žst. Moravičany – Mohelnice, traťová kolej č. 1, km 54,397, v katastrálním území Moravičany.

Traťová kolej č. 1 mezi žst. Mohelnice – Moravičany pojížděná vlaky Pn 66161 a Nex 54053 je od úrovně vjezdového návěstidla 1L žst. Mohelnice v km 54,317 do km 54,790, vedena v levostranném oblouku o poloměru $r=942$ m s převýšením $p=116$ mm, od km 54,790 do km 55,048 je předmětná traťová kolej vedena v přímém směru a dále pokračuje od km 55,048 po

úroveň vjezdového návěstidla 1S žst. Moravičany v km 55,150 levostranným obloukem o poloměru $r=30.000$ m, bez převýšení ($\rho=0$ mm). Sklon trati mezi km 54,317 a 54,400 činí v klesání -2 ‰, mezi km 54,400 a 55,000 v klesání $-3,93$ ‰ a mezi km 55,000 a 55,150 v klesání $-4,25$ ‰.

Traťový úsek Dluhonice – Hoštejn je pokryt „Vf“ signálem sítě rádiodispečerské (dále jen SRD) prostřednictvím traťového rádiového systému (dále jen TRS), ostrůvkového systému, umožňujícím na sdruženém kanálu stuhu č. 64 s kmitočtovou čtveřicí 64A, 64B, 64C a 64D spojení mezi výpravčími žst. tohoto úseku a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS. Ostrůvky sítě SRD tvoří základnové rádiové stanice umístěné v jednotlivých žst. Traťový úsek Mohelnice – Moravičany, včetně obou přilehlých žst., pracuje na sdruženém kanálu stuhu 64 s přiděleným kmitočtem 467,925 MHz (64B). Pokyn o změně kanálové skupiny je strojvedoucím dán návěstidlem rádiovník s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“ ve směru Přerov – Česká Třebová v km 184,395, ve směru Česká Třebová – Přerov v km 28,150. Ve smyslu rozhodnutí EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY č. 679/2006/ES se jedná o komunikační zařízení třídy „B“.

Traťová rychlost v obou traťových kolejích mezi žst. Mohelnice – Moravičany je dle dokumentace provozovatele „SCHÉMATICKÝ PLÁNEK MU A1, 13. 09. 2008 ŽST MOHELNICE – ŽST MORAVIČANY“, č. j.: 1-1619/2008/2008, ze dne 22. 09. 2008, stanovena na $V=130$ km.h⁻¹, pro jednotky s naklápačímí skříněmi na $V_k=160$ km.h⁻¹. V daném traťovém úseku je výjimečná traťová rychlost stanovena na $V_{vyj}=140$ km.h⁻¹.

Stanovená rychlost vlaku Nex 54053 mezi žst. Zábřeh na Moravě a Výh. Dluhonice, t. j. i v místě vzniku MU, byla sešitovým jízdním řádem (dále jen SJŘ) stanovena na hodnotu $V=140$ km.h⁻¹. Z důvodu vypnutí průběžné samočinné tlakové brzdy 1 TDV vlaku Nex 54053, byla pro zajištění bezpečného zastavení vlaku na zábrzdnu vzdálenost mezi žst. Zábřeh na Moravě – Červenka, snížena stanovená rychlost na $V=110$ km.h⁻¹. O této skutečnosti byl strojvedoucí předmětného vlaku prokazatelně zpraven výpravčím žst. Česká Třebová prostřednictvím písemného všeobecného rozkazu č. 0000862-259.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v úseku Mohelnice – Moravičany byla provozovatelem dráhy i přes skutečnost, že informace o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí nejsou přenášeny na vedoucí drážní vozidlo, stanovena na $V=110$ km.h⁻¹.

Stanovená rychlost vlaku Pn 66161 mezi žst. Zábřeh na Moravě a Moravičany, t. j. i v místě vzniku MU, byla SJŘ stanovena na hodnotu $V=80$ km.h⁻¹.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem MU byly použity následující komunikační prostředky:

- služební telefonní spojení – traťový telefonní okruh Mohelnice – Moravičany, použitý výpravčími žst. Mohelnice a Moravičany před vznikem MU při telefonickém dorozumívání vedeném pro zabezpečení jízd vlaků nabídkou, přijetím a odhláškou mezi žst. Mohelnice – Moravičany po traťové koleji č. 1 a po vzniku MU v rámci zjišťování nastalé situace v traťovém úseku Mohelnice – Moravičany;
- služební telefonní spojení (provozní telefonní síť ČD) podružné automatické ústředny Mohelnice – účastnické stanice výpravčích žst. Mohelnice a Moravičany, použité po vzniku MU v rámci zjišťování nastalé situace v traťovém úseku Mohelnice – Moravičany;
- vozidlová radiostanice HDV typu 71 E1 řady 163.014-4, typu VS 47 (č. 1614), vlaku Pn 66161, použitá strojvedoucím vlaku Pn 66161, stojícího v době vzniku MU v km 54,833, tj. 317 m před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Moravičany, při pokusech o navázání rádiového spojení s výpravčím žst. Moravičany – rádiové spojení mezi volajícím a volaným se nepodařilo navázat;

- vozidlová radiostanice HDV typu 71 E2 řady 163.037-5, typu VS 47 (č. 0494), vlaku 60398 (vlak jedoucí bezprostředně po vzniku MU v protisměru vlaku Pn 66161 z žst. Moravičany po traťové koleji č. 2), použitá strojvedoucími vlaků Pn 66161 a Pn 60398 a strojvedoucím - doprovodem nečinného HDV řady T448P-084 řazeného ve vlaku Pn 60398, při rádiovém spojení s výpravčími žst. Moravičany a žst. Mohelnice;
- základnová radiostanice ZR 47 TRS umístěná v dopravní kanceláři žst. Moravičany, použitá výpravčími žst. Moravičany a žst. Mohelnice prostřednictvím ovládacích skříněk ZO 47 (dále jen ZO 47) a ovládacích bloků logiky ZL 47 (dále jen ZL 47) při komunikaci prostřednictvím vozidlové radiostanice typu VS 47 (č. 0494), umístěné na HDV typu 71 E2 řady 163.037-5, se strojvedoucím vlakem Pn 60398;
- základnová radiostanice Místního rádiového systému (dále jen MRS) umístěná v dopravní kanceláři žst. Mohelnice, použitá výpravčím žst. Mohelnice při pokusu o navázání spojení se strojvedoucím vlakem Nex 54053;
- vozidlová radiostanice HDV typu 71 E2 řady 163.037-5, typu VS 47 (č. 0494), vlaku 60398 použitá strojvedoucím vlakem Pn 66161 a strojvedoucím – doprovodem nečinného HDV řady T448P-084, řazeného ve vlaku Pn 60398, při rádiovém spojení prostřednictvím MRS s výpravčím žst. Mohelnice;
- základnová radiostanice MRS umístěná v dopravní kanceláři žst. Mohelnice, použitá výpravčím žst. Mohelnice při spojení se strojvedoucím vlakem Pn 66161.

Vznik MU výpravčímu žst. Mohelnice ohlásil strojvedoucí - doprovod nečinného HDV řady T448P-084, řazeného ve vlaku Pn 60398. Komunikace mezi jednotlivými účastníky byla vedena prostřednictvím analogového TRS a MRS (viz výše) v pásmu VKV 150 MHz (simplex) a pásmu 467,925 MHz (duplex).

Přepis hovorů mezi jednotlivými účastníky je uveden v bodu 3.5.2 a je nedílnou součástí spisu MU.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem ani provozovatelem dráhy prováděny žádné opravné nebo údržbové práce na železničním svršku, spodku a trakčním vedení. V rámci modernizace II. tranzitního železničního koridoru (stavba Červenka – Zábřeh na Moravě) byla v letech 2005 a 2006 provedena celková modernizace završená dne 05. 05. 2006 vykonáním technicko-bezpečnostní zkoušky traťových kolejí č. 1 a 2. Obě traťové koleje byly v předmětném traťovém úseku před vznikem MU pravidelně kontrolovány a měřeny odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy v souladu s přílohou č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Provedenými kontrolami a měřeními nebyly zjištěny žádné závady bezprostředně ohrožující provozování drážní dopravy.

Z důvodu aktivace nového elektronického TZZ typu ABE-1, včetně traťové části vlakového zabezpečovače (dále jen VZ), se mezi žst. Mohelnice a žst. Moravičany v souladu s ROVZZ č. 14N32 (etapa B1) konala v době od 08:05 hod. dne 08. 09. 2008 výluka TZZ a VZ traťové koleje č. 1, při níž bylo vypnuto TZZ typu AB a to včetně VZ s přenosem kódu 50Hz.

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

Pro případ hlášení MU na dráze je provozovatelem dráhy Správou železniční dopravní cesty, s. o. (dále jen SŽDC, s. o.), vydán vnitřní předpis SŽDC (ČD) Dp 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený pod č. j.: 70778/2006, dne 31. 10. 2006, s účinností od

01. 01. 2007, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30 z 16. července 2008. Výpravčí žst. Moravičany postupoval ve smyslu uvedeného předpisu, ČÁSTI DRUHÉ OHLAŠOVÁNÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ, Kapitola I „Ohlašovací povinnost“ čl. 42 a 46. Výpravčí postupoval současně dle OHLAŠOVACÍHO ROZVRHU provozovatele dráhy zpracovaného pro žst. Moravičany. Vznik MU byl ohlášen vedoucímu směny Regionálního centra provozu Ostrava a IZS.

Na základě smlouvy „Smlouva o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a smrtelných a závažných pracovních úrazů“, uzavřené dne 30. června 2008 mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., a smlouvy „Smlouva o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a smrtelných a závažných pracovních úrazů“, uzavřené dne 29. listopadu 2007 mezi ČD Cargo, a. s., a České dráhy, a. s. byl vznik MU na COP DI ohlášen vrchním inspektorem Českých drah, a. s., Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy Praha, pracoviště Česká Třebová (dále jen RIBŽD Česká Třebová), osobou pověřenou ve smyslu § 9 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU, ve 03:10 h, t. j. 45 minut po vzniku MU.

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

MU byla provozovatelem dráhy oznámena IZS, ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu ihned po zjištění skutečností výpravčím žst. Moravičany.

Na místě MU zasahovaly níže uvedené složky IZS:

- Hasičský záchranný sbor Olomouckého kraje, požární stanice Zábřeh;
- Hasičský záchranný sbor provozovatele dráhy, jednotka PO Olomouc;
- Jednotka sboru dobrovolných hasičů Moravičany;
- Zdravotnická záchranná služba Olomouckého kraje – Rychlá záchranná služba (výjezdová skupina Mohelnice);
- Policie České republiky – Služba kriminální policie a vyšetřování (Oddělení obecné kriminality) Šumperk;
- Policie České republiky – Služba kriminální policie a vyšetřování (Oddělení obecné kriminality) Šumperk, pracoviště Mohelnice.

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

Následkem MU utrpěla újmu na zdraví s následkem smrti 1 osoba – zaměstnanec provozovatele drážní dopravy - strojvedoucí vlaku Nex 54053.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech – poštovních zásilkách ložených v TDV vlaku Nex 54053 byla k datu vydání zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU (dále jen závěrečná zpráva) vyčíslena v celkové výši 22.165,- Kč.

Škoda na přepravovaných věcech – zboží (Uhlí hnědé, i v prášku, neaglomerované) loženém v TDV vlaku Pn 66161 byla k datu vydání závěrečné zprávy vyčíslena v celkové výši 41.202,- Kč.

Celková škoda na přepravovaných věcech činí 63.367,- Kč.

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

Materiální škody vzniklé při MU na drážních vozidlech vlaku Nex 54053 (HDV + 4 TDV), dopravce ČD Cargo, a. s.:

0. Škoda na HDV typu 69 Er řady 362.165-3, vlastník ČD, a. s., nájemce ČD Cargo, a. s.) dle provedené komisionální prohlídky činí 8.795.500,- Kč.
Dle rozhodnutí dopravce je v zápise „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla (drážních zařízení) HDV typu 69 Er řady 362.165-3 vykonaného za přítomnosti DI v DKV Česká Třebová dne 19. 09. 2008 uvedeno, že: „Konečný rozsah poškození jednotlivých celků HDV bude stanoven po provedené demontáži.“ Komise dále na základě provedené komisionální prohlídky konstatovala, že technický stav HDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU. K provedení opravy bylo HDV přistaveno do DPOV, a. s., v Přerově. Jelikož vlastní oprava nebyla v době zpracování závěrečné zprávy zahájena, dopravce skutečnou škodu nevyčísil.
1. Škoda na TDV 56 54 90-78 359-6, řady Post w, vlastník Česká pošta, s. p., činí 870.759,- Kč. Opravu TDV provedla specializovaná firma ATECO, s. r. o.
Komise na základě provedené komisionální prohlídky konstatovala, že technický stav TDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.
2. Škoda na TDV 56 54 90-78 374-5, řady Post w, vlastník Česká pošta, s. p., činí 547.947,- Kč. Opravu TDV provedla specializovaná firma ATECO, s. r. o.
Komise na základě provedené komisionální prohlídky konstatovala, že technický stav TDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.
3. Škoda na TDV 56 54 90-78 357-0, řady Post w, vlastník Česká pošta, s. p., činí 416.392,- Kč. Opravu TDV provedla specializovaná firma ATECO, s. r. o.
Komise na základě provedené komisionální prohlídky konstatovala, že technický stav TDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.
4. Škoda na TDV 56 54 90-78 353-9, řady Post w, vlastník Česká pošta, s. p., nevznikla.

Celková škoda vzniklá na drážních vozidlech vlaku Nex 54053 dopravce ČD Cargo, a. s., činila v době zpracování závěrečné zprávy 10.630.598,- Kč.

Materiální škody vzniklé při MU na drážních vozidlech vlaku Pn 66161 (HDV + 32 TDV), dopravce ČD Cargo, a. s.:

0. Škoda na HDV typu 71 E1 řady 163.014-4, vlastník ČD Cargo, a. s., nevznikla.
1. Škoda na TDV 33 78 6650 258-2, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
2. Škoda na TDV 81 54 6679 691-0, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nevznikla.
3. Škoda na TDV 81 54 6676 667-2, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nevznikla.
4. Škoda na TDV 81 54 6681 919-1, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nevznikla.
5. Škoda na TDV 81 54 6683 089-1, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nevznikla.

6. Škoda na TDV 33 78 6650 185-7, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
7. Škoda na TDV 33 78 6650 328-3, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
8. Škoda na TDV 33 78 6650 173-3, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
9. Škoda na TDV 33 78 6650 208-7, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
10. Škoda na TDV 33 78 6650 355-6, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
11. Škoda na TDV 33 78 6650 274-9, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
12. Škoda na TDV 33 78 6650 151-9, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
13. Škoda na TDV 33 78 6650 139-4, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
14. Škoda na TDV 81 54 6676 251-6, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nevznikla.
15. Škoda na TDV 33 78 6650 315-0, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
16. Škoda na TDV 33 78 6650 169-1, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
17. Škoda na TDV 33 78 6650 162-6, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
18. Škoda na TDV 81 54 6681 984-5, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nevznikla.
19. Škoda vzniklá na TDV 33 78 6650 283-0, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., činí 46.140,- Kč.
20. Škoda na TDV 33 78 6650 050-3, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
21. Škoda vzniklá na TDV 33 78 6650 114-7, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., činí 25.407,- Kč.
22. Škoda na TDV 33 78 6650 126-1, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
23. Škoda na TDV 33 78 6650 180-8, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
24. Škoda na TDV 33 56 6653 051-4, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
25. Škoda na TDV 33 78 6650 019-8, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
26. Škoda na TDV 33 78 6650 231-9, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., nevznikla.
27. Škoda vzniklá na TDV 33 78 6650 146-9, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., činí 52.854,- Kč.
28. Škoda vzniklá na TDV 33 78 6650 150-1, řady Fals-z, vlastník NH-TRANS, SE, nájemce ČD Cargo, a. s., činí 52.790,- Kč.
29. Škoda na TDV 81 54 6675 897-7, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nevznikla.
30. Škoda na TDV 81 54 6676 490-0, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., nevznikla.
31. Škoda vzniklá na TDV 81 54 6675 772-2, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., činí 54.960,- Kč. Z důvodu celkové destrukce TDV vlastník rozhodl o zrušení vozidla a jeho rozložení na místě vzniku MU.

32. Škoda vzniklá na TDV 81 54 6675 468-7, řady Falls, vlastník ČD Cargo, a. s., činí 54.960,- Kč. Z důvodu celkové destrukce TDV vlastník rozhodl o zrušení vozidla a jeho rozložení na místě vzniku MU.

Celková škoda vzniklá na drážních vozidlech vlaku Pn 66161 dopravce ČD Cargo, a. s., činila v době zpracování závěrečné zprávy 287.111,- Kč.

Na součástech dopravní cesty - železničním svršku a spodku traťové koleje č. 1 byl zjištěn následující rozsah poškození:

- porušena geometrická poloha koleje v celkové délce cca 75 m;
- poškozeny kolejnicové pásy v celkové délce cca 75 m;
- poškozeny betonové pražce a upevňovací prvky;
- znečištěno kolejové lože v celkové délce cca 150 m;

Celková škoda na infrastruktuře dráhy, t. j. železničním svršku a spodku provozovatele dráhy činí 662.420,82 Kč.

Při MU nebylo poškozeno trakčního vedení traťové koleje č. 1, včetně trakčních podpěr, a rovněž nevznikla ekologická havárie.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Počasí: teplota vzduchu +12°C, polojasno, klid, noční doba, viditelnost nad 100 m nebyla povětrnostními vlivy snížena.

Místo MU se nachází v katastrálním území Moravičany, GPS souřadnice: Loc: 49°45'N, 16°57'E.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení

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

Dispoziční výpravčí žst. Moravičany

V dokumentu „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotoveném Policií České republiky v Mohelnici dne 13. 09. 2008 od 06:50 do 08:34 hod., mj. uvedl:

„Dne 12. 9. 2008 jsem nastoupil na svoji plánovanou noční směnu 12./13.9.2008 jako dispoziční výpravčí (laicky hlavní). Směnu jsem převzal v 17:52 hod., což je dokumentováno v odevzdávce služby a v dopravním deníku.“

„Směna probíhala s ohledem na aktivaci nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení poměrně dobře, bez komplikací. Rád bych upozornil na skutečnost, že mezi stanicemi

Mohelnice – Moravičany se jezdilo mezistaničně po obou traťových kolejích, stejně tak se mezistaničně jezdilo i mezi žel. stanicemi Moravičany – Červenka po obou traťových kolejích, vše v souladu s Rozkazem o výluce zabezpečovacího zařízení č. 14N32 ze dne 21. 8. 2008 a v souladu s zápisy v záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení žst. Moravičany. Jízda vlaků byla zabezpečována následujícím způsobem: V první traťové koleji mezi žst. Mohelnice – Moravičany telefonickým dorozumíváním (což zn. jízda každého vlaku byla zabezpečena nabídkou telefonickou, telefonickým přijetím a telefonickou odhláškou), ve druhé traťové koleji žst. Moravičany – Mohelnice byla jízda vlaků zabezpečována činností zabezpečovacího zařízení. Pro dokreslení uvádím, že vlaky jedoucí po první traťové koleji z Mohelnice do Moravičan odjížděly z žst. Mohelnice na povolující návěstní znak odjezdového návěstidla, tj. na odjezdovém moravičanském zhlaví do žst. Moravičany vjížděly vlaky na světelnou přivolávací návěst na vjezdovém návěstidle.“

„Co se týče jízdy vlaku 66161 nemohu poskytnout žádné informace, protože jsem o jízdě tohoto vlaku výpravčím žst. Mohelnice nebyl vůbec informován, tedy hovořím o vlaku, který zůstal před vjezdovým návěstidlem do žst. Moravičany, tedy vlaku do něhož bylo najeto. Co však mohu jednoznačně potvrdit je, že za posledním projíždějícím vlakem lichého směru (63101) byla řádně mnou dána odhláška a po ní následovala asi 20 minutová dopravní pauza (tedy nic neprojíždělo žádným směrem), a poté v 02:25 hod. projížděl po druhé staniční koleji a na druhou traťovou kolej do Mohelnice vlak nákladní, číslo si nepamatuji, venkovní výpravčí kolega (uvedeno příjmení venkovního výpravčího žst. Moravičany) sledoval jízdu tohoto vlaku, kdy po projetí lokomotivy a prvních pár vozů tento vlak začal prudce brzdit, k tomu by ale za normálního provozu nebyl důvod, to mě upozornilo na to že se něco děje. Vlak zastavil tak, že poslední vozy stály ještě na druhé staniční koleji. Okamžitě jsem se spojil traťovým rádiovým spojením (TRS – vysílačka) se strojvedoucím tohoto sudého vlaku, který mě informoval, že zastavil z důvodu zaregistrování červených světel u lichého vlaku, který stál před vjezdovým návěstidlem do žst. Moravičany. Tato červená světla jsou umístěna na každé lokomotivě, jejich funkce je taková, že za normálního provozu světla na lokomotivě jsou bílé barvy a strojvedoucí přepne na červená světla pouze v případě mimořádné události nebo odvrácení hrozícího nebezpečí, takto jsem pochopil po rozhovoru se strojvedoucím sudého směru, že se něco stalo. Dále jsem se po TRS od strojvedoucího sudého vlaku dověděl, že hovořil se strojvedoucím vlaku stojícího u vjezdového návěstidla (na první traťové koleji), že ucítil náraz zezadu a popojel s vlakem asi o 4 metry dopředu. Po tomto jsem se dohodl se strojvedoucím sudého vlaku, že bude pokračovat jízdou krokem do žst. Mohelnice a zjistí, co se stalo. Poté jsem ztratil se strojvedoucím tohoto vlaku spojení (pravděpodobně z důvodu přepnutí strojvedoucího na jiný kanál). Další informaci jsem získal od výpravčího žst. Mohelnice, s odstupem času si nedokáži vybavit co mi přesně řekl.“

„Z mého pokynu venkovní kolega (uvedeno příjmení venkovního výpravčího žst. Moravičany) komunikoval s výpravčím v Mohelnici ve 02:18 hod. Ve věci přijetí vlaku NEX ve směru od Mohelnice, s tím, že tento vlak měl projíždět žst. Mohelnice ve 02:23 hod. Tímto předepsaným postupem dovolil výpravčímu žst. Mohelnice uskutečnit jízdu vlaku NEX do Moravičan po první traťové koleji. Toto uvádím pro dokreslení, neboť to co jsem uváděl výše, předcházelo vlastnímu průjezdu vlaku v 02:25 hod. ve směru na Mohelnici po druhé traťové koleji, jeho brzdění a následujícím událostem. Jak jsem uvedl, nabídku a přijetí vlaku NEX od Mohelnice dle mého pokynu zajišťoval výpravčí (uvedeno příjmení venkovního výpravčího žst. Moravičany), přípravu vlakové cesty a obsluhu zabezpečovacího zařízení jsem již prováděl já (světelná přivolávací návěst byla dávana mnou).“

„Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že jsem nebyl výpravčím v žst. Mohelnice informován o tom, že na první traťovou kolej jel nějaký vlak, zdůrazňuji, že jsem nedal souhlas k jízdě žádného vlaku na první traťovou kolej Mohelnice – Moravičany, ten souhlas (nabídka + přijetí), byl dán pouze pro vlak NEX a nevěděl jsem tedy, že vlak NEX jede na obsazenou první traťovou kolej.“

„Ke komunikaci s výpravčím v žst. Mohelnice uvádím na dotaz, že mimo přímé traťové telefonní spojení s tímto výpravčím jsem s ním byl ve spojení ještě prostřednictvím drážního telefonního

spojení, mám za to, že on mi volal tímto způsobem jako první, ale až po událostech, předtím jsem tímto způsobem s kolegou z Mohelnice nekomunikoval, alespoň si to nevybavuji. Pro vysvětlení uvádím, přímé traťové telefonní spojení je určeno a funguje jen mezi sousedními žel. stanicemi, pokud jde o žst. Moravičany, tedy jen ke spojení s žst. Mohelnice a žst. Červenka. Druhý druh spojení je možno využít ke komunikaci s kteroukoli žst. v rámci železniční dopravní sítě na území republiky. Po této druhé síti jsme spolu tedy hovořili, ale obsah rozhovorů si přesně nevybavím, jistě se ale týkaly události.“

„Závěrem chci uvést, že si nejsem vědom žádného porušení služebních předpisů ani žádné skutečnosti, která by vedla ke vzniku této mimořádné události. Po zjištění mimořádné události jsem na žádost kolegy (uvedeno příjmení výpravčího žst. Mohelnice) z žst. Mohelnice postupoval podle ohlašovacího rozvrhu, který máme dán interními předpisy.“

Venkovní výpravčí žst. Moravičany

V dokumentu „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotoveném Policií České republiky v Mohelnici dne 13. 09. 2008 od 06:45 do 08:35 hod., mj. uvedl:

„Včerejšího dne jsem v 17.40 hod. nastoupil na noční službu, která mi trvala do 06.00 hod. dnešního dne. Dle rozvrhu služby, který nám stanovuje náš komandující ze střediska Olomouc, tak jsem tuto noční službu sloužil jako tzv. venkovní výpravčí. Na stanici v Moravičanech se mnou tuto noční službu sloužil ještě (uvedeno příjmení dispozičního výpravčího žst. Moravičany), který dle rozpisu služby sloužil jako tzv. dispoziční výpravčí. K tomu na vysvětlenou uvádím, že dva výpravčí jsme na stanici v Moravičanech byli proto, že v úseku od žel. stanice Mohelnice po žel. stanici Červenka je výluka, neboť zde není v provozu zabezpečovací zařízení, které je v rekonstrukci, tak proto jsme ve stanici v Moravičanech dva výpravčí.“

„Já jako venkovní výpravčí mám na starosti sledování vlaků, sledování vlakové cesty, hlášení o tom, že vlak dojel do stanice a odjel ze stanice celý. Toto hlásím dispozičnímu výpravčímu.“

„Vzhledem k výluce zabezpečovacího zařízení v úseku, o kterém jsem hovořil, tak provoz vlaků mezi naší želez. stanicí a stanicí v Mohelnici, která je první ve směru na Zábřeh, a stanicí Červenkou, která je první ve směru na Olomouc, probíhá pomocí telefonů. Praxe je taková, že výpravčí v Mohelnici nebo v Července zavolá telefonem dispozičnímu výpravčímu do Moravičan, který zajišťuje jízdu vlaků nabídkou, přijetím a odhláškou. To znamená, že výpravčí z Mohelnice nebo Července telefonem učiní dispozičnímu výpravčímu v Moravičanech nabídku, přijetí vlaku, a pokud je trať volná, tak dispoziční výpravčí v Moravičanech vlak telefonicky přijme. Na základě tohoto telefonického přijetí výpravčí v Mohelnici nebo Července pustí vlak na trať mezi těmito stanicemi a Moravičany.“

„Noční služba až zhruba do 02.18 hod. Probíhala bez problémů. V těch 02.18 hod. mne dispoziční výpravčí pověřil, abych přijal telefonát z žel. stanice Mohelnice. Tyto telefonáty vyřizuje dispoziční výpravčí, ale protože potřeboval jít na WC, tak mně pověřil přijetím tohoto telefonátu. Volal výpravčí z Mohelnice a provedl nabídku vlaku na liché koleji ve směru od Mohelnice s předpokládaným průjezdem žel. stanicí Mohelnice ve 02.23 hod. Číslo tohoto nabízeného vlaku si ale nepamatuji, toto se dá zjistit z dopravního deníku. Protože z mého pohledu nic nebránilo přijetí tohoto vlaku, tak jsem vlak přijal a zároveň jsem výpravčímu v Mohelnici dal předvídaný odjezd nákladního vlaku po sudé koleji s předvídaným odjezdem z žel. stanice Moravičany ve 02.25 hod. ve směru na žel. stanici Mohelnice. Vlak, který mi nabídl k přijetí výpravčí z Mohelnice, byl nákladní, a vlak po sudé koleji byl také nákladní“.

„Při sledování průjezdu sudého vlaku žel. stanicí Moravičany směrem k Mohelnici jsem tento vlak sledoval, kdy jsem byl venku z nádražní budovy, což bylo ve 02.25 hod., a uslyšel jsem, že tento vlak brzdí, což mi bylo divné, neboť tento vlak měl na odjezdovém návěstidle ve směru na Mohelnici návěst volnou, kdy sudá kolej měla být volná. Tento sudý vlak zastavil a já jsem tuto okolnost oznámil dispozičnímu výpravčímu. Dispoziční výpravčí se pomocí vysílačky spojil se strojvedoucím sudého vlaku a dotazoval se ho na důvod, proč zastavil. Strojvedoucí sudého vlaku dispozičnímu výpravčímu sdělil, že zastavil z toho důvodu, že od strojvedoucího vlaku na liché

koleji dostal návěst: Stůj, zastavte všemi prostředky. Tuto návěst mu strojvedoucí vlaku na liché koleji dal rozsvícením červeného světla na své lokomotivě. Dispoziční výpravčí mně následně poslal, abych šel zjistit, co se stalo. Vlak na sudé koleji se mezitím krokem rozjel dopředu, později jsem od dispozičního výpravčího zjistil, že strojvedoucímu tohoto sudého vlaku dal pokyn, aby krokem pokračoval v jízdě a zjistil co se stalo. **Já jsem tedy šel pěšky po trati směrem na Mohelnici a u vjezdového návěstidla ve směru od Mohelnice jsem zjistil, že na liché koleji stojí nákladní vlak. K tomuto vlaku uvádím, že já ani dispoziční výpravčí jsme o tom nevěděli, že se na liché koleji tento vlak nachází. Zřejmě ho tam pustil výpravčí z Mohelnice, aniž nám o tom dal zprávu.** To vjezdové návěstidlo je od naší dopravní kanceláře odhaduji asi 600 metrů a vlak na liché koleji, resp. její lokomotiva stála asi 100 metrů od vjezdového návěstidla, směrem k Mohelnici. Jednalo se o nákladní vlak, jehož délku odhaduji asi na 500 metrů a z počítače jsem se následně dozvěděl, že jeho celková hmotnost byla asi 1.600 tun.“

„Strojvedoucího tohoto lichého vlaku jsem se zeptal, proč dával sudému vlaku znamení Stůj, zastavte všemi prostředky, na což mi strojvedoucí uvedl, že stál před vjezdovým návěstidlem do žel. stanice Moravičany a že ucítil ze zadu do svého vlaku náraz, a protože nevěděl, o co se jedná, a ze směru od Moravičan viděl přijíždět sudý vlak, tak že sudému vlaku dal raději znamení Stůj, zastavte všemi prostředky, aby se náhodou něco nestalo.“

„Sudý vlak mezitím popojel krokem směrem na Mohelnici až k místu, kde byl konec lichého vlaku, a zde zastavil, neboť nemohl pokračovat dál v jízdě, protože trať byla zatarasená. Strojvedoucí lichého vlaku, se kterým jsem hovořil, zůstal na své lokomotivě a já jsem šel pěšky podél vlaku zjistit, co bylo příčinou nárazu ze zadu do lichého vlaku. Když jsem došel na konec lichého vlaku, tak jsem uviděl, že ze zadu do posledního vagónu lichého vlaku narazil další nákladní vlak, který jel ve směru od Mohelnice. Jednalo se o poštovní vlak. Lokomotiva poštovního vlaku byla značně zdemolovaná a naražená na posledním voze lichého vlaku. V tomto voze se převáželo uhlí nebo uhelný mour, náklad byl značně vysypaný po celé trati. Nejméně jeden z vozů ze zadní části lichého vlaku zasahoval do průjezdného průřezu sudé koleje, takže sudý vlak nemohl jet dál. Když jsem došel na konec lichého vlaku, tak se zde nacházeli již dva strojvedoucí ze sudého vlaku, kteří mi sdělili, že než jsem došel na místo, tak že provedli ohledání místa srážky, zejména lokomotivy poštovního vlaku, a že zjistili, že strojvedoucí poštovního vlaku je mrtev. Dále mi sdělili, že o tomto již mobilem informovali dispozičního výpravčího v Moravičanech a že již volali záchranku, hasiče a policii.“

„Při zpáteční cestě do stanice Moravičany jsem informoval strojvedoucího lichého vlaku, co se stalo, a šel jsem do stanice Moravičany, kde jsem o všem informoval dispozičního výpravčího. Zpět na místo srážky jsem potom již nešel, zůstal jsem na stanici v Moravičanech až do doby, kdy začalo vyšetřování.“

„K věci uvádím, že nevím, jak probíhalo telefonické spojení mezi výpravčím v Mohelnici a dispozičním výpravčím v Moravičanech. **Jak jsem již uvedl, toto byla starost dispozičního výpravčího a já jsem na jeho pokyn bral pouze ten jeden telefonát od výpravčího z Mohelnice, z těch zmiňovaných 02.18 hod.** Ostatní telefonáty o provozu vlaků mezi Mohelnicí a Moravičany s výpravčím z Mohelnice vyřizoval dispoziční výpravčí. **Já jsem vlak na liché koleji, který mi nabídl výpravčí z Mohelnice, přijal jednak poté, co jsem se na toto dotázal dispozičního výpravčího, který mi dal k přijetí souhlas, a dále jsem se ještě díval do dopravního deníku, kde nebyl důvod vlak nepřijmout, neboť dle dopravního deníku se na trati mezi Mohelnicí a Moravičany žádný vlak neměl nacházet.** Já jsem pouze přijal tento telefonát, neboť dispoziční výpravčí se právě vracel z WC a říkal mi, že mám telefonát vyřídit. Potom již znamení na přivolávací návěsti, tzn. na vjezdovém návěstidle ve směru od Mohelnice, dal dispoziční výpravčí. **Z debaty s dispozičním výpravčím vím, že ani on o vlaku, který stál na liché koleji, nevěděl. Proto když dal na vjezdovém návěstidle pokyn k vjezdu, tak tento pokyn nebyl vlastně pro strojvedoucího poštovního vlaku, ale pro strojvedoucího vlaku na liché koleji.**“

Výpravčí žst. Mohelnice

V dokumentu „Úřední záznam o podaném vysvětlení“ vyhotoveném Policií České republiky v Mohelnici dne 13. 09. 2008 od 09:15 do 10:14 hod., mj. uvedl:

„Když jsem nastupoval do směny, cítil jsem, že jsem unavený, nervozní a unavený jsem již asi 1 měsíc, ale žádné léky neberu.“

„Když jsem do služby nastupoval, tak jsem se cítil celkem dobře, unavený jsem nebyl, ale únava na mě přišla až později kolem 23,00 hod. Pociťoval jsem únavu. Chci uvést, že před včerejší noční směnou jsem spal pouze asi 1 až 2 hodiny,“

Co se týká mé únavy, nebyla taková, že bych nemohl sloužit, nebyl jsem v takovém stavu, že bych si sám situaci vyhodnotil tak, že bych se měl nechat vystřídat, o této možnosti vím, ale nenapadlo mne, že bych ji měl využít. Kdybych byl v takovém stavu, že bych poznal, že nejsem schopen nastoupit službu, tak bych si o vystřídání řekl, neboť je mi jasné, že vzhledem k výlukám na trati je to v současné době poměrně náročné.“

„Ke směně ze dne 12. na 13. 9. 2009 dále uvádím. K současnému provozu na trati mohu říci, že vzhledem k tolika výlukám je v noční době značný provoz, a to zejména nákladních vlaků.“

„V současné době mezi žel. stanicí v Mohelnici a Moravičany není v provozu systém Autoblok a to na první traťové koleji, a to z důvodu výluky, tedy předpis a praxe je taková, že jízda vlaku je zajišťovaná telefonickým dorozumíváním. Tedy postupují tak, že vlak do Moravičan musím nabídnout. Tento systém znamená nabídka, přijetí, odhláška, to znamená, že já do Moravičan vlak nabídnou slovy: přijmete vlak ten a ten s průjezdem v Mohelnici v tolik a v tolik hodin. Jako podpis uvádím svoje jméno. V žel. stanici v Moravičanech musí reagovat tím způsobem, že řekne ano, přijímám vlak ten a ten s průjezdem v Mohelnici v tolik a v tolik a jeho jméno uvádí jako podpis. Tyto informace jsem současně písemně zaznamenávány do dopravních deníků s časy hlášení a čísly vlaků. Pokud by z nějakého důvodu nemohl výpravčí v Moravičanech vlak, který mu nabízím přijmout, řekl by „Nikoliv, čekejte“ a uvede důvod, a v tomto případě bych já vlak musel zastavit v žel. stanici v Mohelnici.“

„Pokud se mám vyjádřit k době po půlnoci dne 13. 9. 2008 uvádím, že v této době jezdilo poměrně dosti vlaků za sebou. Chci uvést, že systém, kterým se jezdí mezi Mohelnicí a Moravičany je stejný jako mezi Moravičany a Červenkou, kde se jezdí na shodné telefonické dorozumívání, čili nabízení a přijímání vlaků. Dále uvádím, že náročnost řízení dopravní cesty spočívá i v tom, že jsem nucen některé vlaky upřednostňovat v cestě před jinými, na vysvětlenou, přednost mají vlaky Eurocity, dále Intercity, rychlíky a dále expresní vlaky, nákladní expresy atd., to vše je určeno interním předpisem.“

„Pokud se mám vyjádřit k době před nehodou, která se stala mezi žel. stanicí v Mohelnici a v Moravičanech, mezi 01,00 a 02,00 hod projely na druhé traťové koleji ve směru od Moravičan na Lukavici asi 3 nákladní vlaky a mezi nimi jeden osobní rychlík. V opačném směru, tedy v době mezi 01,00 až 02,00 hod na Moravičany projel 1 osobní rychlík kolem jedné hodiny ranní a pokud si vzpomínám tak dva nebo tři vlaky.“

Poté osoba podávající vysvětlení požádala o přerušení protokolace s tím, že se nebrání pokračovat ve výpovědi a spolupráci později.

V dokumentu „Úřední záznam o doplnění podaného vysvětlení“ vyhotoveném Policií České republiky v Šumperku dne 11. 11. 2008 od 10:12 do 10:55 hod., mj. uvedl:

„K věci dále uvádím, že nějak před 02:00 hod. jsem dostal předvídaný odjezd z Lukavice, přesné časy si již nepamatuji, tyto jsou zapsány v deníku. Po obdržení telefonického oznámení se toto zaznamená do dopravního deníku. Jednalo se o vlak č. 66161, nato jsem postavil vlakovou cestu na 1. kolej do stanice, pomocí zabezpečovacího zařízení, zabezpečovací zařízení na 1. koleji mezi Mohelnicí a Moravičany bylo v poruše a jízda vlaku se zabezpečovala pomocí telefonického dorozumívání, je to jeden ze způsobů zajišťování jízdy vlaků.“

„K vysvětlení uvádím, že součástí tohoto zabezpečení jízd vlaku je tzv. nabídka a přijetí, a odhláška za vlakem. Postup je takový, že přesně stanovenou slovně závaznou formulací nabídnou vlak do vedlejší stanice způsobem - přijmete vlak 66161 s průjezdem v Mohelnici v“

hodin, jako podpis uvedu svoje jméno (uvedeno příjmení), výpravčí v sousední stanici přijme vlak způsobem - ano přijímám vlak 66161 s průjezdem v Mohelnici hodin, jako podpis uvede své jméno. V případě, že je jakýkoliv problém, řekne - nikoliv, čekejte, uvede důvod, jméno jako podpis, potom je ještě odhláška za vlakem, kterou mi dává sousední stanice s tím, že traťový oddíl je volný v době, kdy vlak projede sousední stanici, že je spolehlivě zjištěno, že vlak dojel celý, to znamená má koncová návěstí, v tomto případě výpravčí v sousední stanici, opět předepsaným způsobem, průjezd oznámí – vlak 66161 v Moravičanech, podpis. Ještě na vysvětlenou, protože zařízení bylo v poruše, postup mezi stanicemi Lukavice a Mohelnice, stanicemi Mohelnice a Moravičany byl rozdílný.“

„Svoje další jednání si nedokážu vybavit, byl jsem přesvědčen, že vlak 66161 jsem do Moravičan řádně nabídl, ten byl přijat včetně toho, že i za tímto vlakem došla odhláška. **Asi za 20 min. nato jsem dostal ze stanice Lukavice předvídaný odjezd vlaku NEX 54053 a v podstatě jsem opakoval postup jako u vlaku 66161, zapsal jsem si to do dopravního deníku, postavil jsem vlakovou cestu a proběhla nabídka tohoto vlaku do Moravičan, obdržel jsem přijetí tohoto vlaku a zabezpečovacím zařízením jsem tomuto vlaku dovolil odjezd. Byl jsem utvrzen o správnosti svého jednání tím, že jsem viděl zapsanou v dopravním deníku odhlášku za vlakem 66161.“**

„Potom jsem se z vysílačky dozvěděl, že protijedoucí vlak, který jel z Moravičan po 2. traťové koleji, kde byl v provozu automatické zabezpečovací zařízení, tak tento vlak byl zastaven ruční návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Na to jsem se dozvěděl, že vlak 54053 najel na konec vlaku 66161, stojícího na trati, před žst. Moravičany.“

„K otázce, co podle mě bylo příčinou železniční nehody uvádím, nedokážu si to vysvětlit, měl jsem hrozné okno, zpětně si to již nedovedu vybavit, byl jsem přesvědčen, že vlak 66161 jsem do Moravičan nabídl, je také pravda, že jsem sloužil druhou noční po sobě, v tom období jsme mívali měsíčně 30-40 hod. přesčasů, po celou dobu probíhaly výluky, takže i když jsem nastupoval na směnu odpočatý, únava se dostavovala daleko rychleji, než to bylo obvyklé, dovolenou jsem prakticky neměl. V žádném případě v tom nebyl spánek nebo alkohol. Nemám v úmyslu nic kamuflovat, protože jsem si vědom toho, že veškerá komunikace mezi stanicemi je monitorována, hovory jsou nahrávány. Nemám vysvětlení pro své jednání.“

Strojvedoucí vlaku Pn 66161

V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“ vyhotoveném ČD, a. s. - odbor 18, v České Třebové dne 16. 09. 2008 od 13:15 do 15:25 hod., mj. uvedl:

„Po vykonání jednoduché zkoušky brzdy jsem cca 0:55 hodin odjel po odjezdové koleji do Třebovic v Č., kde jsem projel, a v ŽST Rudoltice v Č. jsem zastavil na 4. koleji. Po odvěšení postrku jsem krátce po zastavení pokračoval v jízdě do Olomouce. **Projížděl jsem až do zastavení na 1. traťové koleji před vjezdovým návěstidlem v ŽST Moravičany, kde byla návěst Stůj. Zastavil jsem asi 120 – 140 metrů před vjezdovým návěstidlem z důvodu rozjezdu a předpokladu následné jízdy se staženými sběrači vzhledem k probíhající přestavbě této stanice.** Z místa zastavení jsem viděl do stanice Moravičany. Asi po 5 -6 minutách jsem z lokomotivy sestoupil z důvodu vykonání nutné osobní potřeby. Když jsem se po nějaké době vrátil zpět, chtěl jsem zavolat radiostanicí výpravčího v ŽST Moravičany. Po stlačení tlačítka „Výpravčí“ zhasla kontrolka „Výpravčí“ i kontrolka „Volný kanál“. Protože vím, že v těchto místech jsou potíže s navázáním radiového spojení, tak jsem se ustrojil, vzal baterku, klíče od telefonu a chtěl jsem jít k telefonu k vjezdovému návěstidlu. Po rozsvícení dálkového reflektoru (pro osvětlení mé cesty) jsem si uvědomil, že návěstidlo je ve větší vzdálenosti než je dovolená vzdálenost pro opuštění lokomotivy bez zajištění vlaku proti ujetí, proto jsem se rozhodl vlak popotáhnout, abych ho nemusel zajišťovat, když v tom došlo k nárazu do konce vlaku. V tomto okamžiku byl vlak zabrzděn jen přidavnou brzdou lokomotivy a já jsem přecházel z levé strany kabiny strojvedoucího na pravou stranu k ovládacímu pultu. Následkem nárazu jsem přepadl přes sedačku, narazil do zadní stěny kabiny a upadl na zem. Otřesen jsem zůstal nějakou dobu sedět

na podlaze. Po nějaké době jsem se postavil a uviděl světla vlaku, který projížděl stanicí. Rožnul jsem červené světlo na levé straně čela lokomotivy a blikal jsem reflektorem a potom jsem sestoupil z lokomotivy na levou stranu mezi 1. a 2. kolej a utíkal jsem proti vlaku přijíždějícímu po 2. koleji a s rozsvícenou baterkou v ruce jsem dával návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Strojvedoucí protijedoucího vlaku na mě zablikal světlem reflektoru a slyšel jsem brzdění vlaku a viděl, jak snižuje rychlost až do zastavení asi 180 metrů předemnou. Já jsem byl asi 30 metrů od své lokomotivy. Šel jsem k lokomotivě zastaveného vlaku a naproti šel strojvedoucí z lokomotivy zařazené za vlakovou lokomotivou nákladního protivlaku. S tímto strojvedoucím jsem se setkal asi na polovině cesty a domluvil jsem se s ním, že on půjde prohlídnout mou lokomotivu a já půjdu ke strojvedoucímu protivlaku. Na stanovišti strojvedoucího jsem mu řekl, co se stalo, a on asi napodruhé navázal radiové spojení s výpravčím ŽST Mohelnice, kterému jsem oznámil číslo vlaku a že došlo k najetí do konce mého vlaku. On tvrdil, že o ničem neví, a že tam nic nejelo. Já jsem mu řekl, ať tam někoho pošle, že došlo k nárazu. Pak ještě proběhly nějaké dotazy a hovory po radiostanici, které si již nedovedu přesně vybavit. Domluvili jsme se se strojvedoucím protivlaku, že zjistí, co se stalo, a na základě jeho návrhu, že budeme komunikovat prostřednictvím radiostanic na kanále č. 12. Vrátil jsem se na svůj vlak a kolega, který zde střežil lokomotivu, odešel také na svůj vlak. Já jsem zajistil lokomotivu a vlak utažením potřebného počtu ručních brzd a přepnul radiostanici na domluvený kanál č. 12 v očekávání, že bude potřebná moje pomoc. Protivlak na druhé koleji popotáhl směrem ke konci mého vlaku a pak jsem ve vysílače slyšel, že došlo k najetí, s požadavkem přivolání záchranky a policie. Mně potom řekl, že mé pomoci není třeba.“

Otázka č. 1: Jak jste měl nastavenou vysílačku na lokomotivě před mimořádnou událostí?

Odpověď: „TRS + kanál 64.“

Otázka č. 2: Prováděl jste někde zkoušku navázání spojení?

Odpověď: „Ano 2 x, jednou před odjezdem v České Třebové na kanále 62 a jednou u radiovníku před ŽST Hoštejn, kde jsem vysílačku přepnul na kanál 64. V obou případech byla zkuška potvrzena.“

Otázka č. 3: Probíhala během jízdy nějaká komunikace po radiovém spojení?

Odpověď: „V ŽST Rudoltice v Č. jsem po zastavení přepnul vysílačku na „Simplex“ a po oznámení, že je postrk vyvěšený a koncovky zavěšeny, jsem opět přepnul radiostanici na TRS + kanál 62.“

V dokumentu „Zápis o podaném vysvětlení se svědkem mimořádné události v drážní dopravě“ vyhotoveném Drážní inspekcí, v České Třebové dne 22. 12. 2008 od 08:30 do 10:25 hod., mj. uvedl:

„Dne 13. 09. 2008 jsem s vlakem Pn 66161 přijížděl k železniční stanici Moravičany, vjezdové návěstidlo bylo na „Stůj“, zastavil jsem si dřív kvůli rekonstrukci trati z obavy z umístění přenosných návěstidel pro elektrický provoz, i když jsem o jejich umístění nebyl zpraven písemným rozkazem. V minulosti se mi několikrát při výstavbě koridoru stalo, že přenosná návěstidla pro elektrický provoz byla osazena a já jsem o tom nebyl zpraven písemným rozkazem. Po zastavení jsem si dopsal papíry a bylo to 5, 6, 7 minut, teď to neodhadnu, když jsem šel ven vykonat potřebu. Vrátil jsem se zpět a radiostanici, to bylo na stuze, kanál 64, zavola jsem výpravčímu přímou volbou a veškeré kontrolky na vysílače mi zhasly – tedy nesvítily volný kanál. Protože se spojení nenavázalo, dal jsem si žádost o hovor a bylo to prakticky to samé, tzn. že zhasly všechny kontrolky. Opět se mi hovor s výpravčím nepodařilo navázat, protože jsem s vlakem stál v místě kde zřejmě není pokrytí. Na tomto uvádím, že má radiostanice byla v pořádku, což jsem si ověřil přihlášením „D test“ v železniční stanici Česká Třebová a poté při přechodu na kanál 64 před železniční stanicí Hoštejn. V obou případech mi to bylo potvrzeno kontrolkou. Rozhodl jsem se, že půjdu zavolat k návěstidlu traťovým telefonem, že to bude

nejjistější. Vzal jsem si veškeré věci, tzn. tužku, baterku, rozkazy, a poté jsem si rozsvítil reflektor a usoudil jsem, že stojím daleko – cca 150 až 180 metrů. Abych nemusel vlak zajišťovat rozhodl jsem se, že vlak popotáhnu. Vlak jsem měl odbrzděný. Když jsem přecházel na stanovišti z jedné strany na druhou, abych odbrzdil lokomotivu k popotážení vlaku, došlo k nárazu. Narazil jsem hlavou a ramenem do stěny a přepadl jsem na sedačku. Když jsem se zvedl z podlahy nahoru již si nevzpomínám, zda-li jsem reflexivně zavedl rychločinné brzdění. Uviděl jsem světla protivlaku, rozsvítil jsem jedno červené světlo blíže k sousední koleji, několikrát jsem zablikal dálkovým reflektorem a protože mám velkou baterku s červeným světlem, tak jsem sestoupil ze stanoviště a utíkal jsem naproti tomu vlaku a dával jsem návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Po chvilce na mne strojvedoucí protivlaku zablikal a slyšel jsem brzdění tohoto vlaku. Na tomto protivlaku byli dva strojvedoucí a s jedním z nich jsem se setkal na půli cesty mezi našimi vlaky. Dohodli jsme se, že kolega pohlídá můj vlak a já půjdu dál k lokomotivě protivlaku, abychom přes jeho radiostanici zjistili co se stalo, protože jeho lokomotiva stála v jiném místě než má a proto jsem předpokládal, že se spojení podaří navázat. Pokud si dobře pamatuji, je to již delší dobu, podařilo se navázat spojení se stanicí Mohelnice, kde jsem výpravčímu oznámil, že došlo k najetí do mého vlaku. On mě řekl, že k žádnému najetí nemohlo dojít, protože žádný vlak za mnou nejel. Další komunikaci s výpravčím si přesně nevybavuji, ale pamatuji si, že mohelnický výpravčí mi tvrdil, že tam nic nejelo. Já jsem se mu ještě jednou ohlásil číslem vlaku a dobře si pamatuji, že mě řekl něco ve smyslu „a ty tam ještě stojíš?“. Víc už jsem s ním nemluvil. Dále jsem se domluvil se strojvedoucími protivlaku, že já se vrátím zpět na svou lokomotivu, zkrátka zajistím vlak, zajistím lokomotivu a v případě potřeby přijdu za nimi zpět. Po návratu na lokomotivu jsme po dohodě se strojvedoucími protivlaku přešli na simplexní kanál vozidlové radiostanice a po nějakém čase mi prostřednictvím vysílačky sdělili, že do mě najel zezadu vlak a ať zůstanu na lokomotivě, že přivolají jak policii, tak záchranku.“

Otázka č. 1: Přidělil Vám zaměstnavatel před směnou z 12. na 13. 09. 2008, kdy jste měl mj. vést vlak Pn 66161, služební mobilní telefon?

Odpověď: Ano.

Otázka č. 2: Pro jaký účel Vám byl služební mobilní telefon přidělen?

Odpověď: K navázání hovorů mezi mnou a zaměstnavatelem a dispečerem.

Otázka č. 3: Přidělil Vám zaměstnavatel seznam telefonních čísel dopraven nacházejících se na tratích na nichž máte poznání?

Odpověď: *Ano, ale myslím si, že to bylo v září, až po nehodě. Telefonní seznam jsem dostal od strojmistra, kteří to tam kopírovali a předávali. Seznam mimo telefonních čísel obsahoval i kanálové skupiny a čísla stanic pro zadání do elektronického rychloměru“.*

Otázka č. 4: Seznam telefonních čísel dopraven jste dostal od zaměstnavatele k dispozici jako dokument v tištěné podobě nebo byla tato čísla zaměstnavatelem uložena v paměti nebo SIM kartě služebního mobilního telefonu?

Odpověď: „Telefonní čísla jsem dostal v tištěné podobě.“

Otázka č. 5: Z odpovědi na otázku č. 3 vyplývá, že jste seznam telefonních čísel dopraven neměl před vznikem předmětné mimořádné události k dispozici. Telefonní číslo na osobu řídící drážní dopravu v železniční stanici Moravičany, případně sousedních železničních stanic např. Mohelnice, Lukavice na Moravě, Červenka jste tedy k dispozici neměl?

Odpověď: „Ne, neměl.“

Otázka č. 6: Měl jste v průběhu směny z 12. na 13. 09. 2008, kdy jste mj. vezl vlak Pn 66161, služební mobilní telefon k dispozici?

Odpověď: „Ano, měl jsem ho s sebou.“

Otázka č. 7: V úvodu podání vysvětlení uvádíte, že jste pro upozornění výpravčího na vlak stojící u vjezdového návěstidla déle než 10', použil vozidlovou radiostanici, ale spojení se nepodařilo navázat. Proč jste pro upozornění výpravčího nepoužil telekomunikační zařízení - služební mobilní telefon, který jak výše uvádíte jste měl k dispozici?

Odpověď: „Protože jsem neměl číslo na výpravčího stanice Moravičany a ani na výpravčí okolních stanic.“

Otázka č. 8: Pokusil jste se nějakým způsobem získat telefonní číslo na osobu řídící drážní dopravu v železniční stanici Moravičany? Pokud ano, jakým?

Odpověď: Ne, nezjišťoval, bylo by to zdlouhavé. Byl jsem rozhodnutí, že půjdu k vjezdovému návěstidlu zavolat traťovým telefonem.

3.1.2 Jiné osoby

Zaměstnanec č. 1 pověřený výkonem kontrolní činností v obvodu Uzlové železniční stanice Olomouc (dále jen UŽST Olomouc) / Provozního obvodu (dále jen PO)

V dokumentu „Zápis o podaném vysvětlení se svědkem mimořádné události v drážní dopravě“ vyhotoveném Drážní inspekcí, v Olomouci dne 10. 12. 2008 od 11:05 do 11:23 hod., uvedl:

Otázka č. 1: Na základě jakého dokumentu jste byl v období od 01. 01. 2008 do 13. 09. 2008 zaměstnancem pověřeným výkonem kontrolní činností v obvodu Uzlové železniční stanice Olomouc / Provozního obvodu Olomouc?

Odpověď: „Na základě změny pracovní smlouvy ke dni 01. 12. 2007 a kontrolního systému UŽST Olomouc platného od 01. 01. 2008.“

Otázka č. 2: Z dokumentu „Kontrolní činnost v ŽST Mohelnice a Moravičany v období 1. 1. 2008 až 13. 9. 2008“ ze dne 30. 09. 2008 vyplývá, že jste ve sledovaném období provedl kontrolu výkonu dopravní služby v žst. Mohelnice a žst. Moravičany celkem ve 12 případech. Byla součástí vámi vykonaných kontrol i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „Ano.“

Otázka č. 3: Prováděl jste ve sledovaném období kontrolu výkonu dopravní služby také v žst. Lukavice na Moravě? Pokud ano, byla součástí vámi vykonaných kontrol i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „Ano, v žst. Lukavice na Moravě jsem prováděl kontrolu výkonu dopravní služby, jejíž součástí byla také kontrola dodržování hovorové kázně.“

Otázka č. 4: Popište, jakým způsobem jste při kontrolách výkonu dopravní služby ověřoval dodržování hovorové kázně v žst. Mohelnice, Moravičany a Lukavice na Moravě?

Odpověď: „Při výkonu dopravní služby.“

Otázka č. 5: Využil jste při kontrole dodržování hovorové kázně data zaznamenaná záznamovým zařízením ReDat 3, které je umístěno v prostorách žst. Mohelnice?

Odpověď: „Myslím si, že ne.“

Otázka č. 6: Domníváte se, že provádění kontroly dodržování hovorové kázně bez využití instalovaného záznamového zařízení ReDat 3, tj. pouhým poslechem přímé komunikace vedené osobami řídícími drážní dopravu v době, kdy kontrolované osoby jsou si vědomy výkonu kontrolní činnosti, je účinné a efektivní?

Odpověď: „**Určitě ne, ale s ohledem na skutečnost, že ve sledovaném období probíhala v žst. Mohelnice, Moravičany a Lukavice na Moravě silná výluková činnost – výstavba železničního koridoru a aktivace nových zabezpečovacích zařízení - proto jsem s ohledem**

na svou funkci vykonával kontrolní činnost zaměřenou i na tuto oblast.“

Zaměstnanec č. 2 pověřený výkonem kontrolní činností v obvodu UŽST Olomouc / PO Olomouc

V dokumentu „Zápis o podaném vysvětlení se svědkem mimořádné události v drážní dopravě“ vyhotoveném Drážní inspekcí, v Olomouci dne 10. 12. 2008 od 11:30 do 12:00 hod., uvedl:

Otázka č. 1: Na základě jakého dokumentu jste byl v období od 01. 01. 2008 do 13. 09. 2008 zaměstnancem pověřeným výkonem kontrolní činnosti v obvodu Uzlové železniční stanice Olomouc / Provozního obvodu Olomouc?

Odpověď: „*Na základě jmenování do pracovní funkce, jejíž náplní je mj. i výkon kontrolní činnosti v obvodu UŽST Olomouc.*“

Otázka č. 2: Z dokumentu „Kontrolní činnost v ŽST Mohelnice a Moravičany v období 1. 1. 2008 až 13. 9. 2008“ ze dne 30. 09. 2008 vyplývá, že jste ve sledovaném období provedl kontrolu výkonu dopravní služby v žst. Mohelnice a žst. Moravičany celkem v 1 případě. Byla součástí vámi vykonané kontroly i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „*Při každé prováděné kontrole v kterékoliv stanici si všímám - kontroluji výkon služby dopravních zaměstnanců po všech stránkách, tzn. dodržování technologických postupů, hovorové kázně, zajišťování včasné přípravy vlakové cesty a v neposlední řadě i jeho celkové vystupování. Pokud mi to není výslovně nařízeno, ať už ústně nebo nějakým dokumentem, tak se nespecializuji jen na jeden určitý úkon.*“

Otázka č. 3: Prováděl jste ve sledovaném období kontrolu výkonu dopravní služby také v žst. Lukavice na Moravě? Pokud ano, byla součástí vámi vykonaných kontrol i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „*Nevzpomínám si, tudíž nemohu konstatovat, zda-li jsem prováděl kontrolu dodržování hovorové kázně.*“

Otázka č. 4: Popište, jakým způsobem jste při kontrolách výkonu dopravní služby ověřoval dodržování hovorové kázně v žst. Mohelnice a Moravičany?

Odpověď: „*Kontrolu hovorové kázně v obou stanicích jsem prováděl pobýtem v dopravní kanceláři a poslechem telefonických hovorů výpravčího.*“

Otázka č. 5: Využil jste při kontrole dodržování hovorové kázně data zaznamenaná záznamovým zařízením ReDat 3, které je umístěno v prostorách žst. Mohelnice?

Odpověď: „***Pokud mě paměť neklame, tak jsem tohoto záznamového zařízení ReDat 3 nevyužil.***“

Otázka č. 6: Domníváte se, že provádění kontroly dodržování hovorové kázně bez využití instalovaného záznamového zařízení ReDat 3, tj. pouhým poslechem přímé komunikace vedené osobami řídícími drážní dopravu v době, kdy kontrolované osoby jsou si vědomy výkonu kontrolní činnosti, je účinné a efektivní?

Odpověď: „*Nedílnou součástí kontroly hovorové kázně musí být odposlech ze zařízení ReDat a to jednak z toho důvodu, kdy zaměstnanci nejsou pod dohledem vedoucích kontrolních zaměstnanců a jednak i z toho důvodu, že je to důkaz o případném pochybení nebo nedodržení hovorové kázně. Bez odposlechu ze zařízení ReDat je kontrola hovorové kázně méně účinná a efektivní.*“

Zaměstnanec č. 3 pověřený výkonem kontrolní činností v obvodu UŽST Olomouc / PO Olomouc

V dokumentu „Zápis o podaném vysvětlení se svědkem mimořádné události v drážní dopravě“ vyhotoveném Drážní inspekcí, v Olomouci dne 10. 12. 2008 od 11:30 do 12:00 hod., uvedl:

Otázka č. 1: Na základě jakého dokumentu jste byl v období od 01. 01. 2008 do 13. 09. 2008 zaměstnancem pověřeným výkonem kontrolní činností v obvodu Uzlové železniční stanice Olomouc / Provozního obvodu Olomouc?

Odpověď: „*Na základě rozkazu vrchního přednosty UŽST Olomouc ke kontrolní činnosti.*“

Otázka č. 2: Z dokumentu „Kontrolní činnost v ŽST Mohelnice a Moravičany v období 1. 1. 2008 až 13. 9. 2008“ ze dne 30. 09. 2008 vyplývá, že jste ve sledovaném období provedl kontrolu výkonu dopravní služby v žst. Mohelnice a žst. Moravičany celkem ve 12 případech. Byla součástí vámi vykonaných kontrol i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „*Ano, kontrola hovorové kázně byla součástí kontrolní činnosti.*“

Otázka č. 3: Prováděl jste ve sledovaném období kontrolu výkonu dopravní služby také v žst. Lukavice na Moravě? Pokud ano, byla součástí vámi vykonaných kontrol i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „*Ano, kontrolu v žst. Lukavice na Moravě jsem v inkriminovaném období prováděl. Součástí každé kontroly bylo i dodržování hovorové kázně.*“

Otázka č. 4: Popište, jakým způsobem jste při kontrolách výkonu dopravní služby ověřoval dodržování hovorové kázně v žst. Mohelnice, Moravičany a Lukavice na Moravě?

Odpověď: „*Poslechem při výkonu dopravní služby výpravčích, popř. kontrolou záznamového zařízení ReDat.*“

Otázka č. 5: Využil jste při kontrole dodržování hovorové kázně data zaznamenaná záznamovým zařízením ReDat 3, které je umístěno v prostorách žst. Mohelnice?

Odpověď: „*Ano.*“

Otázka č. 6: Domníváte se, že provádění kontroly dodržování hovorové kázně bez využití instalovaného záznamového zařízení ReDat 3, tj. pouhým poslechem přímé komunikace vedené osobami řídícími drážní dopravu v době, kdy kontrolované osoby jsou si vědomy výkonu kontrolní činnosti, je účinné a efektivní?

Odpověď: „*Ne.*“

Zaměstnanec č. 4 pověřený výkonem kontrolní činností v obvodu UŽST Olomouc

V dokumentu „Zápis o podaném vysvětlení se svědkem mimořádné události v drážní dopravě“ vyhotoveném Drážní inspekcí, v Ostravě dne 09. 01. 2009 od 11:45 do 12:05 hod., uvedl:

Otázka č. 1: Z dokumentu „Kontrolní činnost v ŽST Mohelnice a Moravičany v období 1. 1. 2008 až 13. 9. 2008“ ze dne 30. 09. 2008 vyplývá, že jste ve sledovaném období provedl kontrolu výkonu dopravní služby v žst. Mohelnice a žst. Moravičany celkem ve 2 případech. Byla součástí vámi vykonaných kontrol i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „*Ano.*“

Otázka č. 2: Prováděl jste ve sledovaném období kontrolu výkonu dopravní služby také v žst. Lukavice na Moravě? Pokud ano, byla součástí vámi vykonaných kontrol i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „*To si nevzpomenu, jestli jsem byl v Lukavici.*“

Otázka č. 3: Popište, jakým způsobem jste při kontrolách výkonu dopravní služby ověřoval dodržování hovorové kázně v žst. Mohelnice, Moravičany?

Odpověď: „*V dopravní kanceláři jsem se posadil a sledoval jsem výkon dopravní služby, se zaměřením na hovorovou kázeň.*“

Otázka č. 4: Využil jste při kontrole dodržování hovorové kázně data zaznamenaná záznamovým

zařízením ReDat 3, které je umístěno v prostorách žst. Mohelnice?

Odpověď: „**Ne.**“

Otázka č. 5: Domníváte se, že provádění kontroly dodržování hovorové kázně bez využití instalovaného záznamového zařízení ReDat 3, tj. pouhým poslechem přímé komunikace vedené osobami řídícími drážní dopravu v době, kdy kontrolované osoby jsou si vědomy výkonu kontrolní činnosti, je účinné a efektivní?

Odpověď: „**Není.**“

Zaměstnanec č. 5 pověřený výkonem kontrolní činností v obvodu UŽST Olomouc

Z dokumentu „Zápis o podaném vysvětlení se svědkem mimořádné události v drážní dopravě“ vyhotoveném Drážní inspekcí, v Ostravě dne 09. 01. 2009 od 11:50 do 12:05 hod., vyplývá:

Otázka č. 1: Z dokumentu „Kontrolní činnost v ŽST Mohelnice a Moravičany v období 1. 1. 2008 až 13. 9. 2008“ ze dne 30. 09. 2008 vyplývá, že jste ve sledovaném období provedl kontrolu výkonu dopravní služby v žst. Mohelnice a žst. Moravičany celkem v 91 případech. Byla součástí vámi vykonaných kontrol i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „**Ano.**“

Otázka č. 2: Prováděl jste ve sledovaném období kontrolu výkonu dopravní služby také v žst. Lukavice na Moravě? Pokud ano, byla součástí vámi vykonaných kontrol i kontrola dodržování hovorové kázně?

Odpověď: „*Ano prováděl jsem kontrolu dopravní služby také v žst. Lukavice na Moravě a součástí kontroly bylo také dodržování hovorové kázně.*“

Otázka č. 3: Popište, jakým způsobem jste při kontrolách výkonu dopravní služby ověřoval dodržování hovorové kázně v žst. Mohelnice, Moravičany a Lukavice na Moravě?

Odpověď: „*Poslechem telefonních hovorů vedených výpravčím.*“

Otázka č. 4: Využil jste při kontrole dodržování hovorové kázně data zaznamenaná záznamovým zařízením ReDat 3, které je umístěno v prostorách žst. Mohelnice?

Odpověď: „**Ne.**“

Otázka č. 5: Domníváte se, že provádění kontroly dodržování hovorové kázně bez využití instalovaného záznamového zařízení ReDat 3, tj. pouhým poslechem přímé komunikace vedené osobami řídícími drážní dopravu v době, kdy kontrolované osoby jsou si vědomy výkonu kontrolní činnosti, je účinné a efektivní?

Odpověď: „**Ne, nemám k tomu co bych dodal.**“

Otázka č. 6: Požadujete po přečtení zápisu opravy?

Odpověď: „*Ne, nepožaduji. Na tomto místě chci ale podotknout, že z titulu mé funkce bylo mou hlavní pracovní náplní řízení a koordinace výluk na rameni Červenka – Zábřeh na Moravě.*“

Zaměstnanec ČD Cargo, a. s. - PJ Česká Třebová

V dokumentu „Zápis o podaném vysvětlení se svědkem mimořádné události v drážní dopravě“ vyhotoveném Drážní inspekcí, v České Třebové dne 22. 12. 2008 od 10:55 do 11:40 hod., uvedl:

V době od prosince 2007 byly strojvedoucím ČD Cargo, a. s. - PJ Česká Třebová, vydávány služební mobilní telefony. Strojvedoucí při převzetí služebního mobilního telefonu údajně neobdrželi telefonní seznam dopraven na tratích, kde mají poznání. Telefonní seznam obsahující telefonní čísla vybraných železničních stanic byl strojvedoucím distribuován individuálně při nástupech na směny v místnosti strojmistřů.

Otázka č. 1: Můžete tuto informaci potvrdit?

Odpověď: „Ano, na základě již dříve vyhotovených pomůcek, různých seznamů jsem v době cca od ledna 2008 vyhotovil první verzi telefonního seznamu, obsahující mj. i kontaktní telefonní čísla na výpravčí vybraných železničních stanic, vozebního a doprovodného ramene provozní jednotky Česká Třebová. Tento telefonní seznam jsem dále postupně aktualizoval a doplňoval. Tyto seznamy jsem vytvořil pro potřebu práce strojmistrů i strojvedoucích. Po zkopírování jsem je dal volně k dispozici strojvedoucím, kteří si je postupně mohli odebrat. Převzetí telefonního seznamu bylo ze strany strojvedoucích dobrovolné, nikde jsem převzetí nedokumentoval a ani mi není známo, že by se tak dělo. Na mnou vytvořený telefonní seznam navázal seznam obsahující názvy železničních stanic rozdělený na jednotlivé tratě dle sešitových jízdnic řádů, telefonní čísla na výpravčí, číslo kanálové skupiny v rádiové síti, čísla železničních stanic pro jejich zadání do elektronického rychloměru. Tento seznam byl vyhotoven zaměstnancem pracujícím ve funkci inženýr železniční dopravy jako pomůcka pro omezení chyb při vyplňování záznamů provozovatele. Seznam byl opět volně distribuován strojvedoucím, kteří si jej mohli odebrat. Převzetí tohoto seznamu bylo ze strany strojvedoucích dobrovolné, nikde se převzetí nedokumentovalo.“

Strojvedoucí vlaku Nex 54053 v úseku Praha-Malešice – Pardubice

V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“ vyhotoveném ČD Cargo, a. s. – PJ Praha, v Praze dne 19. 09. 2008 od 10:20 do 10:35 hod., mj. uvedl:

„Během jízdy z Prahy Malešic do Pardubic žádné problémy s brzdou nebyly. Jízda vlaku byla ovlivněna z Řečan do Pardubic sledem vlaků, kde jsem jel ve sledu za vlakem. Po příjezdu vlaku do Pardubic proběhla nová sestava vlaku (přivěšení, odvěšení) staniční zálohou a já jsem hned po příjezdu přešel na vlak 50452. Vlak 54053 odjížděl z Pardubic chvíli přede mnou a všiml jsem si, že krátce po rozjezdu opět zastavil a komunikoval radiostanicí s výpravčím. Protože jsem hned odjížděl, tak nevím, z jakého důvodu.“

Strojvedoucí vlaku Pn 60398

V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“ vyhotoveném ČD Cargo, a. s. – PJ Ostrava, v Ostravě dne 22. 09. 2008 od 10:25 do 12:30 hod., mj. uvedl:

„Přes ŽST Moravičany jsem měl postaven průjezd na návěst „Volno“. Při odjezdu ze ŽST Moravičany směrem na druhou traťovou kolej do ŽST Mohelnice mi přes TRS na duplexu na kanálu 64 volal výpravčí s dotazem, zda jsem mu nevolal. Odpověděl jsem mu, že ne a zavěsil jsem. Prakticky v zápětí jsem spatřil návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“ dávanou hnacím vozidlem stojícím na první traťové koleji a současně s tím dával tuto návěst i strojvedoucí stojícího vlaku, který šel proti směru mé jízdy. Použil jsem rychločinné brzdění a vlak jsem zastavil asi 100 metrů před hnacím vozidlem vlaku stojícího na první koleji. Přes TRS jsem se spojil s jedním z výpravčích, teď už nevím se kterým, a informoval jsem ho o tom, že jsem byl zastaven návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Krátce na to ke mně na stanoviště přišel strojvedoucí pan (uvedeno příjmení strojvedoucího doprovázející HDV řady 448P-084), který doprovázel lok. řady 448 P-084, která jela na mém vlaku jako nečinná a byla řazena za mým hnacím vozidlem. Zajistil jsem vlak a společně s panem (uvedeno příjmení strojvedoucího doprovázející HDV řady 448P-084) jsme šli vstříc strojvedoucímu, který nás zastavil. Ten nám sdělil, že pravděpodobně do jeho vlaku ze zadu něco narazilo a že se nemůže vysílačkou spojit s výpravčím. S panem (uvedeno příjmení strojvedoucího vlaku Pn 66161) jsem se vrátil zpět na moji lokomotivu a navázal přes TRS spojení s výpravčím a předal jsem hovor panu (uvedeno příjmení strojvedoucího vlaku Pn 66161). Po ukončení jejich hovoru jsem si vyžádal souhlas výpravčího k další jízdě podle rozhledových poměrů za účelem zjištění co se stalo. Souhlas k jízdě mi byl udělen a já jsem krokem popojížděl po druhé traťové koleji směrem do Mohelnice, abych zjistil, co se stalo. Se mnou na stanovišti byl přítomen pan (uvedeno příjmení strojvedoucího

doprovázející HDV řady 448P-084). Po čase jsme uviděli ve svitu dálkového reflektoru, že do profilu druhé traťové koleje zasahují části železničních nákladních vozů. S vlakem jsem zastavil a společně s panem (uvedeno příjmení strojvedoucího doprovázející HDV řady 448P-084) jsme šli zjistit přesně, co se stalo. Viděli jsme najetou lok. poštovního vlaku do konce nákladního vlaku. Pan (uvedeno příjmení strojvedoucího doprovázející HDV řady 448P-084) z naší lokomotivy vysílačkou volal výpravčího a řekl mu, co se mu stalo, a ať volá záchranáře. Lokomotiva poštovního vlaku byla značně zdemolována. S panem (uvedeno příjmení strojvedoucího doprovázející HDV řady 448P-084) jsme se snažili do lokomotivy poštovního vlaku dostat, ale pro poškození dveří na druhém stanovišti se to nedařilo. Zaběhl jsem zpět na moji lokomotivu a vzal jsem si na pomoc kladívko, kterým jsem rozbil boční okno ve dveřích na druhém stanovišti. Vlezl jsem dovnitř a prošel strojovnou až k prvnímu stanovišti. Podařilo se nám otevřít dveře na stanoviště a tam jsme za dveřmi v troskách stanoviště našli strojvedoucího. Zkoušel jsem zjistit zda je naživu, ale puls jsem mu nenahmatal a ani nebylo vidět, že jeví známky života. Po chvíli se již dostavili záchranáři, které jsme seznámili se stavem a pomohli jim do lokomotivy. Potom jsem se vrátil zpět na moji lokomotivu a tam jsem společně s panem (uvedeno příjmení strojvedoucího doprovázející HDV řady 448P-084) vyčkal příchodu vyšetřovatelů. Před osmou hodinou ranní jsme pak dle pokynů stáhli vlak zpět do ŽST Moravičany“.

Vozmistr ČD Cargo, a. s. - PJ Česká Třebová

V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“ vyhotoveném ČD Cargo, a. s. – PJ Česká Třebová, v České Třebové dne 15. 09. 2008 od 09:30 do 10:00 hod., mj. uvádí:

„Zhruba v 1:00 mi výpravčí panelista SEVER sdělil vysílačkou, že na 2. kolej jede vlak Nex 54053, kde jsou údajně již od Pardubic problémy s brzděním. Na kolej č. 2 jsem přišel v okamžiku, kdy vlak zastavil. Ihned jsem zpozoroval slyšitelný únik vzduchu z brzdového potrubí posledního vozu č. 56 54 90 78 357-0. Zjistil jsem, že táhlo automatického odbrzdovače je zaseklé. Přesto byl vůz přibrzděn. Při vizuální kontrole jsem zjistil, že některé brzdové špalíky jsou vyhráté a rozpadlé, dva chyběly úplně. Jízdní plocha všech čtyř dvojkolí byla v pořádku, nebyly na ní ani nápeče, ani plochá místa. Pro umožnění další jízdy s vozy do cílové stanice jsem vypnul tlakovou brzdu vozu a odvětral prostory brzdy i potrubí.“

„Následně jsem v souladu s předpisem V15/I nechal vůz přeřadit tak, aby byl řazen jako předposlední a následně na vlaku provedl úplnou zkoušku brzdy. Vypnutý vůz jsem označil nálepkami 5 304 a 5 311. Strojvedoucímu i výpravčímu na 3. nástupišti jsem provedené činnosti nahlásil s tím, že bude nutno snížit rychlost vlaku.“

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny

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

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. dubna 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Převážního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 114, kde je uvedeno:

„Návěst 26, Výstraha (žluté světlo) dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku a předvéstí návěst Stůj na následujícím hlavním návěstidle.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. dubna 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 120, kde je uvedeno:

„Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje jízdu strojvedoucímu vlaku. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem.“

„Vzdáleností 10 m před hlavním návěstidlem je stanoveno obvyklé místo zastavení.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. dubna 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 278, kde je uvedeno:

„Zaměstnanec dávající návěst Stůj zastavte všemi prostředky (běží) jede podle možností co nejdále od místa ohrožení vstříc vlaku nebo posunovému dílu, který je nutno zastavit; po zastavení vysvětlí strojvedoucímu důvod dávání návěsti. Strojvedoucí vlaku nebo posunového dílu na širé trati musí rozsvítit červené světlo na hnacím vozidle a návěst Stůj zastavte všemi prostředky může doplnit o rozsvěcování a zhasínání střední reflektorové svítilny.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. dubna 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 712, kde je uvedeno:

„Návěst Konec vlaku (ve stejné výši na zadní straně posledního vozidla vlaku dvě červená světla nebo dvě obdélníkové, na kratší straně postavené desky, které jsou tvořeny dvěma vstřícnými červenými a bílými trojúhelníky) upozorňuje zaměstnance na poslední vozidlo vlaku.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 237, kde je mj. uvedeno:

„Při telefonickém dorozumívání na tratích, na nichž jezdí vlaky po téže koleji obousměrně, se zabezpečuje jízda všech vlaků nabídkou, přijetím a telefonickou odhláškou. Na tratích (některých nebo všech kolejích dvoukolejných a vícekolejných tratí), kde je traťová kolej pojížděna obousměrně, se zabezpečuje jízda vlaků nabídkou, přijetím a telefonickou odhláškou.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 238, kde je uvedeno:

„Nabídka je žádost výpravčího o souhlas k jízdě. Přijetí je souhlas výpravčího k jízdě vlaku.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 239, kde je mj. uvedeno:

„Vlaky se nabízejí od dopravní s kolejevým rozvětvením obsazené výpravčím k dopravně s kolejevým rozvětvením obsazené výpravčím. Žádný vlak, pro který je nařízeno zabezpečit jízdu vlaku nabídkou a přijetím, se nesmí ze stanice (odbočky) vypravit, dokud není výpravčím sousední stanice (odbočky) přijat. Je nepřípustné spojovat nabídku nebo přijetí s jiným dopravním příkazem

nebo hlášením.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 240, kde je mj. uvedeno: „Nabídku výpravčí nezapisují. Přijetí zaznamenají oba výpravčí (nabízející i přijímající) časovým údajem do dopravního deníku do určeného sloupce. Odmítnutí nabídky zaznamená nabízející výpravčí do sloupce „Poznámky“ s uvedením časového údaje odmítnutí a s připojením slova „čekat“.

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 241, kde je mj. uvedeno: „Výpravčí nesmí nabídnout vlak:
– dokud nedostane odhlášku za předchozím vlakem“.

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 242, kde je mj. uvedeno: „Vlaky se nabízí v časovém období 1 – 5 minut před časem předvídaného odjezdu nebo průjezdu vlaku. Je-li nutné vzhledem k místním poměrům toto časové období upravit, uvede se to v ZDD.“
Základní dopravní dokumentace – Staniční řády žst. Mohelnice a Moravičany časové období nabídek neupravují.

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 243, kde je mj. uvedeno: „Nabídka a přijetí na traťovém telefonním okruhu je současně i hlášením předvídaného odjezdu závorářům, strážníkům trati, strážníkům oddílů a výpravčímu sousední stanice. Přijetí předvídaného odjezdu zúčastnění zaměstnanci potvrdí výpravčímu, který vlak nabídl. V nabídce se vždy uvádí název vlastní stanice, zda vlak ze stanice odjede nebo ve stanici projede, časový údaj předpokládaného odjezdu (průjezdu) v hodinových a minutových hodnotách a příjmení výpravčího.“
„Nabídka zní: Přijmete vlak Pn 66161 s průjezdem v Mohelnici v 02:00? (uvede se příjmení výpravčího).“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 244, kde je mj. uvedeno: „Nemá-li výpravčí sousední stanice námitek, přijme vlak slovy: Ano přijímám vlak Pn 66161 s průjezdem v Mohelnici v 02:00. (uvede se příjmení výpravčího).“
„Nemůže-li výpravčí vlak přijmout, odmítne jej slovy: Nikoliv, čekejte. (uvede se příjmení výpravčího).“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu

Přepravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 249, kde je uvedeno:
„Výpravčí jsou povinni zachovávat a vyžadovat důsledně dodržování předepsaných slovních znění. Není-li v nabídce použito předepsaného znění, nesmí se vlak přijmout. Není-li použito předepsaného znění při přijetí, nesmí se dovolit jízda vlaku.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 252, kde je mj. uvedeno:
„Odhláška je zpráva zadní dopravně daná předepsaným způsobem, že celý vlak uvolnil prostorový oddíl. Telefonickou odhlášku smí ve stanici dávat a přijímat jen výpravčí. Odhláška musí být dána bez prodlení.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 253, kde je mj. uvedeno:
„Čas došlé i dané odhlášky zapíše výpravčí do určeného sloupce v dopravním deníku, ... Výpravčí smí takto došlý údaj odhlášky zapsat do dopravního deníku až po potvrzení jeho přijetí.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 254, kde je mj. uvedeno:
„Výpravčí a strážník oddílu se musí před dovolením jízdy vlaku přesvědčit, že za předchozím vlakem jedoucím po stejné traťové koleji došla odhláška. Odhláška se smí dát, až vlak mine vjezdové, cestové nebo oddílové návěstidlo, je nepochybně zjištěno, že vlak je celý, a návěstidlo za vlakem je postaveno na návěst Stůj.“
„Výpravčí dává odhlášku slovy: Vlak 66161 v Moravičanech. (uvede se příjmení výpravčího).“
„Přijem odhlášky se potvrdí takto „Vlak 66161 v Moravičanech. (uvede se příjmení výpravčího).“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 436, kde je uvedeno:
„Výpravčí zapisují stanovené údaje do dopravního deníku podle předtisku, není-li u jednotlivých ustanovení tohoto předpisu stanoveno jinak, popř. přes všechny sloupce. Zápisy v dopravním deníku zapisuje výpravčí současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 584, kde je uvedeno:
„O mimořádnostech týkajících se výkonu dopravní služby za jízdy vlaku se zpravují strojvedoucí písemným rozkazem.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepravního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 585, kde je mj. uvedeno:
„V písemných rozkazech je nutno uvádět jen pokyny související s jízdou vlaku, za které

strojvedoucí nebo člen obsluhy vlaku odpovídá a musí je plnit“.

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 605, kde je mj. uvedeno:

„Strojvedoucí musí být před jízdou prokazatelně zpraven písemným rozkazem o dočasných změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, pokud jsou výpravčímu známy, včetně potřebných opatření.“

„Kromě případů nařízených jednotlivými ustanoveními předpisů pro organizování a provozování drážní dopravy se zpravují strojvedoucí písemným rozkazem také v těchto případech:

c) o poruše (vypnutí) traťové části zařízení vlakového zabezpečovače není-li o této poruše (vypnutí) informován návěstí Možno projet;

f) o pomalých jízdách, dočasných pomalých jízdách a neoznačených pomalých jízdách (i pro případnou jízdu po objízdné trase, proti správnému směru nebo po nesprávné koleji).“

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

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 616, kde je mj. uvedeno:

„Při předpokládaných vypnutích automatického bloku nebo automatického hradla a jízdě v mezistaničním oddílu, musí písemný rozkaz obsahovat nejméně:

- časový údaj (datum a čas) zahájení a ukončení vypnutí;*
- informaci o jízdě v mezistaničním oddílu (v mezistaničních úsecích s odbočkou o jízdě v prostorovém oddílu mezi a);*
- pokyn k nepřekročení rychlosti 100 km/h u vlaků jejichž stanovená rychlost je vyšší.“*

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 15 „Předpis pro kontrolní činnost při organizování a provozování drážní dopravy“ schválený dne 28. 02. 2000 pod č. j.: 60 949/99-O11, s účinností od 01. 07. 2000, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 41, kde je mj. uvedeno:

„Hlavní dopravní kontrolor má povinnost:

c) provádět kontrolu a posuzování kvality a účinnosti kontrolní a pracovní činnosti dopravního kontrolora přímo v provozu nebo na místě jeho činnosti;

d) sledovat úroveň kázně, bezpečnosti dopravy a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a k zjištěným negativním odchylkám ukládat opatření k nápravě ve vlastní pravomoci, případně předkládat návrhy opatření vedoucímu oddělení OPŘ.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 15 „Předpis pro kontrolní činnost při organizování a provozování drážní dopravy“ schválený dne 28. 02. 2000 pod č. j.: 60 949/99-O11, s účinností od 01. 07. 2000, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 42, kde je mj. uvedeno:

„Dopravní kontrolor má povinnost:

a) sledovat úroveň kázně, bezpečnosti železniční dopravy a bezpečnosti a ochrany zdraví ve svém obvodu;

c) sledovat a kontrolovat, zda vedoucí zaměstnanci železniční stanice důsledně zabezpečují dodržování ustanovení služebních předpisů, základní dopravní dokumentace, rozkazů,;

h) přezkušovat a schvalovat změny zpracované ve smyslu předpisu ČD D 5, ČD 1/D5

a souvisejících opatření před zahájením výlukových prací nebo vypnutím či zapnutím zabezpečovacího zařízení včetně akcí, které mají za následek změny technické a dopravní dokumentace ŽST.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 15 „Předpis pro kontrolní činnost při organizování a provozování drážní dopravy“ schválený dne 28. 02. 2000 pod č. j.: 60 949/99-O11, s účinností od 01. 07. 2000, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 54, kde je mj. uvedeno:

„Hlavní oblasti kontrolní činnosti v dopravní provozu jsou:

- a) zajištění jízd vlaků ve stanici včetně obsluhy zabezpečovacího zařízení;*
- b) zajištění jízd vlaků na trati včetně obsluhy zabezpečovacího zařízení“*

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) V 15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 6. srpna 1997, č. j.: 58.624/1997-18, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 219, kde je uvedeno:

„Výpravčí, jemuž bylo sděleno, že skutečná brzdící procenta vlaku neodpovídají potřebným brzdícím procentům vlaku podle tabelárního JŘ, nebo maximální rychlost vozidel soupravy vlaků je nižší než předepsaná podle SJŘ, musí splnit podmínky čl. 384 a 385 a zpravit písemným rozkazem strojvedoucího vedoucího hnacího vozidla vlaku.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) V 15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 6. srpna 1997, č. j.: 58.624/1997-18, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, čl. 384, kde je mj. uvedeno:

„Novou nejvyšší dovolenou rychlost vlaku při poruše brzdy stanoví výpravčí první nácestné stanice, kde vlak z tohoto důvodu musí zastavit, podle nového skutečného brzdícího procenta vlaku (doplní se další řádek Zprávy o brzdění). Skutečné brzdící procento se vypočte podle čl. 264; podle jeho zjištěné hodnoty a podle spádu rozhodného pro brzdění se v tabulkách brzdících procent v příloze 5 (nebo jiných pomůckách) vyhledá nejvyšší dovolená rychlost.“

„Výpravčí sepíše vždy písemný rozkaz, například takto:

Vlak má snížené brzdící procento; nejvyšší dovolená rychlost:

<i>z A do B</i>	<i>km.h⁻¹</i>
<i>z B do C</i>	<i>km.h⁻¹</i>
<i>z C do D</i>	<i>km.h⁻¹“.</i>

Vnitřní předpis ČD V2 „PŘEDPIS pro lokomotivní čety“, schválený rozhodnutím vrchního ředitele Divize obchodně provozní dne 08. 01.1998, č. j. 60 796/97- O18, v platném znění (interní předpis ČD, a. s., převedený k 01. 12. 2007 do ČD Cargo, a. s., s návaznou vlastní garancí ČD Cargo, a. s.), čl. 51, kde je uvedeno:

„Lokomotivní četa může přechodně opustit hnací vozidlo při dodržení stanovených podmínek:

a) vzdálení se z kabiny strojvedoucího, kdy strojvedoucí provádí nutné činnosti spojené s výkonem služby v okruhu nejvýše 50 m od vlastního hnacího vozidla, ale jen pokud mu nic nebrání v návratu na hnací vozidlo a pokud má hnací vozidlo stále pod dohledem a je zajištěno napájení hlavních vzduchojemů hnacího vozidla. Pokud nelze tyto podmínky zajistit, považují se činnosti i ve vzdálenosti menší než 50 m od hnacího vozidla za vzdálení se od hnacího vozidla. Strojvedoucí musí před vzdálením se z kabiny vykonat tyto zajišťovací úkony:

- zajistit hnací vozidlo proti samovolnému pohybu,*
- zabrzdit soupravu průběžnou brzdou snížením tlaku v hlavním potrubí na hodnotu 3,5 bar,*
- zajistit hnací vozidlo proti vstupu cizí osoby (pokud na hnacím vozidle nezůstává jiný*

zaměstnanec ČD),

b) vzdálení se od hnacího vozidla, kdy strojvedoucí provádí nutné činnosti spojené s výkonem služby ve vzdálenosti větší než 50 m od vlastního hnacího vozidla. Strojvedoucí přitom musí:

- vykonat všechny úkony dle odstavce a),
- stáhnout sběrače, zastavit spalovací motor,
- zajistit soupravu v závislosti na předpokládané době vzdálení dle ustanovení předpisu V 15/I (tj. do nebo nad 30 minut) – způsob zajištění pak musí bezpodmínečně odpovídat skutečné době vzdálení.“

Vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z 1 „PŘEDPIS PRO OBSLUHU STANIČNÍCH A TRAŤOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 26. 03. 2007, č. j.: 56 704/2007, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Převážního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. července 2008, část „ČÁST PRVNÍ OBECNÁ USTANOVENÍ“ čl. 6 písm. a), kde je mj. uvedeno:

„*Obsluhujícím zaměstnanci je zakázáno:*

a) *Bezdůvodně manipulovat ovládacími prvky ZZ.*“

Rozkaz „Výlukový rozkaz přednosta stanice provozního obvodu Olomouc č. 39 / 2008“, ze dne 04. 09. 2008, části Ad 3 „Modernizace traťového úseku Červenka – Zábřeh na Moravě“, kde je mj. uvedeno:

„*Venkovní výpravčí:*

- *bude podřízen dispozičnímu výpravčímu,*
- *z příkazu dispozičního výpravčího zjišťuje volnost vlakové cesty v obvodu výpravčího (volnost podepisuje v dopravním deníku dle předpisu ČD D2 čl.437),*
- *provádí sledování jízd vlaků,*
- *přebírá všechny povinnosti dozorce výhybek v době jeho nepřítomnosti,*
- *plní další úkoly určené dispozičním výpravčím.*“

ROVZZ č. 14N32 (etapa B1), při níž bylo v době konání výluky TZZ a VZ traťové koleje č. 1 vypnuto TZZ typu AB a to včetně VZ s přenosem kódu 50Hz, kde je uvedeno:

ROVZZ č. 14N32 (etapa B1) mj. stanovuje níže uvedené dispozice a opatření:

bod 5. „ROZSAH PROVÁDĚNÝCH PRACÍ“, v němž je mj. uvedeno, že v rámci konání výluky dle etapy B1:

a) „*vypne se z činnosti TZZ, včetně traťové části VZ*“;

b) „*v ŽST Mohelnice bude výlukovou zásuvkou provedena úprava vazby SZZ a TZZ umožňující odjezdy vlaků z ŽST Mohelnice na správnou kolej na návěst: Výstraha“ (Rychlost 40 km/h a Výstraha) i při vypnutém TZZ, pokud bude kontrolováno svícení následujícího návěstidla (1S).*

bod 9. „ZPRAVOVÁNÍ DOPROVODU VLAKŮ“, v rámci konání výluky dle etapy B1 budou strojvedoucí vlaků prokazatelným způsobem o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, zpravování takto:

a) směr Česká Třebová → Olomouc hl. n.

„*Mezi stanicemi Mohelnice a Moravičany v 1.TK není v činnosti traťová část VZ.*“;

b) směr Olomouc hl. n. → Česká Třebová

„*Mezi stanicemi Moravičany a Mohelnice v 1.TK není v činnosti traťová část VZ.*“.

bod 10. OMEZENÍ RYCHLOSTI, v němž je mj. uvedeno, že v rámci konání výluky dle etapy B1:

„*Rychlost jízdy vlaků v mezistaničních oddílech při vypnutí TZZ bude omezena na 100 km.h⁻¹ písemným rozkazem.*“.

bod 11. **BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ**, v němž je mj. uvedeno, že v rámci konání výluky dle etapy B1:

a) „**Výpravčí ŽST Moravičany zavede v první traťové koleji Moravičany – Mohelnice telefonické dorozumívání.**“;

b) „**Provoz mezi ŽST Moravičany a Mohelnice bude dvoukolejný, jednosměrný, pravostranný.**“;

c) „**Jízda následných vlaků v mezistaničním oddílu se zabezpečuje telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou.**“;

d) „**Je zakázáno obousměrné pojiždění obou traťových kolejí, vlaky se vypravují při nepřijatém souhlasu a smí být vypraveny jen jednosměrně v mezistaničním oddílu ve správném směru. Jízda proti správnému směru se povolí pouze v době konání etapy C dle tohoto ROVZZ a dále při nepředpokládané výluce některé z traťové koleje, např. z důvodu lomu kolejnice.**“

bod 13. **JINÁ ZÁVAZNÁ OPATŘENÍ**, v němž je mj. uvedeno, že v rámci konání výluky dle etapy B1 vrchní přednost UŽST Olomouc zajistí:

„**Po dobu trvání výluky zajistí zvýšený dozor nad výkonem dopravní služby.**“

Informace o konání předmětné výluky byla adresátům dána na vědomí dokumentem „dps 2008-08-003154“ ze dne 26. 08. 2008, kde je v bodě 9 uvedeno: „Ve dnech 5.9.2008 až 16.9.2008 se bude konat vypnutí TZZ AB v 1.traťové koleji mezi železničními stanicemi Moravičany – Mohelnice dle ROVZZ 14N32 etapa B1. Výluka bude zahájena v 08:05 hod. první den výluky a ukončena v 07:30 hod. poslední den výluky. Účel výluky: aktivace ESA, aktivace EAB.“

Jízda vlaku Pn 66161 z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice byla na staniční kolej č. 1 žst. Mohelnice dovolena v 01:35:59 hod. návěstí „Výstraha“ vjezdového návěstidla 1S žst. Mohelnice a následně v 01:38:32 hod. ze staniční koleje č. 1 žst. Mohelnice na traťovou kolej č. 1 Mohelnice – Moravičany návěstí „Výstraha“ odjezdového návěstidla S1 žst. Mohelnice. Vlivem popisované skutečnosti došlo v 01:38:36 hod. ke změně návěstního znaku vjezdového návěstidla 1S žst. Mohelnice na návěst „Volno“.

Jízda vlaku Nex 54053 z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice byla na staniční kolej č. 1 žst. Mohelnice dovolena v 02:14:12 hod. návěstí „Výstraha“ vjezdového návěstidla 1S žst. Mohelnice a následně v 02:18:32 hod. ze staniční koleje č. 1 žst. Mohelnice na traťovou kolej č. 1 Mohelnice – Moravičany návěstí „Výstraha“ odjezdového návěstidla S1 žst. Mohelnice. Vlivem popisované skutečnosti došlo v 02:18:34 hod. ke změně návěstního znaku vjezdového návěstidla 1S žst. Mohelnice na návěst „Volno“.

Strojvedoucí vlaku Pn 66161 byl prokazatelným způsobem zpraven o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy dokumentem „VŠEOBECNÝ rozkaz pro vlak č. 66161“ č. 0000862-773, ze dne 13. září 2008, vydaným strojvedoucímu v žst. Česká Třebová. Obsahem rozkazu byl strojvedoucí vlaku Pn 66161 mj. zpraven o skutečnosti, že mezi žst. Mohelnice a žst. Moravičany není od 05. 09. 2008 od 08:00 do odvolání v traťové koleji č. 1 v činnosti traťová část VZ.

Strojvedoucí vlaku Nex 54053 byl prokazatelným způsobem zpraven o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy dokumentem „VŠEOBECNÝ rozkaz pro vlak č. 54053“ č. 0000862-861, ze dne 13. září 2008, vydaným strojvedoucímu v žst. Česká Třebová. Obsahem rozkazu byl strojvedoucí vlaku Nex 54053 mj. zpraven o skutečnosti, že mezi žst. Mohelnice a žst. Moravičany není od 05. 09. 2008 od 08:00 hod do odvolání v traťové koleji č. 1 v činnosti traťová část VZ.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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

V době vzniku předmětné MU měli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy i dopravce platný posudek o zdravotní způsobilosti. Písemné záznamy jsou součástí spisu.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců SŽDC, s. o., včetně způsobu jejího prosazování stanoví vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 30. 06. 2008, č. j.: 23138/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008 v platném znění.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců ČD Cargo, a. s., včetně způsobu jejího prosazování stanoví vnitřní předpis dopravce „ČD Ok 2 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený dne 07. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05-O10, s účinností od 01. 01. 2006, v platném znění. V případě dopravce ČD Cargo, a. s., je organizace školení a zkoušek dále specifikována opatřením „Opatření ředitele odboru lidských zdrojů a ředitele odboru technologie a organizace dopravy k organizaci školení a zkoušek v ČD Cargo, a.s.“ vydaným dne 25. 06. 2008, pod č. j. 1620/2008 ŘTOD-O13/22, s účinností od 01. 07. 2008. Předmětné opatření platí do schválení interní normy nahrazující předpis ČD Ok 2.

V době vzniku předmětné MU byli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy i dopravce odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Dokumenty dokládající odbornou způsobilost všech zúčastněných osob jsou součástí spisu.

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

Strojvedoucí vlaku Pn 66161 byl držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 010196, vydaný Drážním úřadem Praha, dne 27. 05. 1996, pro druh vozidla MM, MH, ME, MK, E, druh dráhy C, R, V.

Strojvedoucí vlaku Nex 54053 byl držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 503230, vydaný Drážním úřadem Praha, dne 06. 12. 2007, s platností do 06. 12. 2017, pro druh vozidla E1, E3, kategorii žel. dráhy C.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V rámci zjišťování příčin a okolností vzniku závažné nehody v drážní dopravě byl dne 26. 11. 2008 u provozovatele dráhy SŽDC, s. o., v obvodu přenesené působnosti u firmy České dráhy, a. s., Regionální centrum provozu Ostrava, Provozní obvod Olomouc, vykonán státní dozor ve věcech drah, při němž byly zjištěny níže uvedené skutečnosti, jež jsou uvedeny v dokumentu „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, č. j. 1-1959/2008/DI-2, ze dne 26. 11. 2008, který je nedílnou součástí spisu MU.

Provozovatel dráhy ve smyslu § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb. a § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.), vydal postupy pro zajištění dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených ustanoveními níže uvedených vnitřních předpisů provozovatele dráhy:

- ČD D 15 „Předpis pro kontrolní činnost při organizování a provozování drážní dopravy“ schválený dne 28. 02. 2000 pod č. j.: 60 949/99-O11, s účinností od 01. 07. 2000,

v platném znění. Změnou převodu činností provozovatele dráhy byl tento předpis dokumentem provozovatele dráhy „Pokyn generálního ředitele č. 8/2008 ve znění změny č. 1“ vydaným pod č. j.: 12 026/08-OKS dne 26. 05. 2008 s účinností od 01. 07. 2008 a dokumentem „Přepravní a tarifní VĚSTNÍK 29-30“ ze dne 16. 07. 2008 převzat do gesce SŽDC, s. o., jako vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 15 „Předpis pro kontrolní činnost při organizování a provozování drážní dopravy“, schválený dne 28. 02. 2000 pod č. j.: 60 949/99-O11, s účinností od 01. 07. 2000 [dále jen SŽDC (ČD) D 15].

Předpis v části „ČÁST DRUHÁ – ORGANIZACE A SYSTÉM ČINNOSTI PROVOZNI KONTROLY“ ukládá zaměstnancům pověřeným kontrolní činností sledování, zjišťování, porovnávání a hodnocení, zda jsou při určité pracovní činnosti dodržována ustanovení předpisů, směrnic, vyhlášek, nařízení apod.

V části „ČÁST ČTVRTÁ – METODICKÉ POKYNY PRO KONTROLNÍ ČINNOST PŘEDNOSTŮ ŽELEZNIČNÍCH STANIC“ předpis mj. stanovuje hlavní oblasti kontrolní činnosti v dopravním provozu, mezi něž patří i zajištění jízd vlaků ve stanici, včetně obsluhy zabezpečovacího zařízení a zajištění jízd vlaků na trati, včetně obsluhy zabezpečovacího zařízení a zajištění posunu mezi dopravami, **bez uvedení konkrétních postupů způsobu kontroly dodržování předepsaných slovních znění při používání sdělovacího zařízení a dílčího zaměření na kontrolu dat zaznamenaných záznamovými zařízeními.** Předpis stanovuje povinnost zaměstnance pověřeného kontrolní činností provést záznam o kontrole do dopravní dokumentace kontrolované žst., kde se uvede časový údaj, podpis a pracovní zařazení kontrolujícího zaměstnance. **Zápis o kontrole do Knihy přehlídek č. 2 je proveden pouze v případě zjištění závady.**

Rozsah a zaměření kontroly není předpisem stanoven a rovněž není upraveno vedení písemné dokumentace o rozsahu a zaměření kontroly.

- Dokument "Kontrolní systém uzlové ŽST Olomouc" (dále jen Kontrolní řád), s účinností od 01. 01. 2008 platný do 30. 09. 2008, který stanovuje povinnosti, podmínky a intervaly, při organizování, provádění, vyhodnocování, dokumentování a archivování výsledků kontrol. Nedílnou součástí tohoto dokumentu jsou níže uvedené kapitoly:
 - I. Zaměření kontrolní činnosti,
 - II. Okruh zaměstnanců vykonávajících kontrolu,
 - III. Hlavní směry kontrolní činnosti,
 - IV. Organizace kontrol,
 - V. Vedení knih přehlídek,
 - VI. Vedení dalších záznamových knih,
 - VII. Hodnocení kontrolní činnosti,
 - VIII. Odpovědnost za danou oblast,
 - IX. Ochrana před alkoholismem a jinými toxikomaniemi,
 - X. Minimální četnost kontrol.

Hlavní směry kontrolní činnosti nebyly na jednotlivá (zpravidla roční) období konkretizovány ani vydány.

Kontrolní řád mj. stanovuje hlavní směry kontrolní činnosti, mezi které patří i dodržování kázně a disciplíny, dodržování pracovní a technologické kázně, dodržování zákonných a předpisových ustanovení **bez uvedení konkrétních postupů způsobu kontroly dodržování předepsaných slovních znění při používání sdělovacího zařízení a dílčího zaměření na kontrolu dat zaznamenaných záznamovými zařízeními.** Kontrolní řád stanovuje povinnost zaměstnance pověřeného kontrolní činností provést ihned, nejpozději následující pracovní den, zápis o provedené kontrole do knihy „Kniha přehlídek vrchního přednosty a kniha přehlídek přednosty stanice – K č.2“, a to pouze v případech:

- zjištění závady,
- noční kontroly,
- kontroly ve dnech pracovního klidu,
- kontroly nařízené nadřízenými orgány,

– kontroly, které nelze dokumentovat na kontrolovaných stanovištích.

Rozsah kontroly není kontrolním řádem stanoven a rovněž není upraveno vedení písemné dokumentace o rozsahu a zaměření kontroly.

- Kniha „Kniha přehlídek přednosta PO a kniha přehlídek přednosta stanice – K č.2“ jednotlivých železničních stanic jsou na základě depeše dps č. 2008-08-003595 ze dne 29. 08. 2008 (07:36 hod.) vedeny pouze v elektronické podobě, přičemž zaměstnanci pověřeni kontrolní činností mají osobní přístup do této aplikace na příslušné elektronické adrese.

Výsledky provedených kontrol jsou evidovány v dokumentu „Vyhodnocení kontrolní činnosti UŽST Olomouc za I. pololetí roku 2008“, z něhož jsou patrné tyto údaje:

- počet kontrol vedoucími zaměstnanci UŽST zapsané v knize K2 (Kniha přehlídek č. 2): 286;
- počet zjištěných závad: 367;
- počet kontrol kontrolních orgánů zapsané v knize K1 (Kniha přehlídek č. 1): 68;
- počet zjištěných závad: 181.

Provozovatel dráhy při výkonu státního dozoru ve věcech drah doložil opatření „Opatření a projednání zjištěných závad“, ze kterého jsou mj. patrné tyto údaje:

- Závady zjištěné vedoucími zaměstnanci UŽST:
 - porušení zákoníku práce: 1;
 - zbavení služby: 1.
- Závady zjištěné kontrolními orgány:
 - porušení zákoníku práce: 0;
 - zbavení služby: 0.

Při kontrolní činnosti provedené pověřenými zaměstnanci PO Olomouc a doložené dokumentem „Kontrolní činnost PO Olomouc – 3. čtvrtletí 2008“ (vyhodnocení knih přehlídek č. 1) vyplývá, že bylo zjištěno 105 závad. Dle dokumentu „Vyhodnocení kontrolní činnosti vedoucích zaměstnanců stanice – 3. čtvrtletí 2008“ (vyhodnocení knih přehlídek č. 2) bylo za sledované období zjištěno 182 závad.

O rozsahu a zaměření vykonaných kontrol nevede provozovatel dráhy žádné záznamy, v nichž by byl uveden rozsah a zaměření kontroly.

Dále byl v rámci zjišťování příčin a okolností vzniku závažné nehody v drážní dopravě dne 12. 12. 2008 u provozovatele dráhy SŽDC, s. o., v obvodu přenesené působnosti u firmy České dráhy, a. s., Regionální centrum provozu Ostrava, vykonán státní dozor ve věcech drah, při němž byly zjištěny níže uvedené skutečnosti, jež jsou uvedeny v dokumentu „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, č. j. 1-2191/2008/DI-2, ze dne 12. 12. 2008, který je nedílnou součástí spisu MU. Z předmětného dokumentu mj. vyplývá:

Provozovatel dráhy ve smyslu § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb. a § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., vydal postupy pro zajištění dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených ustanoveními níže uvedených vnitřních předpisů provozovatele dráhy:

- Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 15 je mj. závazný pro činnost ústředního dopravního kontrolora, hlavních dopravních kontrolorů (dále jen HDK), dopravních kontrolorů (dále jen DK) a přednostů žst. Předpis ve vztahu ke kontrolní činnosti výše uvedených zaměstnanců pověřených kontrolní činností blíže nespécifikuje náplň prováděných kontrol a také **neuvádí konkrétní postupy způsobu kontroly dodržování předepsaných slovních znění při používání sdělovacího zařízení a další zaměření na kontrolu dat zaznamenaných záznamovým zařízením.**

O provedené kontrole HDK a DK vyhotovují:

- Zápis o výsledku kontroly (dále jen zápis),
- Zpráva o výsledku kontroly (dále jen zpráva).

Zápis o výsledku kontroly HDK a DK zapisují do Knihy přehlídek K1 a následně vypracují zprávu, kterou odešle vrchnímu přednostovi UŽST / přednostovi PO, v jehož obvodu působnosti byla kontrola vykonána, a to bez ohledu na skutečnost, zda-li byly nebo nebyly při kontrole zjištěny závady. **Do zápisu ani do zprávy se dle předpisu neuvádí rozsah a zaměření vykonané kontroly.**

- „Místní podmínky pro provádění dopravní kontroly v obvodu RCP Ostrava“, schválené dne 14. 01. 2008, pod č. j.: 294/2008-O11/OVA, s účinností od 14. 01. 2008, které v návaznosti na ustanovení technologických postupů provozovatele dráhy obsažených v článku 58 vnitřního předpisu D 15 stanovují místní podmínky pro činnost dopravní kontroly v obvodu RCP Ostrava. Tento dokument je mj. závazný pro HDK a DK. Dokumentem je mj. stanovena četnost kontrol, které musí být v každé dopravně s kolejovým rozvětvením obsazené zaměstnancem s dopravní kvalifikací (osobou řídící drážní dopravu) nejméně 1x za 6 měsíců. Tento dokument ve vztahu ke kontrolní činnosti HDK a DK blíže nespecifikuje náplň prováděných kontrol a také **neuvádí konkrétní postupy způsobu kontroly dodržování předepsaných slovních znění při používání sdělovacího zařízení a další zaměření na kontrolu dat zaznamenaných záznamovým zařízením.**
- „VĚSTNÍK č. 2 (leden 2008) REGIONÁLNÍCH PRACOVIŠŤ OBVODU OSTRAVA“, ze dne 16. 01. 2008, vydaný pod č. j.: 367/2008-O11/OVA, mj. na základě provedeného rozboru příčin MU určuje hlavní směry kontrolní činnosti v roce 2008 při organizování a provozování drážní dopravy pro vedoucí zaměstnance UŽST a dopravní kontroly RCP Ostrava. **V bodech 3 a 4 je výše uvedeným zaměstnancům uloženo provádět kontrolu se zaměřením na:**
 - postup při přípravě vlakové cesty, zejména v případech mimořádnosti a rekonstrukcích zabezpečovacího zařízení,
 - kontrolu všech záznamových zařízení v obvodu UŽST a výkon dopravní služby při organizování drážní dopravy a funkčnost záznamového zařízení.

Evidence provedených kontrol v příslušném kalendářním roce je vedena ve formě dokumentu "Četnost kontrol", v němž jsou evidovány kontroly provedené v jednotlivých žst. s uvedením dne a měsíce. Do vzniku mimořádné události ze dne 13. 09. 2008 byly dle předložené dokumentace provozovatele vykonány DK kontroly v:

- žst. Moravičany ve dnech 21. 02. 2008 a 30. 06. 2008,
- žst. Mohelnice ve dnech 21. 02. 2008, 16. 06. 2008 a 01. 09. 2008,
- žst. Lukavice na Moravě ve dnech 21. 02. 2008 a 17. 07. 2008.

Z provedených kontrol byly vyhotoveny níže uvedené zprávy:

- žst. Moravičany
 - Dne 21. 02. 2008 provedena běžná kontrola organizování a provozování drážní dopravy v době od 20:20 hod. do 21:00 hod. se zaměřením na vedení dopravní dokumentace, písemné rozkazy, knihy přehlídek, obal MU a výkon služby zaměstnance řídicího drážní dopravy **bez bližší konkretizace rozsahu a způsobu provedené kontroly, tj. zda byla kontrola provedena se zaměřením na dodržování hovorové kázně, včetně kontroly dat zaznamenaných záznamovým zařízením, umístěným v žst. Mohelnice.** Provedenou kontrolou byla zjištěna závada spočívající v chybějícím podpisu zaměstnance UŽST v knize přehlídek K3. Závada byla projednána vrchním přednostou UŽST Olomouc. Dokument "Závady – projednání", ze dne 05. 03. 2008, vydaný pod č. j. 528/2008, je přiložen ke zprávě.
 - Dne 30. 06. 2008 provedena běžná kontrola organizování a provozování drážní dopravy

se zaměřením na výlukovou činnost, základní dopravní dokumentaci, dopravní dokumentaci, činnost a obsluhu zabezpečovacího zařízení a výkon služby zaměstnanců řídicích drážní dopravu. Kontrola výkonu služby zaměstnanců řídicích drážní dopravu spočívala v kontrole přípravy vlakové cesty pro vlak R 707 a EC 144, hovorové kázně, vedení dopravní dokumentace a organizování výlukových prací. **Zpráva nekonkretizuje rozsah a způsob kontroly hovorové kázně, tzn. zda-li byla provedena kontrola dat zaznamenaných záznamovým zařízením umístěným v žst. Mohelnice.** Provedenou kontrolou nebyly zjištěny žádné závady.

- žst. Mohelnice

- Dne 21. 02. 2008 provedena běžná kontrola organizování a provozování drážní dopravy v nočním čase se zaměřením mj. na odstranění dříve zjištěných závad, Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, činnost a obsluhu zabezpečovacího zařízení, dopravní dokumentaci, písemné rozkazy, základní dopravní dokumentaci, knihy přehlídek K1, K3 a K4, data zaznamenaná záznamovým zařízením ReDat 3, obal MU. Provedenou kontrolou byly mj. zjištěny závady spočívající v chybějícím podpisu osoby řídící drážní dopravu v Záznamníku poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, v dopravním deníku neuveden dne 21. 02. 2008 časový údaj průjezdu vlaku EC 109, v odevzdávce služby dne 15. 02. 2008 nevyplněny body 23 až 26, v rozkazu "Z" č. 155851 ze dne 08. 02. 2008 nebylo uvedeno označení návěstidla, použit nesprávný název žst. Lukavice (správně Lukavice na Moravě) a neprovedeno zneplatnění části 3, v rozkazu "Z" č. 155852 ze dne 08. 02. 2008 nebylo uvedeno označení návěstidla, použit nesprávný název žst. Lukavice (správně Lukavice na Moravě). Závady byly projednány vrchním přednostou UŽST Olomouc. Dokument "Závady – projednání", ze dne 05. 03. 2008, vydaný pod č. j. 529/2008, je přiložen ke zprávě.

- Dne 16. 06. 2008 provedena běžná kontrola organizování a provozování drážní dopravy se zaměřením mj. na odstranění dříve zjištěných závad, pochůzku kolejiště, dopravní dokumentaci, písemné rozkazy a činnost záznamového zařízení ReDat 3. **V případě kontroly činnosti záznamového zařízení ReDat 3 nevyplývá ze zprávy rozsah a zaměření kontroly, tzn. zda-li kontrola byla zaměřena na dodržování hovorové kázně s využitím zaznamenaných dat a jaký časový úsek záznamu byl kontrolován.** Provedenou kontrolou byly mj. zjištěny závady spočívající v poškozeném nátěru návěstidla s návěstí "Posun zakázán" na koleji č. 108b, v dopravním deníku neuveden dne 14. 06. 2008 časový údaj příjezdu / odjezdu vlaku Pn 66163 a vlaku R 626, v odevzdávce služby dne 14. 06. 2008 nevyplněn bod 10, v rozkazu "V" č. 274248 a 274232 chybí doklad o prokazatelném zpravení (podpis) vedoucího vlakového doprovodu, rozkaz "V" č. 655754 a 467485 není vyplněn v souladu s technologickými postupy provozovatele, v rozkazu "V" č. 655757 chybí doklad o prokazatelném zpravení (podpis) osoby řídící drážní vozidlo. Závady byly projednány vrchním přednostou UŽST Olomouc. Dokument "Projednání závad", ze dne 24. 06. 2008, vydaný pod č. j. 1287/2008, je přiložen ke zprávě.

- Dne 01. 09. 2008 provedena běžná kontrola organizování a provozování drážní dopravy – vlečky "SIEMENS Mohelnice" zaústěné do celostátní dráhy Přerov – Česká Třebová v žst. Mohelnice. Provedenou kontrolou byly zjištěny tři závady, které byly projednány vrchním přednostou UŽST Olomouc. Dokument "Závady – projednání", ze dne 02. 09. 2008, vydaný pod č. j. 167/2008-ZB, je přiložen ke zprávě.

- žst. Lukavice na Moravě

- Dne 21. 02. 2008 provedena běžná kontrola organizování a provozování drážní dopravy se zaměřením mj. na odstranění dříve zjištěných závad, vedení dopravní dokumentace, písemné rozkazy, obsluha zabezpečovacího zařízení, hovorovou kázeň a výkon služby osoby řídící drážní dopravu. **Zpráva nekonkretizuje rozsah a způsob kontroly hovorové**

kázně, tzn. zda-li byla provedena kontrola dat zaznamenaných záznamovým zařízením umístěným v žst. Mohelnice. Provedenou kontrolou byly zjištěny mj. závady spočívající v neuvedení čísla koleje (vjezdová / odjezdová) u vlaku Pn 63001 dne 20. 02. 2008 v dopravním deníku, v odevzdávce služby dne 19. 02. 2008 nevyplněn bod 4, v rozkazu "Z" č. 117986 uveden nesprávný název žst. Zábřeh (správně Zábřeh na Moravě) a nezneplatněná část "Jiné příkazy", v rozkazech "Z" č. 117973 až 117983 uveden nesprávný název žst. Zábřeh (správně Zábřeh na Moravě). Závady byly projednány vrchním přednostou UŽST Olomouc. Dokument "Závady – projednání", ze dne 05. 03. 2008, vydaný pod č. j. 530/2008, je přiložen ke zprávě.

- Dne 17. 07. 2008 provedena běžná kontrola organizování a provozování drážní dopravy se zaměřením na dříve zjištěné závady, pochůzku kolejíště, obal MU, činnost a obsluha zabezpečovacího zařízení, základní dopravní dokumentaci, dopravní dokumentace a výkon služby zaměstnance řídicího drážní dopravy. Kontrola výkonu služby zaměstnance řídicího drážní dopravy spočívala v kontrole vedení dopravní dokumentace, přípravě vlakové cesty pro vlak Pn 60302 a hovorovou kázeň. **Zpráva nekonkretizuje rozsah a způsob kontroly hovorové kázně, tzn. zda-li byla provedena kontrola dat zaznamenaných záznamovým zařízením umístěným v žst. Mohelnice.** Provedenou kontrolou nebyly zjištěny žádné závady.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem a provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní Česká Třebová – Přerov je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 29. 5. 2008 pod č. j. 3 - 4277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI (ev. č. ÚP/2008/9002).

Provozovatelem drážní dopravy je ČD Cargo, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222 Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence provozovatele drážní dopravy č. j. 3-3841/07-DÚ/Le, ev. č.: L/1996/5000, udělené Drážním úřadem Praha dne 20. 11. 2007 právnické osobě – dopravci „ČD Cargo, a. s.“ a Rozhodnutí o změně licence č. j. 3-2935/08-DÚ/Le, ev. č.: L/2008/1452-1, ze dne 05. 08. 2008 a č. j. 3-3186/08-DÚ/Le, ev. č.: L/2008/1452-2, ze dne 27. 08. 2008.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb, ve znění

pozdějších předpisů.

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

- vnitřní předpis ČD D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. dubna 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 15 „Předpis pro kontrolní činnost při organizování a provozování drážní dopravy“ schválený dne 28. 02. 2000 pod č. j.: 60 949/99-O11, s účinností od 01. 07. 2000, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD D 17 „PŘEDPIS pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 31. 10. 2006, č. j.: 70 778/2006, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD Ok 2 „VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený rozhodnutím dne 07. 12. 2005, č. j.: 61773/05 – O 10, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD V 15/I „Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 6. srpna 1997, č. j.: 58.624/1997-18, v platném znění;
- STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE MOHELNICE č. j. 318/02-DK ze dne 30. 05. 2002 s účinností od 01. 07. 2002, v platném znění;
- STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE MORAVIČANY č. j. 319/02-DK ze dne 30. 05. 2002 s účinností od 01. 07. 2002, v platném znění;
- „Výlukový rozkaz přednosty stanice provozního obvodu Olomouc č. 39 / 2008“, ze dne 04. 09. 2008;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. dubna 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění [dále jen SŽDC (ČD) D2] ;
- vnitřní předpis SŽDC Dp 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 06. 2008, č. j.: 22957/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Dp 17 - 1 „Prováděcí nařízení k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 06. 2008, č. j.: 22958/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 30. 06. 2008, č. j.: 23138/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008 v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z 1 „PŘEDPIS PRO OBSLUHU STANIČNÍCH A TRAŤOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých

drah dne 26. 03. 2007, č. j.: 56 704/2007, v platném znění;

- vnitřní předpis ČD V2 „PŘEDPIS pro lokomotivní čety“, schválený rozhodnutím vrchního ředitele Divize obchodně provozní dne 08. 01. 1998, č. j.: 60 796/97-O18, v platném znění (interní předpis ČD, a. s., převedený k 01. 12. 2007 do ČD Cargo, a. s., s návaznou vlastní garancí ČD Cargo, a. s.);
- Vnitřní předpis ČD Cargo, a. s., Ors1-B-2007 „Používání mobilních telefonů a pevných linek v ČD Cargo, a.s.“, schválený rozhodnutím finančního ředitele dne 07. 12. 2007, s účinností od 10. 12. 2007, v platném znění;
- „Opatření ředitele odboru lidských zdrojů a ředitele odboru technologie a organizace dopravy k organizaci školení a zkoušek v ČD Cargo, a.s.“, vydané dne 25. 06. 2008 pod č. j.: 1620/2008 ŘTOD-O13/22 s účinností od 01. 07. 2008. Předmětné opatření platí do schválení interní normy nahrazující předpis ČD Ok 2.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Žst. Mohelnice je vybavena elektronickým SZZ typu ESA 11, které je ovládáno výpravčím z jednotného obslužného pracoviště (dále jen JOP) 3. kategorie. Přenos kódu VZ s kódovací frekvencí 75 Hz je uskutečňován při jízdě po staničních kolejích č. 1, 2, 3, 4, 6 a 6a v obou jízdních směrech. Výhybkové a bezvýhybkové úseky jsou kódovány pouze při vlakových cestách postavených po hlavních kolejích nesníženou rychlostí. Při odjezdové vlakové cestě sníženou rychlostí kóduje úsek mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem.

Přílehlé dvoukolejné mezistaniční úseky Lukavice na Moravě – Mohelnice a Mohelnice – Moravičany jsou v první i druhé traťové koleji vybaveny trojznakým automatickým blokem pro obousměrný provoz 3. kategorie s přenosem kódu vlakového zabezpečovače. V době vzniku MU se z důvodu aktivace nového elektronického TZZ typu ABE-1, včetně traťové části VZ, konala mezi žst. Mohelnice a žst. Moravičany v traťové koleji č. 1 v souladu s ROVZZ č. 14N32 (etapa B1) výluka TZZ a VZ traťové koleje č. 1, při níž bylo vypnuto TZZ typu AB a to včetně VZ s přenosem kódu 50 Hz (viz bod 2.2.5). Předmětná výluka TZZ byla zahájena dne 08. 09. 2008 v 08:05 hod.

SZZ v žst. Mohelnice je vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat. Analýzou dat archivovaných technologickými a zadávacími počítači ESA 11 v žst. Mohelnice bylo zjištěno, že vlaková cesta z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice na staniční kolej č. 1 žst. Mohelnice byla postavena v 01:35:59 hod., kdy vjezdové návěstidlo indikovalo návěst „Výstraha“. Dále byla v 01:38:32 hod. postavena vlaková cesta ze staniční koleje č. 1 na traťovou kolej č. 1 mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany, kdy odjezdové návěstidlo S1 indikovalo návěst „Výstraha“. Vlivem této skutečnosti proběhla v souladu s generovanými závislostmi elektronického SZZ v 01:38:36 hod. změna návěsti vjezdového návěstidla 1S na návěst „Volno“. Vlivem jízdy vlaku Pn 66161 došlo v 01:59:09 hod. k obsazení úseku 1SK a následně v 01:59:10 hod. ke změně návěstního znaku vjezdového návěstidla 1S na návěst „Stůj“. V 01:59:47 hod. byla předmětným vlakem obsazena staniční kolej č. 1. Vlivem jízdy vlaku Pn 66161 došlo ve 02:00:42 hod. ke změně návěstního znaku odjezdového návěstidla S1 na návěst „Stůj“. Staniční kolej č. 1 byla vlakem Pn 66161 uvolněna v 02:01:20 hod.

Z výše uvedených dat vyplývá, že vlak Pn 66161 projel žst. Mohelnice dle zaznamenaných dat SZZ žst. Mohelnice ve 02:01:20 hod.

Další vlaková cesta z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice na staniční kolej č. 1 žst. Mohelnice byla postavena ve 02:14:12 hod., vjezdové návěstidlo indikovalo návěst „Výstraha“.

Dále byla ve 02:18:32 hod. postavena vlaková cesta ze staniční koleje č. 1 na traťovou kolej č. 1 mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany, odjezdové návěstidlo S1 indikovalo návěst „Výstraha“. Vlivem této skutečnosti proběhla v souladu s generovanými závislostmi elektronického SZZ ve 02:18:34 hod. změna návěsti vjezdového návěstidla 1S na návěst „Volno“. Vlivem jízdy vlaku Nex 54053 došlo ve 02:20:28 hod. k obsazení úseku 1SK a následně ve 02:20:29 hod. ke změně návěstního znaku vjezdového návěstidla 1S na návěst „Stůj“. Ve 02:20:49 hod. byla předmětným vlakem obsazena staniční kolej č. 1. Vlivem jízdy vlaku Nex 54053 došlo ve 02:21:27 hod. ke změně návěstního znaku odjezdového návěstidla S1 na návěst „Stůj“. Dle zaznamenaných dat vlak Nex 54053 projel žst. Mohelnice ve 02:21:34 hod. a následně vjel do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany obsazeného vlakem Pn 66161, kde ve 02:21:59 hod. v km 54,397 došlo ke srážce vlaků Nex 54053 a Pn 66161.

V době vzniku MU bylo SZZ žst. Mohelnice v provozuschopném stavu a vykazovalo správnou činnost. Výlukovou zásuvkou byla v souladu s ROVZZ č. 14N32, etapa B1, provedena úprava vazby SZZ a TZZ v traťové koleji č. 1 Mohelnice – Moravičany, která umožňovala odjezdy vlaků z žst. Mohelnice ze staniční koleje č. 1 na traťovou kolej č. 1 na návěst „Výstraha“ a staničních kolejí č. 2, 3, 4 a 6 na návěst „Rychlost 40 km/h a Výstraha“ i při vypnutém TZZ. Poslední porucha je v knize „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení“ evidována dne 06. 09. 2008 (záznam č. 19), kdy došlo k předčasné změně návěstního znaku odjezdového návěstidla S1. Příčinou poruchy byl zkrat ve svorkovnici. Porucha byla odstraněna dne 06. 09. 2008. Výše uvedené skutečnosti jsou dokladovány dokumentem „Zápis o ohledání zab. zařízení po mimořádné události“, vyhotoveným dne 16. 09. 2008 odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy. Předmětný dokument je nedílnou součástí spisu MU.

Žst. Moravičany je vybavena elektronickým SZZ typu ESA 11, které je ovládáno výpravčím z jednotného obslužného pracoviště (dále jen JOP) 3. kategorie. SZZ v žst. Moravičany je vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat. Analýzou dat archivovaných technologickými a zadávacími počítači ESA 11 v žst. Moravičany bylo zjištěno, že v 01:32:41 hod. došlo po vjezdu vlaku Pn 63101 ke změně návěsti vjezdového návěstidla 1S z návěsti „Přivolávací návěst“ na návěst „Stůj“. V době od 01:32:41 hod. do 02:22:51 hod. indikovalo vjezdové návěstidlo 1S návěst „Stůj“. Ve 02:22:51 hod. byla postavena vlaková cesta na staniční kolej č. 1 pro vlak Nex 54053 a dispozičním výpravčím žst. Moravičany bylo obslouženo vjezdové návěstidlo 1S, které následně indikovalo návěst „Přivolávací návěst“. Následně ve 02:33:34 hod. byla návěst „Přivolávací návěst“ vjezdového návěstidla 1S zrušena. Výše uvedené skutečnosti jsou dokladovány dokumentem „Zápis o ohledání zab. zařízení po mimořádné události“, vyhotoveným dne 16. 09. 2008 odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy. Předmětný dokument je nedílnou součástí spisu MU.

3.4.2 Součásti dráhy

K MU došlo na dráze železniční, kategorie celostátní Přerov – Česká Třebová (trať 309), dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrným napětím 3.000 V ss, mezi žst. Moravičany – Mohelnice, traťová kolej č. 1, km 54,397, v katastrálním území Moravičany.

Traťová kolej č. 1 mezi žst. Mohelnice – Moravičany pojižděná vlaky Pn 66161 a Nex 54053 je od úrovně vjezdového návěstidla 1L žst. Mohelnice v km 54,317 do km 54,790 vedena v levostranném oblouku o poloměru $r=942$ m s převýšením $p=116$ mm, od km 54,790 do km 55,048 je předmětná traťová kolej vedena v přímém směru a dále pokračuje od km 55,048 po úroveň vjezdového návěstidla 1S žst. Moravičany v km 55,150 levostranným obloukem o poloměru $r=30.000$ m bez převýšení ($p=0$ mm). Sklon trati mezi km 54,317 a 54,400 činí v klesání -2 ‰, mezi km 54,400 a 55,000 v klesání $-3,93$ ‰ a mezi km 55,000 a 55,150 v klesání $-4,25$ ‰.

Traťová rychlost v obou traťových kolejích mezi žst. Mohelnice – Moravičany je dle dokumentace provozovatele „SCHEMATICKÝ PLÁNEK MU A1, 13. 09. 2008 ŽST MOHELNICE - ŽST MORAVIČANY“, č. j.: 1-1619/2008/2008, ze dne 22. 09. 2008, stanovena na $V=130 \text{ km.h}^{-1}$, pro jednotky s naklápěcími skříněmi na $V_k=160 \text{ km.h}^{-1}$. V daném traťovém úseku je výjimečná traťová rychlost stanovena na $V_{vyj}=140 \text{ km.h}^{-1}$.

3.4.3 Komunikační prostředky

Žst. Mohelnice je vybavena níže uvedenými komunikačními prostředky:

- traťové telefonní okruhy Mohelnice – Lukavice na Moravě a Mohelnice – Moravičany sloužícími pro přímé spojení výpravčích sousedních stanic;
- dispečerským vlakovým spojením pro přímé spojení s vlakovým dispečerem ČD, a. s., RCP Ostrava;
- elektrodispečerským spojením pro přímé spojení s elektrodispečerem SŽDC, s. o. SE Přerov;
- přivolávacími pro přímé spojení výpravčího se strojvedoucím od vjezdových návěstidel 1L, 2L, 1S, 2S žst. Mohelnice;
- přímým telefonním spojením výpravčí – lukavické zhlaví a výpravčí – moravičanské zhlaví pro spojení výpravčího s posunovou četou;
- veřejnou telefonní síť;
- síť manipulačních vlaků SMV (kmitočty 157,450 MHz a 158,375 MHz) sloužící k radiovému spojení při provádění posunu ve stanicí;
- SRD prostřednictvím TRS ostrůvkového systému, umožňující na sdruženém kanálu stuhu 64 s kmitočtem 467,925 MHz (64B) spojení mezi výpravčím žst. a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS.

Žst. Moravičany je vybavena níže uvedenými komunikačními prostředky:

- traťové telefonní okruhy Moravičany – Červenka a Moravičany – Mohelnice sloužícími pro přímé spojení výpravčích sousedních stanic;
- náhradním kolíčkovým zapojovačem pro případ poruchy traťových telefonů;
- dispečerským vlakovým spojením pro přímé spojení s vlakovým dispečerem ČD, a. s., RCP Ostrava;
- přivolávacími pro přímé spojení výpravčího se strojvedoucím od vjezdových návěstidel 1L, 2L, 1S, 2S žst. Moravičany;
- veřejnou telefonní síť;
- síť manipulačních vlaků SMV (kmitočty 157,450 MHz a 158,375 MHz) sloužící k radiovému spojení při provádění posunu ve stanicí;
- SRD prostřednictvím TRS ostrůvkového systému, umožňující na sdruženém kanálu stuhu 64 s kmitočtem 467,925 MHz (64B) spojení mezi výpravčím žst. a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS.

Hlasové komunikace vedené po výše uvedených telefonních linkách a radiových sítích přilehlých žst. a traťových úseků zaznamenává a archivuje univerzální digitální záznamové zařízení ReDat 3 situované v žst. Mohelnice. Přepis části záznamů zaznamenaných univerzálním digitálním záznamovým zařízením ReDat 3 je uveden v bodě 3.5.2. Úplný přepis je nedílnou součástí spisu MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV vlaku Pn 66161, typu 71 E1 řady 163.014-4, bylo v době vzniku MU vybaveno mechanickým rychloměrem typu 662A109, ev. č. 87056, umístěným na stanovišti strojvedoucího 1. Časová korekce dat zaznamenaných mechanickým rychloměrem byla provedena porovnáním s časovými údaji záznamu o jízdě vlaku Nex 54053. Dle záznamu mechanického rychloměru o jízdě vlaku Pn 66161 došlo k MU v 02:24:30 hod. Dle dat zaznamenaných záznamovým zařízením HDV vlaku Nex 54053, po následné korekci časových údajů se SZZ žst. Mohelnice došlo ke vzniku MU v 02:21:59 hod. Časová odchylka mezi daty zaznamenanými záznamovými zařízeními předmětných vlaků činí cca 00:02:30 hod. Dle záznamu SZZ žst. Mohelnice je změna návěstního znaku odjezdového návěstidla S1 žst. Mohelnice, ovlivněná jízdou vlaku Pn 66161, registrována ve 02:00:42 hod. Dle záznamu mechanického rychloměru HDV vlaku Pn 66161 je jízda za odjezdové návěstidlo S1 žst. Mohelnice registrována ve 02:03:00 hod., po započítání korekce v 02:00:30 hod. Níže uvedené časové hodnoty jsou uvedeny již se započítáním této korekce.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- Vlak Pn 66161 projel za odjezdové návěstidlo S1 žst. Mohelnice rychlostí 30 km.h⁻¹ v cca 02:00:30 hod.
- V cca 02:02:30 hod. vlak Pn 66161 zastavil v km 54,833, tj. 317 m před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Moravičany.
- Ve 02:21:59 hod. došlo v km 54,397 k nárazu do návěstního vozu vlaku Pn 66161, záznam mechanického rychloměru HDV vlaku Pn 66161 tuto skutečnost zaznamenal prokmitem rychlostního a časového pisátka mechanického rychloměru.
- Mobilní část vlakového zabezpečovače byla v průběhu jízdy vlaku Pn 66161 zapnuta a po celou dobu jízdy strojvedoucím řádně obsluhována.

HDV vlaku Nex 54053, typu 69 Er řady 362.165-3, bylo v době vzniku MU vybaveno elektronickým rychloměrem typu METRA LT - modul polovodičové paměti MPP13, ev. č. 60544, umístěným ve skříni elektroniky na stanovišti strojvedoucího 1. Jízda vlaku Nex 54053 byla zaznamenána pod číslem přenosu 000028.0716. Čas záznamu elektronického rychloměru předmětného HDV při ohledání místa vzniku MU a shromáždění záznamů z rychloměrů zúčastněných HDV nebylo možné z důvodu destrukce stanoviště strojvedoucího 1 porovnat s reálným časem. Časová korekce dat zaznamenaných elektronickým rychloměrem byla provedena porovnáním s časovými údaji záznamu o činnosti SZZ žst. Mohelnice v době jízdy vlaku Nex 54053 kolem vjezdového návěstidla 1S žst. Mohelnice. Dle záznamu SZZ žst. Mohelnice je obsazení kolejového obvodu za vjezdovým návěstidlem 1S registrováno ve 02:20:08 hod. Dle záznamu elektronického rychloměru HDV vlaku Nex 54053 je jízda za vjezdové návěstidlo 1S žst. Mohelnice registrována ve 02:20:40 hod. Časová odchylka mezi daty zaznamenanými elektronickým rychloměrem HDV typu 69 Er řady 362.165-3 a daty zaznamenanými SZZ žst. Mohelnice činí 12 s. Níže uvedené časové hodnoty jsou uvedeny již se započítáním této korekce.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- Žst. Lukavice na Moravě projel vlak Nex 54053 rychlostí 108 km.h⁻¹ ve 02:17:42 hod.
- Kolem vjezdového návěstidla 1S žst. Mohelnice indikující návěst „Volno“ projel vlak Nex 54053 ve 02:20:28 hod. rychlostí 108 km.h⁻¹. Následuje přenos VZ návěsti „Výstraha“.
- V km 52,842, tj. 586 m za vjezdovým návěstidlem 1S žst. Mohelnice, byla strojvedoucím obsluhována průběžná samočinná tlaková brzda, tlak snížen na 4 bary. Rychlost vlaku byla snížena na 77 km.h⁻¹.
- V 02:21:27 hod. minul vlak Nex 54053 odjezdové návěstidlo S1 žst. Mohelnice indikující návěst „Výstraha“ rychlostí 76 km.h⁻¹ a ukončen přenos návěsti VZ na HDV. Strojvedoucí obsloužil tlačítko bdělosti a jeho další obsluha byla provedena 249 m před místem vzniku MU.

- V km 53,942, tj. 455 m za odjezdovým návěstidlem S1 žst. Mohelnice, byla obsloužena při rychlosti 76 km.h⁻¹ průběžná samočinná tlaková brzda, tlak v potrubí průběžné brzdy klesl na hodnotu 4 bary, brzdové válce naplněny, poté průběžná samočinná tlaková brzda odbrzděna.
- V km 54,027 ve 02:21:39 hod. při rychlosti 76 km.h⁻¹ je registrováno zahájení brzdění EDB (EDB brzdí do konce záznamu).
- V km 54,109 tlak v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy 4,2 bar (poté zvýšil až na 4,6 bar), brzdové válce vyprázdněny. Brzda EDB nadále v činnosti.
- V km 54,259, tj. 138 m před místem vzniku MU, při rychlosti 65 km.h⁻¹ byla obsloužena průběžná samočinná tlaková brzda způsobem – ve 02:21:51 hod. zabrzděno, ve 02:21:52 hod. odbrzděno a ve 02:21:53 hod. zabrzděno (brzdové válce se nenaplnily).
- V 02:21:54 hod. projel vlak Nex 54053 rychlostí 65 km.h⁻¹ kolem vjezdového návěstidla 1L žst. Mohelnice (vjezdové návěstidlo opačného směru), 84 m před místem srážky s vlakem Pn 66161 byla obsloužena rychlobrzda, tlak v potrubí průběžné brzdy klesl na 3 bary.
- Ve 02:21:59 hod. došlo v km 54,397 při rychlosti 55 km.h⁻¹ k nárazu, záznam elektronického rychloměru ve stejné sekundě ukončen v rychlosti 37 km.h⁻¹. Pokles rychlosti z 55 na 37 km.h⁻¹ odpovídá nehodovému ději po srážce vlaků Nex 54053 a Pn 66161.
- Mobilní část vlakového zabezpečovače byla v průběhu jízdy vlaku Nex 54053 zapnuta a po celou dobu jízdy strojvedoucím řádně obsluhována.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

V době vzniku MU bylo SZZ žst. Mohelnice v provozuschopném stavu a vykazovalo správnou činnost. Z důvodu konání výluky TZZ v traťové koleji č. 1 Mohelnice – Moravičany byla výlukovou zásuvkou v souladu s ROVZZ č. 14N32, etapa B1, provedena úprava vazby SZZ a TZZ v traťové koleji č. 1 Mohelnice – Moravičany, která umožňovala odjezdy vlaků z žst. Mohelnice ze staniční koleje č. 1 na traťovou kolej č. 1 na návěst „Výstraha“ a staničních kolejí č. 2, 3, 4 a 6 na návěst „Rychlost 40 km/h a Výstraha“ i při vypnutém TZZ. Poslední porucha je v knize „Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení“ evidována dne 06. 09. 2008 (záznam č. 19), kdy došlo k předčasné změně návěstního znaku odjezdového návěstidla S1. Příčinou poruchy byl zkrat ve svorkovnici. Porucha byla odstraněna dne 06. 09. 2008. Výše uvedené skutečnosti jsou dokladovány dokumentem „Zápis o ohledání zab. zařízení po mimořádné události“, vyhotoveným dne 16. 09. 2008 odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy. Předmětný dokument je nedílnou součástí spisu MU.

Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy týkající se řízení, signalizace a zabezpečení dopravy při konání výluky TZZ dle ROVZZ č. 14N32, etapa B1, jsou popsána v bodě 2.1.2 a 2.2.5.

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

Přepis záznamů hovorů vedených po telefonních okruzích zaznamenaných elektronickým záznamovým zařízením ReDat 3, situovaného v žst. Mohelnice, ze dne 13.9.2008, týkajících se jízd vlaků Pn 63101, Pn 66161 a Nex 54053 (vyhotoveno provozovatelem dráhy; vulgární výrazy v následujícím textu zkráceny DI):

01:19:44 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Vlak 63101 projede v Lukavici v jednu hodinu dvacet tři.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**63101 v Lukavici v jednu dvacet tři, rozumím.**“

01:25:19 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „Jo.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Tak vlak 209 v Moravičanech**“ (uvedeno příjmení dispozičního výpravčího žst. Moravičany).

výpravčí žst. Mohelnice: „**209 v Moravičanech, rozumí**“ (uvedeno příjmení výpravčího žst. Mohelnice). „**Jedna dvacet šest. A přijmete vlak 63101 nebo 63161, já nevím ty vole. 63101 projede v Mohelnici v jednu dvacet osm třeba.**“

01:25:40 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Tak 63101 říkáš?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**No.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Přijímám vlak še vlak 63101 s průjezdem v Mohelnici v jednu hodinu?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Jedna, jedna dvacet osm.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Jedna hodina dvacet osm. Vlak 420 projede v Moravičanech jednu hodinu třicet dva.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**420 v Moravičanech v jednu hodinu třicet dva, rozumím.**“

01:34:32 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Vlak šedetátje, vlak 63101 v Moravičanech**“ (uvedeno příjmení dispozičního výpravčího žst. Moravičany).

výpravčí žst. Mohelnice: „**63101 v Moravičanech**“ (uvedeno příjmení výpravčího žst. Mohelnice).

01:50:14 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Lukavice (kašel).**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Vlak 51422 projede v Mohelnici jedna padesát šest.**“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Vlak 51422 projede v Mohelnici jedna padesát šest?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Uhm.**“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Rozumím. Vlak 66161 projede v Lukavici v jednu hodinu padesát, ted' se kopnul, takže bude v jednu hodinu padesát šest tak.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Uhm, jo.**“

02:12:31 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě / žst. Moravičany

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Lukavice.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**1. násled 60580 projede v Mohelnici ve dvě hodiny třináct.**“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**1. násled kterej?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**60580.**“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**To nebude von, v počítači se píše 60582 násled.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Tak dva, mně je to jedno.**“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Tak 1. násled 60582 projede v Mohelnici ve dvě hodiny, kolik?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Třináct, projíždí.**“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Třináct, rozumím. Tady bude vlak 54053 a projede v Lukavici ve dvě hodiny devatenáct.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Poševní vlak 54053 dvě devatenáct, rozumím.**“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Tam pak jede někde 60398, předpokládám.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „No nevím.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Nevíš? Zvoní na tebe.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Zvoní, no.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Tak pak řekni, protože tam nevím jak to bude s rychlíkem, no.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Hm.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Herein bitte.“
venkovní výpravčí žst. Moravičany: „Vlak 60398 projede v Moravičanech dvě hodiny dvacetpět, má padesátku.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Já vím. 60398 projede v Moravičanech v kolik?“
venkovní výpravčí žst. Moravičany: „Dvacetpět.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Dvě dvacetpět dobře, tady za lišákem nic nemáme, **přijmete vlak 54053 s průjezdem v Mohelnici dvě dvacet tři**.“ (uvedeno příjmení výpravčího žst. Mohelnice).
venkovní výpravčí žst. Moravičany: „**Ano, přijímám 54053 s průjezdem dvě dvacet tři**“
(uvedeno příjmení venkovního výpravčího žst. Moravičany).
výpravčí žst. Mohelnice: „Jo.“
Dále pokračuje komunikace soukromého rázu mezi výpravčím žst. Mohelnice a venkovním výpravčím žst. Moravičany, následovaná rozhovorem mezi výpravčími žst. Mohelnice a Lukavice na Moravě, týkající se vlaku 1. nsl. 60582 a R 208.

02:16:46 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Mohelnice: „Počkej.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Má sice 20 minut, ale ta má u tebe projíždět někdy 2 hodiny 20.“
výpravčí žst. Mohelnice: „No.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „No.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Takže 2:40.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Takže to je o ničem, já to tady vyhnout nemůžu dvacítkou.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Dobře, tak to vem na rovnou a podjed' to rychlíkem, ku....“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Hm.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Tak se jezdí normálně, stáhnout na rovnou a rychlíkem to podjíždím, ty vole, kolej jako kolej nebo se stydíš vole to normálně vzít rychlíka odbočkou.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Se stydím rychlíka vzít odbočkou, ano.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Ježišmarjá, ty vole, počkej ku... já bych tě naučil ty vole.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Uvidíš jak to bude, jak ten rychlík se tam bude snažit, no.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Ty vole, to se tam možná bude smažit.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Protože za ním ještě možná bude totiž nexák, víš jakési.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Dobře, ale tak já.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „No uvidíš, no zatím.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Já ho stejně vezmu na rovnou, vole a budu to objíždět, rozumíš. Já bych dělal to samý, co bys dělal ty.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „A proč bys to objížděl?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Protože bych ho vzal na rovnou.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „A proč bys ho bral na rovnou?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Protože ho nebudu táhnout do boku vole.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „No, aby měl rychlík rovnou kolej.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Ježišmarjá. Hele vždycky platilo pravidlo kolej jako kolej, vole, stejně píšu vlakovému rovný koleje. Chápeš?“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Pošta v 18 byla**.“
výpravčí žst. Mohelnice: „**18, já vidím. Dobrý, ja**.“

02:25:10 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě / žst. Moravičany / TRS

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Co se děje s tím vlakem, se tam dožaduje kohosi.“
výpravčí žst. Mohelnice: „No nevím, ale volá Moravičany trskou.“
TRS: „Moravičany jsou na příjmu“ (volání strojvedoucího vlaku Pn 60398).
výpravčí žst. Mohelnice: „Znova volá.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „A von a ten vlak stojí nebo co?“
výpravčí žst. Mohelnice: „No, nešlape, nešlape. Furt je tam, kde byl. Počkej on volá.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Ty vole, co tam děláte zase, vole?“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Ty, zkus zavolat té 54 nula padesáttrojce, co se děje, že má tam. Ted' mi volal ten z 60 třístadevadesátosmičky.“
TRS: „Moravičany jsou na příjmu“ (volání strojvedoucího vlaku Pn 60398).
výpravčí žst. Mohelnice: „Počkej, on vás volá 60 398.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Ale já ho neslyším, no tak jak to mám udělat? Když já ho vyvolám, tu 54 053, tak.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Dobře, tomu nexáku mrkáte nebo ne?“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Co?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Tomu nexáku.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Mám, mrkám mu.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Počkej, já jdu na něho.“

02:27:21 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Mora.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Už jsem ho chytl.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Co?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Už jsem ho chytl.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „No.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Z rakety mu dával stůj, zastavte všemi prostředky.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „60398 s tím, tu se dovolal, s tím jsem se dovolal s tou 54 nula padasáttrojkou proč má stůj, že mu dával stůj, zastavte všemi prostředky.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Nevím, ale říkal, že jde proti němu se světlem.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Cože jede?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Že je, že jde proti němu se světlem.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Hm.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Jo, takže říkal, že mi zavolá.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Dobrý.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Jo.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Prosím pane.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Tak to stojí, jak vidle v hnoji, vole.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Tak to stojí, jak vidle v hnoji.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Jo, ten mi volal z toho, z toho, z toho mrzáku tam, že, že mu dával z té rakety stůj, zastavte všemi prostředky světlem, vole, a že jde proti němu, takže, takže mi řekne co a jak.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Počkej.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Stojí oba dva, že z toho, že z té rakety dával proti vlaku.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Z té pošty mu to dával, jo?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Jo, stůj, zastavte všemi prostředky.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Ty vole, co se, takže tam stojijou oba dva i ten rychlík?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Oba dva, oba dva stojijou.“
výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Hezkýý. Tak mu asi zhod' ten odjezd, né.“
výpravčí žst. Mohelnice: „To tam normálně, něco tam smrdí, vole, ty vole. Tak nevím, proč mu tak ku..., co by tam mělo být, vole.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Protože, pro, asi mu to zhoď ten odjezd, protože to už sem nedostaneš.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Už se stalo.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Jo a já si to teda.“

výpravčí žst. Mohelnice: „To tam něco musel udělat ten pošťák, vole, ale.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Nevím, co se tam stalo.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Hm.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Ten vlak je na koleji.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Mně to nevadí.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „A jestli budeš chtít potom, tak se asi tě zeptám až budou další nějaký.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Mně to nevadí, jezdí pokud, jak.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „No tak už nejseš nafukovací. Záleží jak dlouho to tam bude stát, no.“

výpravčí žst. Mohelnice: „No nafuko. To je dobrý neřeš to, v noci se nic neděje. Jo takže, takže to, to já ti řeknu.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Pošli rychlíka potom.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Jestli bude kudy.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „No tak já ti tam, no tak jako.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Jako u nich kudy vole, protože oni nemůžou uhýbat, že to tam mají pozamykaný, tak by to museli rozemknout vole a stejně to jedno, protože nemají spojku vole.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Ne u nich. Ty to musíš tam předjet.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Ale dobře, jestli ale, jestli oni budou mět kudy to projet.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „No dobrý, jo, jo.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Jo.“

02:32:15 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „Mohelnice.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „No.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Zavolej mi na vedlejší telefon.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Cože?“

výpravčí žst. Mohelnice: „Zavolej mi na čtyři pět pětsetpadesátpětku.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Jo.“

02:32:44 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „Mohel.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „No.“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Kde máš 66 stošedesátjedničku?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Nemám.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**A kde ji máš?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No nemám.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Ale kde je?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No nemám ju napsanou.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Jaktože ne?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No, tak mně ju nikdo nedal. Já mám napsaný tady akorát 54053.**“

02:33:02 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „**66 stošedesátjednička tady projela 1:53.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No, ale já ju nemám v dopravním deníku napsanou. Já jsem nic nepřijímal.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Ale vždyť jsem ti to dával.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Ale měš nedával nic.**“

02:33:12 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „**Ty vole to není možný.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No fakt není, nemám, no tak mám tady napsaný nula padesát, 54 053, no. 54 053, no.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Do Prčic, no ten vlak vám stojí u vjezdu.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Co?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**On stojí u vjezdu vole.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Kdo?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**No, 66 161.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Počkej, no (uvedeno jméno venkovního výpravčího žst. Moravičany) tam šel, tak já nevím, co se děje.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Cože?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Já nevím, co se děje.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**66 stošedesátjednička stojí u vjezdu.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No a tak ten 54 053 do toho pichl?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**No trochu, no.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Tak počkej. (uvedeno jméno venkovního výpravčího žst. Moravičany), má tam jít nebo, co se děje?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**No, ať tam jde, no.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No počkej.**“

02:35:21 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Mora.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Šel tam?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No a volals to někomu nebo něco?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Ne, nevolal.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Tak to se musí někoho zavolat, ne?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Na co, proč?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Tak, když jsou na sobě?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Nejsou na sobě. Já myslím, že nejsou na sobě.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Ti říkal mně, že ten poskokl, ted' jsem mluvil s tím fírou.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**On říkal, že trochu poskočil, ty vole. Já jsem měl pocit, že jsem ti to dával.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No nemám to napsaný.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Ty vole, vždyť to mám napsaný ku....**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No tak nemám. No tak, co ti mám říkat, no.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Já to mám napsaný.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Mám šedesát třístajedna a pak mám až akorát 54 053.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Máš 63 101.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No nemám tady.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**No počkej. 63 101.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**63 101 mám.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**No odhláška za ním byla v kolik?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Odhláška v 1:44.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**1:44 to pasuje.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Počkej, v 1 hodinu 35, teda takhle, 44 byl z Červenky.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**No tak.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Pak mám, pak mám 3 sudý a pak mám akorát 54 053.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Pak máš 420, 51 422 a 1.násled 60 580, že?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Jo.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“

TRS: „60 398 na příjmu.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Počkej, vydrž.“

výpravčí žst. Mohelnice: „A mezi nima.“

02:38:20 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „Mohel.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Ted' jsem volal s tím 60 398, jo jede krokem do Mohelnice.“

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „A bude se dívat co to, co to je. Když tak si tam někoho zavolej.“

výpravčí žst. Mohelnice: „**A tak kam bych volal, ty vole. Vždyť jsem ty vole, já jsem ti to fakt dával, to sis to nenapsal.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Ale nedával. Tak to nemám napsaný. Proč bych si to nenapsal?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**A proč to mám napsaný já?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No nemám napsaný v dopravním deníku.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**A říkám, proč to mám napsaný já, vole?**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Tak to nevím.**“

02:38:45 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „**Vole, to mě tady ku... nestraš vole.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No tak ti říkám. Počkej tady volá na tom.**“

02:40:29 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Mohelnice: „Mohel.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Vlak 421 projede v Lukavici ve dvě hodiny.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Kterej.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „421.“

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Projede v Lukavici ve dvě hodiny čtyřicet...“

02:40:42 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „...čtyřicetčtyři.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Ve čtyřicetčtyři. Aha.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Za nim jede mašina.“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Za nim jede mašina. No to nevadí. No když se tam, já jsem mu dával 66 stošedesátjedničku, mám ji napsanou i s nabídkou, on to napsaný nemá. Jo a vzal mi tu raketu.**“

02:41:06 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Počkej ty vole.“

výpravčí žst. Mohelnice: „**No a po tem volal, že, že do něho něco kleplo zezadu.**“

02:41:15 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Mohelnice: „**Že stál u vjezdu, že.**“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Aha.“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Jenže to by musela být raketa.**“

02:41:31 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Tak ta 66 stošedesátjednička byla u vjezdu nebo co?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**No u vjezdu v Moravičanech. On mi tvrdí, ale dispoziční výpravčí**

žst. Moravičany, že to nemá napsaný, že mi to nebral. Já to mám napsaný, že sem mu to dával, ty vole v 1:53.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**No ty vole. A co se děje teda?“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Ted'ka ta jela ta 60 třístadevadesátosmička, na trať vyjela, jedou s tím se tam prostě podívá, že mi řekne, ale já volám vysílačkou, volám celou dobu pošťáka a on se nehlásí vůbec, víš.“**

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Hm.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Tak já nevím jestli někoho zavolat, ku... nebo, nebo co.“**

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Ty vole.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Čekám, co řekne, vole, no. On říkal, že do něho něco koplo zezadu, že poskočil o 3 metry, vole.“**

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „**Ty vole.“**

02:42:12 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „**To by se muselo přehrát, že ty hovory. No tak Počkej.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Mohel.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Ježíš. Počkej, tebe jsem nechtěl, promiň.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Vem si tu dvěštosmičku, si vem.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Cože?“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Máš si vzít tu dvěstaosmičku z Červenky.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Ale už je tam ten vlak?“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Co? No, je u vjezdu. A já chytám tu poštu a ta pošta se nehlásí vůbec.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No, tak fíra z pošty je ku... na tým, na tým, tam mluvil s ním na té 60 třístadevadesátosmičce nebo co. Nebo počkej nebo vlastně já nevím, který se objevil. Ku... zavolejte temu provoznímu, ať se musí to zavízt.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Už jsem mu volal, už jsem mu volal.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**A říkals mu, co se děje?“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**No neříkal jsem mu to všechno přesně, co se děje.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Protože on chce po mně vzít tohle, no tak.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**To se domluvíme. Já ho.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Tak ale musíš to ku..., jestli jsou v sobě.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Tak dobře. Tak ale v sobě, vole já volám, volám toho nexáka, ten se nehlásí.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Hm.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**No tak já nevím, co mám dělat, no.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Já už vidím. Ještě mám tady na zhlaví teho sudýho vlaka.“**

02:43:07 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „**Tu 60 třístadevadesátosmičku, no tak. On tam asi stojí. No dobře ty vole dyť to ku... není možný, vole. Tak já to mám napsaný. Tyto nemáš napsaný?“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Já to nemám napsaný. Tady ti říkám já mám akorát tady 54 053 ve 23 od tebe, v 18 akorát přijetí.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**18, to pasuje. No já to mám napsaný teda 20, no ale to nevádí. Já ale 23 jsem ti ti dával, že?“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Co?“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**23 sem ti to dával.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**23 nexák.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**No ale ty vole, to, to mám napsaný tu 63 161 1:53 ty vole.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No nemám to ti to říkám, no.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Ku... nenapsals sis to.“**

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No tak seš prsklej, tak bych ti, jak bych ti tady mohl dát přijetí teda.“**

výpravčí žst. Mohelnice: „**Já se ptám jenom. Já nevím vole.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „No.“

výpravčí žst. Mohelnice: „No to je bezvadný vole.“

02:43:55 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „To je bezvadný vole, no.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Zkus volat tu 60 třístadevadesátosmičku, jestli se něco děje.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Jo.“

02:46:34 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Mluvils s tou 60 třístadevadesátosmičkou?“

výpravčí žst. Mohelnice: „Říkal tam, že tam nebyl od toho pošťáku.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Prosím.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Že tam nebyl od toho pošťáku, že mluví s tím fírou od vedle.“

02:46:43 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „Tak já nevím, co tam dělají ty vole.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Tak ku..., co. Jsou dva vlaky na trati, tak co dělají, no?“

výpravčí žst. Mohelnice: „Dobře. Tak říkal, že tam pojede k němu, no tak.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Já ti říkám nahlas to, ať ku... z toho není průser. Stejně z toho už průser bude.“

02:46:58 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany / RCP Ostrava

výpravčí žst. Mohelnice: „Dyť vole a co mám říct vole.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**No tak žes mně nedal vlaka a žes tam pustil dalšího, no.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Nedal ty vole, dyť já jsem ti ho dával.**“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „**Tak ku... nemám, bych ho měl napsaný asi, ne?**“

výpravčí žst. Mohelnice: „**Ty vole, dobře. Já jdu tady vedle někam.**“

výpravčí žst. Mohelnice: „Mohelnice.“

dispečer RCP Ostrava: „Ostrava provozní.“

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“

dispečer RCP Ostrava: „Ještě se tam pořádně domluvte mezi sebou než mi řeknete potom, co a jak, jo?“

výpravčí žst. Mohelnice: „No právě se domlouváme, no.“

dispečer RCP Ostrava: „Dobře. Tak mi pak zavolej jak budeš mít klid a domluvte se pořádně.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Ja.“

02:50:08 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany / TRS

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „No, Moravičany.“

výpravčí žst. Mohelnice: „No, oni jsou v sobě, vole. Musíme zavít.“

TRS: „..... (oslovení – uvedeno jméno strojvedoucího vlaku Pn 66161), slyšels mě?“

výpravčí žst. Mohelnice: „Jo, slyšel. Běžte se podívat na toho fíru tam od, od toho nexu.“

TRS: „To jsem tě slyšel, jo. Ted' to volal kdo?“

výpravčí žst. Mohelnice: „Mohelnice.“

TRS: Mohelnice. „Pane výpravčí na vlaku 60 398.“

02:51:22 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany / žst. Olomouc (nehodová pohotovost UŽST Olomouc)

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Moravičany.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Počkej, počkej tu.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Moravičany.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „No ahoj, Olomouc.“
výpravčí žst. Mohelnice: „No.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „Tam něco máte?“
výpravčí žst. Mohelnice: „No, máme tam nějaký problém, no.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „A co tam je?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Na. Vypadá to, že jsou tam na sobě. Normálně, že ten 66 161 a 54 053. Je to do profilu, je to neprůjezdný.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „66 161 a počkej. Co tam vypadlo, ať vím, co mám provoznímu říct?“
výpravčí žst. Mohelnice: „54 053, no vypadá, že to vypadlo, no.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „54 053, jo?“
výpravčí žst. Mohelnice: „No, najela na 66 161, no.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „Jako na sebe, jo?“
výpravčí žst. Mohelnice: „No, zezadu.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „Aha. Počkej a tam jezdíte vlastně to.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Mezistaničně.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „Mezistaničně, aha. 66 161 na, na kerej?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Ne, 54 053 na 66 161.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „54 053 na 66 161, ja?“
výpravčí žst. Mohelnice: „No.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „Dobrý. A to je mezi Mohelnicí a Moravičanama?“
výpravčí žst. Mohelnice: „A Moravičanama, no.“
nehodová pohotovost UŽST Olomouc: „Ku.... To já už mu teda volám provoznímu. Dobrý.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Jo, jo.“

02:52:34 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Mora.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Prosím tě zavolej záchranku a policajty, jo.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Hm.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Jo.“
dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Jo, jo.“

02:53:45 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / RCP Ostrava

výpravčí žst. Mohelnice: „Mohelnice.“
dispečer RCP Ostrava: „Ostrava provozní.“
výpravčí žst. Mohelnice: „Už ti to, volal ti to olomouckej?“
dispečer RCP Ostrava: „Ne, ne. Něco jsem slyšel. A to už neprojedem asi, že?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Ne, to neprojedem. Ted'ka mi volal z té 60 398, že u vjezdu stojí 66 161, do Moravičan.“
dispečer RCP Ostrava: „No.“
výpravčí žst. Mohelnice: „A na něm je njetá 54 053 a mašina je zmačklá z obou stran do profilu. A už jsme teda volali, záchranku, policajty.“
dispečer RCP Ostrava: „A on ten 60 398 je kde? Projel nebo?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Ten stojí na druhé koleji, ten ten je v pořádku. On říkal, že couvne zpátky do Moravičan.“
dispečer RCP Ostrava: „Ale stojí před nima jako?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Stojí před nima, no, ale každopádně.“
dispečer RCP Ostrava: „A neprojede?“
výpravčí žst. Mohelnice: „Ne, je to neprůjezdný, říkal.“
dispečer RCP Ostrava: „Hm. Tak to je paráda, to jsme dojezdili. Dobrá.“
výpravčí žst. Mohelnice: „421 stojí, stojí u mě, zastavila, já nevím, 2:48 to napíšu.“

dispečer RCP Ostrava: „*Ťukni tam nebo já to tam ťuknu, 2:48, dobre.*“

výpravčí žst. Mohelnice: „*Jo.*“

dispečer RCP Ostrava: „*Dobre.*“

02:55:45 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*Lukavice.*“

výpravčí žst. Mohelnice: „*No, tam v té trati jsou na sobě, takže je to neprůjezdný a vlastně celý do profilu.*“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*Je to do profilu, jo?*“

výpravčí žst. Mohelnice: „*Jo. Mašina prej je zmuchlaná a volal jsem toho řízu z té, toho nexu a on se vůbec nehlásí, vole, takže bůhví, co tam je.*“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*No ty vole.*“

výpravčí žst. Mohelnice: „*Takže je to prostě neprůjezdný, vole. To je průser jak mraky.*“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*No to je v pr...i teda.*“

výpravčí žst. Mohelnice: „***Ale ku... já to mám napsaný vole, on to napsaný nemá.***“

02:56:16 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*Ty krávo.*“

02:56:20 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*No, předpokládám, že dalšího vlaka tímpádem nebudeš brát už?*“

výpravčí žst. Mohelnice: „*Ne, to bych byl ucpaný už.*“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*No, ještě na co by sis ho tam tahal?*“

výpravčí žst. Mohelnice: „***Dobře. Ale ku..., dyť sem, dyť sem mu to ty vole, sem mu to dával. Do pr...e, to mám napsaný, ty vole, všeko. On nemá napsanýho nic.***“

02:56:34 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*Ta 398 je kde?*“

výpravčí žst. Mohelnice: „*Ta na druhé stojí. Ta se tam jela podívat co tam, co se tam děje.*“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*Jako na druhé traťové?*“

výpravčí žst. Mohelnice: „*No, no, no.*“

02:56:43 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Mohelnice: „***Ty to je vlastně za vjezdem kousek, že?***“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*Ty kokot.*“

výpravčí žst. Mohelnice: „***On do něho buchl s tím pošťákem dozadu, no.***“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*No, víš.*“

02:56:52 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*A ten jel určitě jako kráva.*“

výpravčí žst. Mohelnice: „*Určitě jak prase, no.*“

02:56:57 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „*Ty vole.*“

výpravčí žst. Mohelnice: „***No, je to, protože jel mezistaničně, že.***“

02:57:05 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Mohelnice: „***Já to mám napsaný. On to napsaný nemá, tu 66 161.***“

02:57:12 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Lukavice na Moravě

výpravčí žst. Mohelnice: „*No, při tom tady projel 1:53 a ta pošta jela až, ta pošta jela až, 2:23 tady*“

projížděla, ty vole, za 20 minut.“

výpravčí žst. Lukavice na Moravě: „Hm.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Dobrý, já jdu vedle.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Ty, tak je to zavizovaný všecko.“

výpravčí žst. Mohelnice: „No.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „A volals temu provoznímu tam.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Jo, už to ví, jo.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Jo, tak, co ještě, keho chceš ještě volat. Temu dispečerovi do Olomouce, ne? Temu, temu.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Ten to ví. Tak oni už to tam dají, že.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „No dobrý, ja.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Na ale tam je ku..., ty vole, to sme normálně, to přece není normální.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „A co se, co tam, temu říkovi je něco?“

výpravčí žst. Mohelnice: „Já nevím. Oni tam šli k němu, ale on říkal, že mašina prostě, že je zdemolovaná z obou stran a on se vůbec nehlásí trskou.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Hm, dobrý.“

03:06:10 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „Mohelnice.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „No, jak to vypadá? Už jsou tam policajti, teda ta sanitka?“

výpravčí žst. Mohelnice: „Policajti byli ted'ka tady u mě, já jsem je tam poslal.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „A sanitka nic? Já jsem je poslal přímo na, kolem kolem trati.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Však jo. Já to tam neznám přesně, že. Ale tak jsem je tam poslal. A vlastně ten to ví, vlakový to ví, dozorčí v Olomouci to ví a a ten Kocián, co má asi nehodovku tak to ví taky. Ten už volal.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Tak já jsem volal teda policajty, záchranka a olomoučtí hasiči jsou avizovaní, jo.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Ty vole, to mi řekni ku..., jak toto se mohlo stát.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „To nevím čoveče.“

03:06:49 hod. – telefonní spojení žst. Mohelnice / žst. Moravičany

výpravčí žst. Mohelnice: „Ten, z toho nákladu z té 161 tam říkal, že tam čumí skoro 20 minut u vjezdu, vole.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Tak ale já to nemám napsaný, no tak.“

výpravčí žst. Mohelnice: „Ty vole, proč to mám napsaný já, vole?“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „To nevím.“

výpravčí žst. Mohelnice: „..... odhlášku 59.“

dispoziční výpravčí žst. Moravičany: „Počkej.“

Přepis záznamů traťového radiového systému zaznamenaných elektronickým záznamovým zařízením ReDat 3, situovaným v žst. Mohelnice, ze dne 13. 09. 2008, týkajících se hovorů vedených strojvedoucími vlaků Pn 60398 a Pn 66161 prostřednictvím vozidlové radiostanice VS 47 HDV vlaku Pn 60398 s výpravčími žst. Mohelnice a žst. Moravičany.

02:22:28 hod.

- „Moravičany, jsem na příjmu.“
- „Moravičany, jsem na příjmu.“

02:23:15 hod.

- „Vlak 60398 na příjmu – zbytek nesrozumitelný.“

02:24:26 hod.

- „60398, žádá hovor.“

02:24:26 hod.

- „60398 žádá o hovor.“
- „Vlak 60398 na příjmu.“
- „Moravičany,“ (uvedeno příjmení dispozičního výpravčího žst. Moravičany).
- „Teď jsem volal já, do protivky tady stojí vlak, dával mi Stůj, zastavte všemi prostředky.“

02:25:16 hod.

- „Moravičany, jsou na příjmu?“

02:25:36 hod.

- „Moravičany, volám Moravičany, jsou na příjmu?“
- „Moravičany, volám Moravičany, jsou na příjmu?“

02:26:31 hod.

- „Vlak 60398 na příjmu.“
- „Doprava Mohelnice, co se děje?“
- „Kdo volá?“
- „Doprava Mohelnice, co se děje?“
- „Dívej se, to že vlak do protivky“
- „Neslyším.“
- „Vlak do protivky stojí a dává mi Stůj, zastavte všemi prostředky. Strojvedoucí asi ke mně jde, bo vidím světlo, takže mu jdu naproti a uvidíme.“
- „Ještě jednou to řekni.“
- „Vlak do protivky mi dával Stůj, zastavte všemi prostředky, někdo ke mně jde se světlem, takže dál nevím. Jak budu vědět, ozvu se.“
- „Dobře, dobře, ?????..... do protivky šest tři stopadesáttrojka.“
- „Nevím, ku..., mě tady svítí do protivky světlo...???...“
- „Vrátíš se s ním?“
- „Dobře.“
- „Jo. A ozvi se.“

02:30:25 hod.

- „Vlak 60398 žádá o hovor.“

02:31:32 hod.

- „Vlak 60398 na příjmu.“
- „Mohelnice, vo co de?“
- „Moment, předám.“
- „Na příjmu Mohelnice?“
- „No.“
- „Ty, tam ze zadu do mě asi něco buchlo. Vždyť mě to popolitlo o takových čtyři metry, ten vlak 66161.“
- „Cože?“
- „Nic tam neměls?“
- „Počkej, ty seš kterej?“
- „66161, to jsem projel Mohelnicema, zastavil tady u vjezdu do Moravičan a pak ze zadu jsem cejtíl, jak když do mě něco najede.“
- „Nesrozumitelné.“
- „Teď najednou rána a o tři metry dopředu.“

- „Jedině, že by držel poslední vůz, bylo to natažený a jediné... to se mi nezdá, že by to povolilo, že by se to natáhlo celý, že by to...“
- „Taky nic nevím.“
- „Jak dlouho? Čtvrt' hodiny, čtvrt' hodiny jsem stál.“
- „No doprava Mohel.“
- „No tak ještě jsem na příjmu.“
- „No a ty seš z čeho prosím tě?“
- „Já jsem nákej pan z toho protějšího, já jsem z vlaku 66161, co jsem projel Mohelnicema a stál jsem tady u vjezdu čtvrt' hodiny, a pak mi najednou vlak o tři metry popojel dopředu, vid'.“
- „Dobře, a co s váma dál? Nic se nestalo? Jako?“
- „Cože?“
- „Nic se nestalo?“
- „Nevím, nevím co je vzadu, nebo kolik to událo. Ty tam nic nemáš z Mohelnice, že by tam něco jelo na mě?“
- „No počkej. Tam jel, tedy jela pošta, ale to jako.... tedy jela pošta, no.“
- „Pošta? Projížděla ještě?“
- „No, pošta jela ještě.“
- „Za mnou, jó?“
- „Jó.“
- „Tak to musel být on asi.“
- „Von tě asi nestáhl.“
- „Von mě nestáhl, tak to musel bejt von, kterej do mě klepnul.“
- „No dobře, stalo se něco, nestalo?“
- „Já nevím, já se tam nebyl podívat. Já jsem se nemohl dovolat vysílačkou, tak jsem zastavil vlak a z něj volám. Takže..“
- „Jasný, jasný.“
- „Takže von si“
- „Dobrý, dobrý, nic se neděje, prosím tě. Dobrý, já se domluvím tady s vedlejším jo.“
- „Dobrý.“
- „Jó.“

02:36:16 hod.

- „Vlak 60398 žádá o hovor.“
- „Doprava.“
- „A tady strojvedoucí od vlaku 60398. Takže strojvedoucí od vedlejšího vlaku tady hovořil ...“

02:37:05 hod.

- „Vlak 60398 je na příjmu.“
- „Vono to spadlo od Moravičan?“
- „Tak údajně za tím vlakem poslal někdo pošťáka do protivky, jo.“

02:47:19 hod.

- „Vlak 60398 žádá o hovor.“

02:47:19 hod.

- „Vlak 60398 žádám o hovor.“
- „Vlak 60398 na příjmu.“
- „Strojvedoucí, doprava?“

02:48:06 hod.

- „Vlak 60398 na příjmu.“

02:48:15 hod.

- „Vlak 60398 na příjmu.“
- „Vlak 60398 žádám o hovor.“

02:48:23 hod.

- „Vlak 60398 žádám o hovor.“
- „Vlak 60398 žádám o hovor.“

Přepis záznamů místního radiového systému zaznamenaných elektronickým záznamovým zařízením ReDat 3, situovaným v žst. Mohelnice, ze dne 13. 09. 2008, týkajících se hovorů vedených strojvedoucími vlaků Pn 60398 a Pn 66161 prostřednictvím vozidlových radiostanic VS 47 HDV vlaku Pn 60398 a Pn 66161 s výpravčími žst. Mohelnice a žst. Moravičany.

02:44:07 hod.

- „Moment, hned se ti do toho podívám. Třicet dva vozů by to mělo bejt.“
- „Dobrý, takže zatím to tady je na kolejích všechno, abychom věděli, jak je to dlouhý, asi.“

02:45:01 hod.

- „Mohelnice, chtěl někdo něco?“
- „Doprava Mohelnice, tady strojvedoucí z druhé koleje, hovoříme jenom mezi sebou?“
- „No dobře, ale kdo s kým?“
- „60398 a vedle strojvedoucí, kterej mi dával Stůj, zastavte všemi prostředky. S tím hovořím.“
- „Dobře, a ten tam není, z té pošty?“
- „Tam jsme ještě nedojeli, nevím.“
- „No dobře.“

02:48:48 hod.

- „Mohelnice doprava, slyšíme se?“
- „Slyším.“
- „Mohelnice doprava, kolem toho to je neprůjezdný, je tady lokomotiva ve vagóně, vagón je v druhé koleji. Jsme tady dva, teďkom, strojvedoucí z lokomotivy, co tady byl se mnou běží zpátky.“
- „Počkej, tak to je vypadený, nebo ne? Říkals, že je to vypadený?“
- „Výpravčí, volejte záchranku, volejte policajty, volejte vyšetřovačky. Tady je zavalená kolej, mašina je z obou stran úplně zdemolovaná, dva vozy jsou v profilu. Já jsem tu jako doprovod na zadním motoru, který je tady za tom vlaku 60398. Jdem se podívat, jestli tam ten fíra někde je.“
- „Jo.“
- „Rozumím?“
- „Jo, rozumím.“

02:50:17 hod.

- „..... (oslovení, uvedeno jméno strojvedoucího vlaku Pn 66161), slyšels mě?“
- „Jo slyšel, jako fíra ten od toho Nexe.“
- „Teď tam volal kdo?“
- „Mohelnice.“
- „Mohelnice, pane výpravčí, na vlaku 60398, tady vlakový strojvedoucí, za vlakovou lokomotivou jsem já s traktorem. Je to tady zavalený, dva vozy jsou do profilu, lokomotiva

je z obou stran zdemolovaná, tak se tam utíkáme podívat. Volal jsem, nikoho jsme neviděli. Nikoho jsem neslyšel. Volejte policajty, volejte záchranku. My zatím jdeme hledat.“

- „Jó, dobře.“
- „A je to prakticky v prostoru další, zhruba.....“
- „Dobrý, dobrý, rozumím.“

03:00:01 hod.

- „Mohelnice, slyší mě někdo?“

03:00:14 hod.

- „Mohelnice, slyší mě někdo?“
- „No, slyším tě na vlaku 66161.“
- „Jak to tam vypadá?“
- „Kluci tam popojeli, jsou tady na tom kanále, možná že tam koukaj, protože říkali, že je tam mašina nějak zabořená do vagónů a koukali se tam někde po tom chlapovi, jestli ho tam někde nenajdou, protože ho tam nikde neviděli.“
- „Protože já jsem volal trskou a on se vůbec neozýval.“
- „No, oni se tam šli právě povídat a on myslím volal jestli volal Moravičany, nevím kde jsem poslouchal, aby zavolali policajty a radši i sanitku, takže, zkus se spojit s Moravičanama.“
- „Jo, to jsme zavolali už.“
- „No tak kluci se tam po něm asi koukaj, tak zatím mi nic neříkali. Já jsem tady na tom kanále, s klukama jsme se domluvili, že kdyby něco bylo, tak zatím jsou někde v terénu.“
- „Prosím tě, jak dlouho tam stojíš u toho vjezdu?“
- „No jak jsem tady dlouho stál?“
- „Jo.“
- „**No, čoveče, zkoušel jsem to tak po deseti minutách, nebo dvanácti volat. Nešla mi vysílačka, tak nevím, jestli jsem tady stál čtvrt' hodiny, neodhadnu to teďka.**
- To vidím.“

03:11:13 hod.

- „Slyšíš mě?“
- „Doprava Mohelnice.“
- „Poslouchám tě. No.“
- „Tady strojvedoucí 60398, já ještě zkouším volat strojvedoucího na vlaku šest šest tři sta, nebo stošedesátjedna, ať si zavře vzduch do potrubí, protože to tam žene jak je to vyhozený, ať se zbytečně zas netejrá no a z vlaku kolega..... no počkejte, to je Mohelnice? Byl tady výpravčí z Moravičan, ten šel zpátky do stanice.“
- „Dobře, a cos tam zjistil teda?“
- „Teda, máte hromadu jak kráva. Dva vozy jsou venku, mašina je zdemolovaná z obou stran a strojvedoucí, ten je zavalenej na stanovišti. Pravděpodobně mrtvej. Předtím jsme volali policajty a co všechno.“

Plné znění přepisů komunikace ze záznamového zařízení ReDat 3 žst. Mohelnice je nedílnou součástí spisu MU.

Strojvedoucí vlaku Pn 66161 v zápisu se zaměstnancem ze dne 16. 09. 2008 uvedl, že pro navázání spojení s výpravčím žst. Moravičany použil vozidlovou stanici VS 47 HDV vlaku Pn 66161. Spojení s výpravčím žst. Moravičany se mu však nepodařilo navázat. Součástí dat zaznamenaných zařízením ReDat 3 jsou registrované pokusy o navázání spojení (neidentifikovatelné šумы), u nichž lze předpokládat, že se jedná i o neúspěšné pokusy o navázání spojení prostřednictvím TRS mezi strojvedoucími vlaku Pn 66161 a výpravčím žst. Moravičany.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Ochrana a zabezpečení místa vzniku MU byla zajištěna ve spolupráci s PČR a dalšími složkami IZS v souladu s § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb., a to pověřenými osobami provozovatele a dopravce. Souhlas se zahájením odklizovacích prací byl DI COP udělen dne 13. září 2008 v 07:28 hod.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlaku Pn 66161: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 12. září 2008, v 17:10 hod. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Strojvedoucí vlaku Nex 54053: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 12. září 2008, v 23:30 hod. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Výpravčí žst. Mohelnice: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 12. září 2008, v 18:18 hod. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Dispoziční výpravčí žst. Moravičany: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 12. září 2008, v 17:48 hod. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Venkovní výpravčí žst. Moravičany: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 12. září 2008, v 17:48 hod. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Ve dnech 14. a 21. října 2008 byla u společnosti České dráhy, a. s., PO Olomouc, provedena Státním úřadem inspekce práce, Oblastním inspektorátem práce pro Moravskoslezský kraj a Olomoucký kraj, kontrola zaměřená na dodržování povinností vyplývajících z právních předpisů, z nichž vznikají zaměstnancům práva a povinnosti v pracovněprávních vztazích včetně právních předpisů o odměňování, náhradě mzdy nebo platu, právních předpisů stanovících pracovní dobu a dobu odpočinku, právních předpisů k zajištění bezpečnosti práce a ostatních ustanovení podle § 3 zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů. V rámci kontroly byli vybráni tři zaměstnanci zúčastnění na vzniku MU (výpravčí žst. Mohelnice, dispoziční výpravčí žst. Moravičany, venkovní výpravčí žst. Moravičany). Provedenou kontrolou nebyly zjištěny žádné okolnosti, které by měly jakoukoliv souvislost se vznikem předmětné MU, viz dokumenty „PROTOKOL o výsledku kontroly“, č. j.: 1-555/2009, ze dne 05. 03. 2009 a „PROTOKOL o výsledku kontroly“, č. j.: 1-556/2009, ze dne 05. 03. 2009.

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

Výpravčí žst. Mohelnice při podání vysvětlení uvedl okolnosti, které jsou zaznamenány v dokumentu „Úřední záznam o podaném vysvětlení“, vyhotoveném Policií České republiky, v Mohelnici dne 13. 09. 2008 od 09:15 do 10:14 hod., z něhož vyplývá, že se výpravčí žst. Mohelnice dle svého vyjádření cítil asi 1 měsíc unavený a nervózní. Při nástupu směny 12./13. 09.

2008 se dle svého vyjádření cítil celkem dobře, ale v průběhu směny, kolem 23. hod., začal pociťovat únavu. Protože má dle podaného vysvětlení osobní rodinné problémy, které musel neprodleně řešit, spal před předmětnou směnou pouze asi 1 až 2 hodiny. **Současně uvedl, že úroveň únavy a jeho stav nebyl takový, že by nemohl řádně vykonávat službu výpravčího. Zároveň ve svém vyjádření uvedl, že pokud by pozoroval, že jeho stav je takový, že by nebyl schopen vykonávat službu výpravčího, požádal by o vystřídání.**

Při zjišťování příčin a okolností předmětné závažné nehody nebyly u osob zúčastněných na MU zjištěny žádné okolnosti týkající se zdravotního stavu a fyzického stresu, které by měly vliv na vznik MU.

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

Strojvedoucí za jízdy vlaků Pn 66161, Pn 60398 a Nex 54053 pozorovali trať a návěsti z pravé strany předního stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy.

Stanoviště strojvedoucího HDV typu 71 E1 a 71 E2 řady 163 a HDV typu 69 Er řady 362 jsou ergonomicky uspořádána tak, že strojvedoucí má nerušený výhled nejen na ovládací, kontrolní a signalizační prvky a zařízení umístěné na ovládacím pultu strojvedoucího a panelu signalizace nad pravým čelním oknem, ale také před a šikmo do stran HDV.

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

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Drážní inspekce neneviduje žádné mimořádné události podobného charakteru.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Ke vzniku MU došlo dne 13. září 2008 ve 02:21:59 hod., na dráze železniční, kategorie celostátní Přerov – Česká Třebová (trať 309), mezi žst. Moravičany – Mohelnice, traťová kolej č. 1, km 54,397, v katastrálním území Moravičany. V inkriminovaném traťovém úseku je celostátní dráha dvoukolejná, elektrifikovaná stejnosměrným napětím 3.000 V ss.

Předvídaný odjezd vlaku Pn 66161 z žst. Lukavice na Moravě do žst. Mohelnice byl dle dat zaznamenaných univerzálním digitálním záznamovým zařízením ReDat 3 a dopravního deníku dán prostřednictvím traťového telefonního okruhu výpravčím žst. Lukavice na Moravě v 01.50 hod.

s tím, že vlak Pn 66161 projede v žst. Lukavice na Moravě 01:56 hod. **Přestože bylo v souladu s ROVZZ č. 14N32 (etapa B1) zavedeno v traťové koleji č. 1 mezi žst. Moravičany – Mohelnice telefonické dorozumívání a jízda následných vlaků se zabezpečovala telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou, nepožádal výpravčí žst. Mohelnice formou nabídky o souhlas k jízdě vlaku Pn 66161 do mezistaničního oddílu mezi žst. Mohelnice a Moravičany po traťové koleji č. 1 výpravčího žst. Moravičany, který tudíž nedal souhlas k jízdě tohoto vlaku do mezistaničního oddílu mezi žst. Mohelnice a Moravičany po traťové koleji č. 1 přijetím, což je doloženo hlasovými záznamy záznamového zařízení ReDat 3 situovaného v žst. Mohelnice, které zaznamenává a archivuje hlasové komunikace vedené po telefonních linkách a radiových sítích přilehlých žst. a traťových úseků. Přes výše uvedené okolnosti byla výpravčího žst. Mohelnice pro jízdu vlaku Pn 66161 využita již dříve postavená vlaková cesta pro imaginární vlak z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice na staniční kolej č. 1 žst. Mohelnice a dále ze staniční koleje č. 1 na traťovou kolej č. 1 mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany. Vlak Pn 66161 projel žst. Mohelnice dle zaznamenaných dat SZZ žst. Mohelnice ve 02:01:20 hod. a posléze zastavil v km 54,833, tj. 317 m před vjezdovým návěstidlem žst. Moravičany. **Protože výpravčí žst. Moravičany nebyl výpravčího žst. Mohelnice nabídkou požádán o souhlas k jízdě vlaku Pn 66161 po traťové koleji č. 1 do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany a neudělil souhlas k jízdě tohoto vlaku do předmětného mezistaničního oddílu přijetím, neprovedl obsluhu vjezdového návěstidla 1S ani žádné jiné dopravní úkony pro dovolení vjezdu vlaku Pn 66161 do žst. Moravičany.****

Předvídaný odjezd vlaku Nex 54053 z žst. Lukavice na Moravě do žst. Mohelnice byl dle dat zaznamenaných záznamovým zařízením ReDat 3 a dopravního deníku dán prostřednictvím traťového telefonního okruhu výpravčího žst. Lukavice na Moravě ve 02:12 hod. s tím, že vlak Nex 54053 projede v žst. Lukavice na Moravě 02:19 hod. Ve 02:14:12 hod. výpravčí žst. Mohelnice pro vlak Nex 54053 provedl přípravu vlakové cesty a následně postavil vlakovou cestu z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice na staniční kolej č. 1 žst. Mohelnice. Dle dopravního deníku žst. Mohelnice nebyl předvídaný odjezd výpravčího žst. Lukavice na Moravě aktualizován hlášením skutečného odjezdu. Výpravčí žst. Mohelnice ve 02:12 hod., tedy po obdržení předvídaného odjezdu z žst. Lukavice na Moravě, požádal formou nabídky o souhlas k jízdě vlaku Nex 54053 do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany po traťové koleji č. 1 s předvídaným odjezdem žst. Mohelnice ve 02:23 hod. Venkovní výpravčí žst. Moravičany dal z pověření dispozičního výpravčího souhlas k jízdě vlaku Nex 54053 do mezistaničního oddílu mezi žst. Mohelnice a Moravičany po traťové koleji č. 1 přijetím. Ve 02:18:32 hod. provedl výpravčí žst. Mohelnice přípravu vlakové cesty a následně postavil vlakovou cestu ze staniční koleje č. 1 na traťovou kolej č. 1 mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany. Vlak Nex 54053 projel dle zaznamenaných dat SZZ žst. Mohelnice ve 02:21:34 hod., dle záznamu provedeném v dopravním deníku ve 02:20 hod. (tj. rozdíl -1' oproti zaznamenané skutečnosti) a následně vjel do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany obsazeného vlakem Pn 66161, kde ve 02:21:59 hod. v km 54,397 narazil do konce stojícího vlaku Pn 66161.

Následkem srážky vlaků Nex 54053 a Pn 66161 bylo hnací drážní vozidlo (dále jen HDV) vlaku Nex 54053 vykolejeno první nápravou ve směru jízdy vpravo. Čelo HDV se nacházelo v km 54,410,1, tj. 13,1 m za místem vzniku MU, zaklíněno do hloubky 0,9 m do zadní části vozové skříně návěstního vozu vlaku Pn 66161. Dynamikou nehodového děje dále bylo deformováno čelo HDV, včetně stanoviště strojvedoucího 1, až po úroveň dveří skříně elektroniky. Dále byly poškozeny 3 ze 4 TDV vlaku Nex 54053, které byly loženy poštovními zásilkami, přičemž TDV řazené jako 1. za HDV bylo vykolejeno všemi nápravami. Vlak Pn 66161 byl nárazem posunut o 5 m. Poškozeno bylo 6 z 32 TDV vlaku, ložených hnědouhelným substrátem. Poslední dvě TDV vlaku Pn 66161 (řazené jako 31. a 32. TDV za HDV) následkem MU vykolejily – 31. TDV dvěma nápravami podvozku „a“ (2. podvozek ve směru jízdy) a 32. TDV všemi nápravami. Obě TDV v konečném postavení po MU zasahovala do průjezdného profilu sousední traťové koleje č. 2. TDV byla rozsáhle deformována a vzájemně do sebe zaklíněna.

Bezprostředně po srážce vlaků Nex 54053 a Pn 66161 spatřil strojvedoucí vlaku Pn 66161

protijedoucí vlak Pn 60398, jedoucí po sousední koleji. Pro odvrácení ohrožení se rozhodl protijedoucí vlak zastavit návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Strojvedoucí vlaku Pn 60398 na tento pokyn reagoval použitím rychločinného brzdění a s vlakem před vzniklou překážkou na dopravní cestě zastavil.

4.2 Rozbor

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

V době vzniku MU byla jízda vlaků mezi žst. Mohelnice – Moravičany v traťové koleji č. 1 zabezpečována telefonickým dorozumíváním a jízda následných vlaků se zabezpečovala telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou, což bylo v souladu ROVZZ č. 14N32 (etapa B1). Výluka TZZ a VZ traťové koleje č. 1, při níž bylo vypnuto TZZ typu AB a to včetně VZ s přenosem kódu 50 Hz, se konala od 05. 09. 2008 (08:05 hod.) z důvodu aktivace nového elektronického TZZ typu ABE-1, včetně traťové části VZ.

Zabezpečení organizování drážní dopravy telefonickým dorozumíváním, tj. **nabídkou, přijetím a odhláškou**, je v podmínkách provozovatele sjednáváno telefonickým spojením, v tomto konkrétním případě traťovým telefonním okruhem Mohelnice – Moravičany. V případě poruchy traťového telefonního okruhu jsou výpravčí povinni využít jiných telekomunikačních prostředků, jež jsou konkretizovány základní dopravní dokumentací, které použity nebyly.

Ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy, obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele SŽDC (ČD) D2 se **nabídkou** rozumí žádost výpravčího o souhlas k jízdě vlaku, **přijetí** je souhlas výpravčího k jízdě vlaku. Nabídku výpravčí nijak písemně nedokumentují. Přijetí zaznamenávají oba výpravčí, tzn. nabízející i přijímající, časovým údajem do určeného sloupce záznamu o průběhu řízení drážní dopravy (dále jen dopravní deník). V nabídce se vždy uvádí název vlastní stanice, zda vlak ze stanice odjede nebo ve stanici projede, časový údaj předpokládaného odjezdu, resp. průjezdu, v hodinových a minutových hodnotách a příjmení výpravčího. Půlminutové časové údaje se neuvádějí. Nabídka a přijetí na traťovém telefonním okruhu je současně i hlášením předvídaného odjezdu výpravčímu sousední stanice. Vlaky se nabízejí v časovém období 1 až 5 minut před časem předvídaného odjezdu nebo průjezdu vlaku. Za **odhlášku** se považuje zpráva zadní dopravně daná předepsaným způsobem, že celý vlak uvolnil prostorový oddíl. Tato zpráva musí být dána bez prodlení. Telefonní odhlášku směl v žst. Mohelnice a Moravičany dávat jen výpravčí. Časy došlých i daných odhlášek musí výpravčí zapsat do určených sloupců v dopravním deníku, v případě došlé odhlášky smí časový údaj zapsat vždy až po potvrzení jeho přijetí. Výpravčí je povinen vždy se před dovolením jízdy vlaku přesvědčit, že za předchozím vlakem jedoucím po stejné traťové koleji došla odhláška.

Dle ustanovení čl. 249 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 **jsou výpravčí povinni zachovávat a důsledně dodržovat předepsaná slovní znění**. Tato jsou pro potřeby zabezpečení jízd vlaků telefonickým dorozumíváním stanovena vnitřním předpisem SŽDC (ČD) D2 v kapitole II. Řízení drážní dopravy (čl. 243 až 248, 254, 256 až 260, 261).

Drážní inspekce při zjišťování příčin a okolností vzniku předmětné MU analýzou dopravní dokumentace žst. Mohelnice, č. j.: 1-1507/2008/DI, ze dne 15. 09. 2008, a Moravičany, č. j.: 1-1507/2008/DI, ze dne 15. 09. 2008, dat zaznamenaných SZZ žst. Mohelnice, č. j.: 1-1609/2008/DI, ze dne 22. 09. 2008, a dat zaznamenaných zařízení ReDat 3, č. j.: 1-2101/2008/DI, ze dne 18. 11. 2008, zjistila následující skutečnosti:

- v 01:32:41 hod. došlo po vjezdu vlaku Pn 63101 ke změně návěstí vjezdového návěstidla 1S žst. Moravičany z návěstí „Přivolávací návěst“ na návěst „Stůj“ (v době od 01:32:41 hod. do 02:22:51 hod. indikovalo vjezdové návěstidlo 1S žst. Moravičany návěst „Stůj“);

- výpravčí žst. Mohelnice obdržel v 01:34 hod. od výpravčího žst. Moravičany odhlášku za vlakem Pn 63101;
- v 01:35 hod. výpravčí žst. Mohelnice provedl přípravu vlakové cesty a v 01:35:59 hod. následně postavil vlakovou cestu z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice na staniční kolej č. 1. **Tato vlaková cesta byla postavena bezdůvodně v době, kdy nebyl výpravčímu žst. Mohelnice dán výpravčím žst. Lukavice na Moravě předvídaný odjezd žádného vlaku lichého směru, tedy vlaková cesta byla postavena včetně návěstního znaku vjezdového návěstidla 1S žst. Mohelnice dovolujícího vjezd imaginárního vlaku do stanice;**
- **výpravčí žst. Mohelnice provedl přípravu vlakové cesty a v 01:38:32 hod. následně postavil vlakovou cestu ze staniční koleje č. 1 na traťovou kolej č. 1 mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany. I tato vlaková cesta byla výpravčím žst. Mohelnice postavena v době, kdy výpravčím žst. Lukavice na Moravě nebyl dán výpravčímu žst. Mohelnice předvídaný odjezd žádného vlaku lichého směru a výpravčí žst. Mohelnice nepožádal formou nabídky výpravčího žst. Moravičany o souhlas k jízdě do prostorového oddílu Mohelnice – Moravičany a tudíž se jednalo o postavení vlakové cesty a dovolení jízdy imaginárního vlaku bez souhlasu výpravčího sousední žst. Vjezdovým návěstidlem 1S žst. Mohelnice byla indikována návěst „Volno“ a na odjezdovém návěstidle S1 byla indikována návěst „Výstraha“;**
- v 01:50 hod. obdržel výpravčí žst. Mohelnice od výpravčího žst. Lukavice na Moravě předvídaný odjezd vlaku Pn 66161 s tím, že vlak Pn 66161 projede v Lukavici v 01:56 hod.;
- **rozborem dat zaznamenaných zařízením ReDat 3 bylo zjištěno, že výpravčí žst. Mohelnice nepožádal formou nabídky výpravčího žst. Moravičany o souhlas k jízdě vlaku Pn 66161 do prostorového oddílu Mohelnice – Moravičany;**
- vlak Pn 66161 projel žst. Mohelnice ve 02:01:20 hod. a posléze zastavil v km 54,833, tj. 317 m před vjezdovým návěstidlem žst. Moravičany;
- ve 02:12 hod. obdržel výpravčí žst. Mohelnice od výpravčího žst. Lukavice na Moravě předvídaný odjezd vlaku Nex 54053 s informací, že vlak Nex 54053 projede v Lukavici ve 02:19 hod.;
- **výpravčí žst. Mohelnice, aniž by od výpravčího žst. Moravičany obdržel odhlášku za vlakem Pn 66161, požádal ve 02:12 hod. formou nabídky výpravčího žst. Moravičany o souhlas k jízdě vlaku Nex 54053 do prostorového oddílu Mohelnice – Moravičany a venkovní výpravčí žst. Moravičany dal souhlas k jízdě tohoto vlaku přijetím;**
- ve 02:14:12 hod. výpravčí žst. Mohelnice pro vlak Nex 54053 provedl přípravu vlakové cesty a následně postavil vlakovou cestu z traťové koleje č. 1 Lukavice na Moravě – Mohelnice na staniční kolej č. 1 žst. Mohelnice;
- **ve 02:18:32 hod. provedl výpravčí žst. Mohelnice přípravu vlakové cesty a následně postavil vlakovou cestu ze staniční koleje č. 1 na traťovou kolej č. 1 mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany, čímž dovolil jízdu vlaku 54053 do prostorového oddílu obsazeného vlakem Pn 66161;**
- ve 02:18 hod. obdržel výpravčí žst. Mohelnice od výpravčího žst. Lukavice na Moravě skutečný čas odjezdu vlaku Nex 54053 s informací, že vlak Nex 54053 projel v Lukavici ve 02:18 hod. V dopravním deníku žst. Mohelnice však nebyl předvídaný odjezd výpravčím žst. Lukavice na Moravě aktualizován časem skutečného odjezdu;
- vlak Nex 54053 projel žst. Mohelnice ve 02:21:34 hod., dle záznamu provedeném v dopravním deníku ve 02:20 hod. (tj. rozdíl -1' oproti zaznamenané skutečnosti);
- ve 02:21:59 hod. v km 54,397 došlo ke srážce vlaků Nex 54053 a Pn 66161.

Ze zaznamenaných dat uvedených v bodě 3.5.2. dále vyplývá, že výpravčí žst. Mohelnice, dispoziční výpravčí žst. Moravičany a venkovní výpravčí žst. Moravičany spojovali nabídku a přijetí

nejen s jiným dopravním příkazem nebo hlášením, ale i se sděleními, které v žádném případě nesouvisely s organizováním drážní dopravy.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a část „ČÁST PRVNÍ OBECNÁ USTANOVENÍ“ čl. 6 písm. a) vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z1, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že po obdržení odhlášky výpravčího žst. Moravičany za vlakem Pn 63101 byla v žst. Mohelnice bezdůvodně postavena a v 01:38:32 hod. návěstními znaky vjezdového návěstidla 1S a odjezdového návěstidla S1 dovolena jízda projíždějícího imaginárního vlaku do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany, aniž by jízda tohoto imaginárního vlaku byla zabezpečena nabídkou a přijetím.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4, § 15 odst. 6 a 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 239 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že jízda vlaku Pn 66161 z žst. Mohelnice do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany po traťové koleji č. 1 nebyla zabezpečena nabídkou a přijetím.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4, § 15 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 241 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že výpravčí žst. Mohelnice formou nabídky výpravčího žst. Moravičany požádal o souhlas k jízdě vlaku Nex 54053 do prostorového oddílu Mohelnice – Moravičany, aniž by za předchozím vlakem Pn 66161 od výpravčího žst. Moravičany dostal odhlášku.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4, § 15 odst. 5 a odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 254 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že návěstí „Výstraha“ odjezdového návěstidla S1 žst. Mohelnice byla dovolena jízda vlaku Nex 54053 do prostorového oddílu traťové koleje č. 1 Mohelnice a Moravičany obsazeného vlakem Pn 66161.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 239 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že při dorozumívání mezi výpravčím žst. Mohelnice, venkovním a dispozičním výpravčím žst. Moravičany byly nabídky a přijetí spojovány s jinými dopravními příkazy a hlášením.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 242 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že při dorozumívání mezi výpravčím žst. Mohelnice a venkovním výpravčím žst. Moravičany byla nabídka vlaku Nex 54053 spojená s informací o jeho předvídaném průjezdu v žst. Mohelnici v 02:23 hod. uskutečněna v 02:12 hod., což je o 6 minut dříve, než je technologickými postupy provozovatele dráhy stanoveno.

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

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 249 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.,

nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že při dorozumívání mezi výpravčím žst. Mohelnice, venkovním a dispozičním výpravčím žst. Moravičany nebylo dodržováno předepsané slovní znění u nabídky vlaků Pn 63101 a Nex 54053.

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

Kontrolou a porovnáním písemných záznamů o průběhu řízení drážní dopravy vedených v dopravních denících žst. Mohelnice, č. j.: 1-1507/2008/DI, ze dne 15. 09. 2008, a Moravičany, č. j.: 1-1506/2008/DI, ze dne 15. 09. 2008, bylo zjištěno, že v dopravním deníku žst. Mohelnice je u vlaku Pn 63101 ve sloupci 16 „Odhláška Daná / Došlá“ uveden nesprávný časový údaj 01:44 hod. (správně 01:35 hod.) a u vlaku Pn 66161 ve sloupci 2 „Přijetí – Dal / Dostal“ uveden nesprávný časový údaj 01:50 hod. (správně žádný údaj – vlak nebyl výpravčím žst. Mohelnice nabídnut a tudíž výpravčím žst. Moravičany přijat), ve sloupci 3 „Předvídaný odjezd ze stanice – Vlastní / Sousední“ uveden nesprávný časový údaj 01:53 hod. (správně žádný údaj – vlak nebyl výpravčím žst. Mohelnice nabídnut a tudíž výpravčím žst. Moravičany přijat). Dále ve sloupci 13 „Příjezd / Odjezd“ je uveden nesprávný časový údaj 01:53 hod. (správně 02:01 hod.) a ve sloupci 16 „Odhláška Daná / Došlá“ uveden nesprávný časový údaj 01:59 hod. (správně žádný údaj – odhláška za vlakem nebyla výpravčím žst. Moravičany výpravčímu žst. Mohelnice dána, protože výpravčí žst. Moravičany neudělal souhlas k jízdě vlaku Pn 66161 a o jízdě tohoto vlaku do prostorového oddílu neměl žádnou informaci).

Z vyhodnocení dat zaznamenaných záznamovým zařízením ReDat 3, č. j.: 1-2101/2008/DI, ze dne 18. 11. 2008 vyplývá, že výše uvedené nepravdivé časové údaje byly do dopravního deníku žst. Mohelnice zapsány v průběhu komunikace vedené v době od 02:35:21 hod. prostřednictvím traťového telefonního okruhu Mohelnice – Moravičany mezi výpravčím žst. Mohelnice a dispozičním výpravčím žst. Moravičany, tedy dodatečně až po vzniku MU.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 436 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že do dopravního deníku žst. Mohelnice byly zapsány výše uvedené nepravdivé údaje o průběhu řízení drážní dopravy.

V době vzniku MU se konala mezi žst. Mohelnice a Moravičany výluka TZZ a VZ traťové koleje č. 1 dle ROVZZ č. 14N32 (etapa B1), č. j.: 1-1589/2008/DI, ze dne 22. 09. 2008, při níž bylo vypnuto TZZ typu AB a to včetně VZ s přenosem kódu 50 Hz. Informace o návěstech hlavních návěstidel nebyly při jízdě vlaků na vedoucí drážní vozidlo přenášeny. Rychlost vlaku ve smyslu § 7 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 616 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 nesměla být v daném úseku vyšší než 100 km.h⁻¹. V žst. Česká Třebová byla z důvodu poruchy brzdy TDV řady 56 54 90-78 357-0 Post w, řazeného ve vlaku Nex 54053, vypnuta z činnosti průběžná samočinná tlaková brzda tohoto TDV. Vypnutí průběžné samočinné tlakové brzdy mělo za následek snížení celkové brzdící váhy vlaku a tím i snížení skutečných brzdících procent na hodnotu 86 (deficit 23 brzdících %). Pro zajištění bezpečného zastavení vlaku na zábrzdnu vzdálenost byla vlaku Nex 54053 v traťovém úseku Zábřeh na Moravě – Červenka, tzn. i v traťovém úseku Mohelnice – Moravičany, snížena rychlost na 110 km.h⁻¹, o čemž byl strojvedoucí vlaku výpravčím žst. Česká Třebová prokazatelně zpraven písemným rozkazem „VŠEOBECNÝ rozkaz pro vlak č. 54053“ č. 0000862-259, viz dokument č. j.: 1-1626/2008/DI, ze dne 24. 09. 2008.

Strojvedoucí vlaku Nex 54053 byl v žst. Česká Třebová dále zpraven písemným rozkazem „VŠEOBECNÝ rozkaz pro vlak č. 54053“ č. 0000862-861, ze dne 13. 09. 2008, který obsahoval informace o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které měly přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, viz dokument č. j.: 1-1625/2008, ze dne 24. 09. 2008.

Analýzou výše uvedených písemných rozkazů bylo zjištěno, že strojvedoucí vlaku Nex 54053 jehož nejvyšší dovolená rychlost byla v traťovém úseku Mohelnice – Moravičany stanovena na

110 km.h⁻¹, nebyl ve smyslu § 2 odst. 4, § 7 odst. 3 a § 68 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 616 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 zpraven o omezení rychlosti na 100 km.h⁻¹ v předmětném traťovém úseku při jízdě po traťové koleji č. 1.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4, § 7 odst. 3 a § 68 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 616 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že dovolil jízdu vlaku rychlostí vyšší než 100 km.h⁻¹ v úseku, kde informace o návěstech hlavních návěstidel nebyly na vedoucí drážní vozidlo přenášeny.

Traťový úsek Dluhonice – Hoštejn je pokryt „Vf“ signálem sítě SRD prostřednictvím TRS, ostrůvkového systému, umožňujícím na sdruženém kanálu stuhu č. 64 s kmitočtovou čtveřicí 64A, 64B, 64C a 64D spojení mezi výpravčími žst. tohoto úseku a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS. Ostrůvky sítě SRD tvoří základnové rádiové stanice umístěné v jednotlivých žst. Traťový úsek Mohelnice – Moravičany, včetně obou přilehlých žst., pracuje na sdruženém kanálu stuhu 64 s přiděleným kmitočtem 467,925 MHz (64B). Pokyn o změně kanálové skupiny je strojvedoucími dán návěstími rádiovník s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“ ve směru Přerov – Česká Třebová v km 184,395, ve směru Česká Třebová – Přerov v km 28,150. Strojvedoucí jsou o pokrytí trati Přerov – Česká Třebová (trať č. 309) TRS a číslech kanálových skupin informováni i údaji Tabulky 1 Tabulek traťových poměrů TTP 309.

Vlak Pn 66161 projel žst. Mohelnice ve 02:01:20 hod. a posléze ve 02:02:30 hod. zastavil v km 54,833, tj. 317 m před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Moravičany indikujícím návěst „Stůj“. Protože výpravčí žst. Moravičany nebyl výpravčím žst. Mohelnice nabídkou požádán o souhlas k jízdě vlaku Pn 66161 po traťové koleji č. 1 do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany a neudělil souhlas k jízdě tohoto vlaku do předmětného mezistaničního oddílu přijetím a tudíž o jízdě vlaku v mezistaničním oddílu nevěděl, neprovedl obsluhu vjezdového návěstidla 1S ani žádné jiné dopravní úkony pro dovolení vjezdu vlaku Pn 66161 do žst. Moravičany. Po uplynutí 10 minut, kdy vlak Pn 66161 stál před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Moravičany, se strojvedoucí dle svého vyjádření v dokumentech „Zápis se zaměstnancem“, č. j.: 1-1570/2008, ze dne 19. 09. 2008 a „Zápis o podaném vysvětlení se svědkem mimořádné události v drážní dopravě“, č. j.: 1-2368/2008, ze dne 22. 12. 2008, pokusil o navázání spojení s výpravčím žst. Moravičany prostřednictvím vozidlové rádiové stanice VS 47 umístěné na HDV typu 71 E1 řady 163.014-4, z důvodu upozornění výpravčího na vlak stojící u vjezdového návěstidla. I přes opakované pokusy se mu spojení s výpravčím žst. Moravičany nepodařilo navázat. Proto se rozhodl navázat spojení prostřednictvím telefonu umístěného v uzamykatelné skříňce u vjezdového návěstidla 1S žst. Moravičany. Po nasvícení prostoru před vlakem dálkovým reflektorem HDV si strojvedoucí uvědomil, že vzdálenost mezi čelem HDV a vjezdovým návěstidlem 1S žst. Moravičany je větší než 50 m a před opuštěním HDV by byl povinen vykonat veškeré úkony související se vzdálením se od HDV ve smyslu jednotných technologických postupů dopravce obsažených v čl. 51 písm. b) vnitřního předpisu ČD V2 „PŘEDPIS pro lokomotivní čety“, schválený rozhodnutím vrchního ředitele Divize obchodně provozní dne 08. 01. 1998, č. j.: 60 796/97- O18, v platném znění (interní předpis ČD, a. s., převedený k 01. 12. 2007 do ČD Cargo, a. s., s návaznou vlastní garancí ČD Cargo, a. s.). Proto se rozhodl s vlakem dojet k vjezdovému návěstidlu na vzdálenost menší než 50 m. Před uvedením vlaku do pohybu došlo k nárazu, při kterém strojvedoucí přepadl přes sedačku strojvedoucího a následně upadl na zem.

Z dokumentu „Vyjádření ke stavu TRS“, č. j.: 1-72/2009, ze dne 09. 01. 2009, vyhotoveném společností ČD – Telematika, a. s., mj. vyplývá, že v traťovém úseku Mohelnice – Moravičany byly v době vzniku MU provozovány ZR 47 TRS v žst. Lukavice na Moravě a Moravičany. Obě ZR 47 byly provozovány na kanálové skupině 64. V době vzniku MU nebyla hlášena žádná porucha na TRS a zařízení TRS bylo v době předmětné MU plně funkční.

Nelze rovněž opomenout skutečnost, že strojvedoucí vlaku Pn 66161 byl v době vzniku MU zaměstnavatelem, tj. dopravcem, vybaven také služebním mobilním telefonem, který je článkem

24 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 provozovatelem definován, vedle telefonu a rádiového zařízení, jako jeden z druhů telekomunikačního zařízení. Dopravce strojvedoucí vybavil služebními telefony pro interní komunikaci v rámci společnosti ČD Cargo, a. s., zejména pro umožnění kontaktu s vedoucím směny, strojmistrem, skupinou lokomotivních čet, dispečerským aparátem a nejsou tudíž primárně určeny pro komunikaci strojvedoucího s výpravčím nebo jinou osobou řídící drážní dopravu. Dle vyjádření uvedeného v dokumentu „Dožádání k MU – odpověď“, č. j.: 1-275/2009/DI, ze dne 02. 02. 2009, dopravce konstatuje, že ke komunikaci se zaměstnanci jiných subjektů nebo k dopravním úkonům jsou určeny radiostanice umístěné na HDV a traťové telefony, uložené v uzamykatelných skříňkách, přičemž každý strojvedoucí je vybaven univerzálním klíčem určeným pro odemčení těchto skříněk.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU se nepodařilo prokazatelně zjistit a doložit příčinu neuskutečnění spojení strojvedoucího vlaku Pn 66161 s výpravčím žst. Moravičany prostřednictvím TRS i přes skutečnost, že trať signálem TRS pokryta byla a HDV bylo vybaveno funkční vozidlovou rádiovou stanicí VS 47 se správně nastavenou kanálovou skupinou 64. Součástí dat zaznamenaných zařízením ReDat 3, umístěným v žst. Mohelnice, jsou v době před vznikem MU registrovány pokusy o navázání spojení (neidentifikovatelné šумы), o nichž se lze domnívat, že se jedná i o neúspěšné pokusy o navázání spojení prostřednictvím TRS mezi strojvedoucími vlaku Pn 66161 a výpravčím žst. Moravičany.

Neupozornění výpravčího žst. Moravičany o vlaku Pn 66161 stojícím u vjezdového návěstidla 1S žst. Moravičany je faktor, který bezprostředně přispěl k vzniku MU. Vzhledem ke skutečnostem, že se v průběhu zjišťování příčin a okolností vzniku MU nepodařilo prokazatelně zjistit a doložit příčinu neuskutečnění spojení strojvedoucího vlaku Pn 66161 s výpravčím žst. Moravičany prostřednictvím TRS, identifikovat časy neuskutečnění spojení a tím i případně získaný časový prostor pro přijetí a provedení účinných opatření vedoucích k zabránění srážky vlaků Pn 66161 a Nex 54053, nelze míru faktoru, který přispěl k bezprostřední příčině MU, stanovit.

Analýzou systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy provozovatele SŽDC, s. o., a zjištění DI při výkonech státních dozorců ve věcech drah, uvedených v protokolech „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, č. j.: 1-1959/2008/DI-2, ze dne 26. 11. 2008, a č. j.: 1-2191/2008/DI-2, ze dne 12. 12. 2008, které jsou podrobně uvedeny v bodu 3.2.3, vyplývá, že požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy provozovatele dráhy celostátní stanovené § 1 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. byly provozovatelem dráhy splněny.

Technologické postupy provozovatele dráhy obsažené ve vnitřních předpisech pro zajištění dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek ve smyslu § 2 odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb. v ustanoveních níže uvedených předpisů:

- SŽDC (ČD) D 15.

V části „ČÁST TŘETÍ – Práva a povinnosti ústředního dopravního kontrolora, hlavního dopravního kontrolora a dopravního kontrolora“ předpis **blíže nespecifikuje náplň prováděných kontrol a také neuvádí konkrétní postupy způsobu kontroly dodržování předepsaných slovních znění při používání sdělovacího zařízení a další zaměření na kontrolu dat zaznamenaných záznamovým zařízením.**

Zápis o výsledku kontroly HDK a DK zapisují do Knihy přehlídek K1 a následně vypracují zprávu, kterou zašle vrchnímu přednostovi UŽST/přednostovi PO v jehož obvodu působnosti byla kontrola vykonána, a to bez ohledu na skutečnost, zda-li byly nebo nebyly při kontrole zjištěny závady. **Do zápisu ani do zprávy se dle předpisu neuvádí rozsah a zaměření vykonané kontroly.**

V části „ČÁST ČTVRTÁ – METODICKÉ POKYNY PRO KONTROLNÍ ČINNOST PŘEDNOSTŮ ŽELEZNIČNÍCH STANIC“ předpis **neuvádí konkrétní postupy způsobu kontroly dodržování předepsaných slovních znění při používání sdělovacího zařízení a dílčího zaměření na kontrolu dat zaznamenaných záznamovým zařízením.**

Zápis o kontrole do Knihy přehlídek č. 2 je proveden pouze v případě zjištění závady.

Rozsah a zaměření kontroly není předpisem stanoven a rovněž není upraveno vedení písemné dokumentace o rozsahu a zaměření kontroly.

- Dokument "Kontrolní systém uzlové ŽST Olomouc" (dále jen Kontrolní řád), s účinností od 01. 01. 2008 platný do 30. 09. 2008.
Kontrolní řád mj. stanovuje hlavní směry kontrolní činnosti, mezi které patří i dodržování kázně a disciplíny, dodržování pracovní a technologické kázně, dodržování zákonných a předpisových ustanovení **bez uvedení konkrétních postupů způsobu kontroly dodržování předepsaných slovních znění při používání sdělovacího zařízení a dílčího zaměření na kontrolu dat zaznamenaných záznamovým zařízením.**
Rozsah kontroly není kontrolním řádem stanoven a rovněž není upraveno vedení písemné dokumentace o rozsahu a zaměření kontroly.
- „Místní podmínky pro provádění dopravní kontroly v obvodu RCP Ostrava“, schválené dne 14. 01. 2008, pod č. j.: 294/2008-O11/OVA, s účinností od 14. 01. 2008, které v návaznosti na ustanovení technologických postupů provozovatele dráhy obsažených v článku 58 vnitřního předpisu D 15 stanovují místní podmínky pro činnost dopravní kontroly v obvodu RCP Ostrava. Tento dokument ve vztahu ke kontrolní činnosti HDK a DK blíže nespécifikuje náplň prováděných kontrol a také **neuvádí konkrétní postupy způsobu kontroly dodržování předepsaných slovních znění při používání sdělovacího zařízení a další zaměření na kontrolu dat zaznamenaných záznamovým zařízením.**
- „VĚSTNÍK č. 2 (leden 2008) REGIONÁLNÍCH PRACOVIŠŤ OBVODU OSTRAVA“, ze dne 16. 01. 2008, vydaný pod č. j.: 367/2008-O11/OVA, mj. na základě provedeného rozboru příčin MU určuje hlavní směry kontrolní činnosti v roce 2008 při organizování a provozování drážní dopravy pro vedoucí zaměstnance UŽST a dopravní kontroly RCP Ostrava. **V bodech 3 a 4 je výše uvedeným zaměstnancům uloženo provádět kontrolu se zaměřením na:**
 - postup při přípravě vlakové cesty, zejména v případech mimořádností a rekonstrukcích zabezpečovacího zařízení,
 - kontrolou všech záznamových zařízení v obvodu UŽST a výkon dopravní služby při organizování drážní dopravy a funkčnost záznamového zařízení.

O rozsahu a zaměření vykonaných kontrol zaměstnanci pověřenými kontrolní činností v obvodu působnosti UŽST Olomouc / PO Olomouc nebyly v době před vznikem MU vedeny žádné záznamy, v nichž by byl uveden rozsah a zaměření kontroly.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy nebyly provozovatelem dráhy v plném rozsahu plněny. Tento systém a způsob zajišťování dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy neefektivním a neúčinným zjišťováním dodržování závazných podmínek stanovených vnitřními předpisy provozovatele dráhy, spočívající v neprovádění kontroly dat zaznamenaných záznamovými zařízeními instalovanými v žst., nezajišťoval, ve smyslu § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., dodržování systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, o čemž svědčí i obsahy dokumentů „Zápis o podaném vysvětlení se svědkem mimořádné události v drážní dopravě“, č. j.: 1-2336/2008, 1-2337/2008 a 1-2338/2008 ze dne 22. 12. 2008 a č. j.: 1-61/2009 a 1-62/2009 ze dne 09. 01. 2009.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou MU bylo dovolení odjezdu vlaku Nex 54053 do prostorového oddílu obsazeného stojícím vlakem Pn 66161.

Faktor, který přispěl k bezprostřední příčině MU zcela zásadním způsobem bylo bezdůvodné postavení vlakové cesty v žst. Mohelnice pro imaginární vlak v době, kdy výpravčím žst. Lukavice na Moravě nebyl dán výpravčímu žst. Mohelnice předvídaný odjezd žádného vlaku lichého směru a výpravčí žst. Mohelnice nepožádal formou nabídky výpravčího žst. Moravičany o souhlas k jízdě do prostorového oddílu Mohelnice – Moravičany a tudíž se jednalo o postavení vlakové cesty a dovolení jízdy imaginárního vlaku bez souhlasu výpravčího sousední žst. Vjezdovým návěstidlem 1S žst. Mohelnice byla indikována návěst „Volno“ a na odjezdovém návěstidle S1 byla indikována návěst „Výstraha“. Těmito návěstními znaky hlavních návěstidel se o cca 22 min. později řídil strojvedoucí vlaku Pn 66161, který vjel do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany, aniž by výpravčí žst. Moravičany o jeho jízdě věděl.

Dalším faktorem, který přispěl k bezprostřední příčině MU, bylo neupozornění výpravčího žst. Moravičany strojvedoucím o vlaku Pn 66161 stojícím u vjezdového návěstidla 1S žst. Moravičany.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4, § 15 odst. 5 a odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 254 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že návěstí „Výstraha“ odjezdového návěstidla S1 žst. Mohelnice byla povolena jízda vlaku Nex 54053 do prostorového oddílu traťové koleje č. 1 Mohelnice a Moravičany obsazeného vlakem Pn 66161.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4, § 15 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 241 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že výpravčí žst. Mohelnice formou nabídky výpravčího žst. Moravičany požádal o souhlas k jízdě vlaku Nex 54053 do prostorového oddílu Mohelnice – Moravičany, aniž by za předchozím vlakem Pn 66161 od výpravčího žst. Moravičany dostal odhlášku.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 436 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že do dopravního deníku žst. Mohelnice byly zapsány nepravdivé údaje o průběhu řízení drážní dopravy.

Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU se nepodařilo prokazatelně zjistit a doložit příčinu neuskutečněního spojení strojvedoucího vlaku Pn 66161 s výpravčím žst. Moravičany prostřednictvím TRS, identifikovat časy neuskutečněních spojení a tím i případně získaný časový prostor pro přijetí a provedení účinných opatření vedoucích k zabránění srážky vlaků Pn 66161 a Nex 54053. Proto nelze míru faktoru, spočívajícího v neupozornění výpravčího žst. Moravičany strojvedoucím o vlaku Pn 66161 stojícím u vjezdového návěstidla 1S žst. Moravičany, stanovit.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou MU bylo nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při zabezpečení jízd vlaků spočívající v nezabezpečení jízdy vlaku Pn 66161 nabídkou a přijetím.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4, § 15 odst. 6 a 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 239 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že jízda vlaku Pn 66161 z žst. Mohelnice do mezistaničního oddílu Mohelnice – Moravičany po traťové koleji č. 1 nebyla zabezpečena nabídkou a přijetím.

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

Příčinou způsobenou v používání systému zajišťování bezpečnosti bylo nedodržování provozovatelem dráhy nastaveného systému zajišťování bezpečnosti, spočívající v neefektivním a neúčinném zjišťování dodržování závazných podmínek stanovených vnitřními předpisy provozovatele dráhy.

Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy nebyly provozovatelem dráhy v plném rozsahu plněny. Systém a způsob zajišťování dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy nezajišťoval, ve smyslu § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., dodržování systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy.

4.4 Doplnující zjištění

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

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 239 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že při dorozumívání mezi výpravčím žst. Mohelnice, venkovním a dispozičním výpravčím žst. Moravičany byly nabídky a přijetí spojovány s jinými dopravními příkazy a hlášením a nebylo dodržováno předepsané slovní znění a předepsané časové období (1 – 5 minut) před časem předvídaného odjezdu nebo průjezdu vlaku, v němž se vlaky nabízejí.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4, § 7 odst. 3 a § 68 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 616 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že dovolil jízdu vlaku rychlostí vyšší než 100 km.h⁻¹ v úseku, kde informace o návěstech hlavních návěstidel nebyly na vedoucí drážní vozidlo přenášeny.

Osoba odborně způsobilá ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU (dále jen pověřená osoba) provozovatele dráhy SŽDC, s. o., v průběhu zjišťování příčin a okolností vzniku MU nezjistila a v dokumentu „Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události – závažná nehoda“,

č. j.: 50873/08, ze dne 19. 12. 2008, neuvědla, že dokument „VŠEOBECNÝ rozkaz pro vlak č. 54053“ č. 0000862-861, ze dne 13. září 2008, vydaný strojvedoucímu vlaku Nex 54053 v žst. Česká Třebová, neobsahuje pokyn o nepřekročení rychlosti 100 km.h⁻¹ v mezistaničním oddílu mezi žst. Mohelnice – Moravičany při jízdě po traťové koleji č. 1. Protože se jednalo o vlak, u něhož byla stanovená rychlost vyšší než 100 km.h⁻¹, měl být strojvedoucí vlaku Nex 54053 prokazatelným způsobem zpraven pokynem o nepřekročení rychlosti 100 km.h⁻¹ v mezistaničním oddílu mezi žst. Mohelnice – Moravičany při jízdě po traťové koleji č. 1.

Pověřená osoba provozovatele drážní dopravy ČD Cargo, a. s., v průběhu zjišťování příčin a okolností vzniku MU nezjistila a v dokumentu „Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události – závažná nehoda“, č. j.: 2736/2008, ze dne 22. 12. 2008, neuvědla, že dokument „VŠEOBECNÝ rozkaz pro vlak č. 54053“ č. 0000862-861, ze dne 13. září 2008, vydaný strojvedoucímu vlaku Nex 54053 v žst. Česká Třebová, neobsahuje pokyn o nepřekročení rychlosti 100 km.h⁻¹ v mezistaničním oddílu mezi žst. Mohelnice – Moravičany při jízdě po traťové koleji č. 1. Protože se jednalo o vlak, u něhož byla stanovená rychlost vyšší než 100 km.h⁻¹, měl být strojvedoucí vlaku Nex 54053 prokazatelným způsobem zpraven pokynem o nepřekročení rychlosti 100 km.h⁻¹ v mezistaničním oddílu mezi žst. Mohelnice – Moravičany při jízdě po traťové koleji č. 1.

Pověřené osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy výše uvedenou skutečnost při vyhodnocení shromážděné dokumentace nezjistily a nevyhodnotily, čímž došlo k nedodržení ustanovení § 10 odst. 3 písm. b) vyhlášky č. 376/2006 Sb.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatelem dráhy byla přijata níže uvedená opatření k předcházení vzniku MU:

- Výpravčímu žst. Mohelnice byl po vzniku MU pozastaven výkon pracovní činnosti.
- Výpravčímu žst. Mohelnice byla pozastavena odborná kvalifikace do doby vykonání mimořádné lékařské prohlídky, včetně psychologického vyšetření, a mimořádné zkoušky.
- „Opatření ředitele Regionálního centra provozu Ostrava č.1 / 2008“, ze dne 15. 09. 2008, s účinností od 16. 09. 2008, které zaměstnancům provozovatele ukládá:
 - a) V rámci nehodového dozoru zaměstnanců RCP Ostrava provést o sobotách nedělích a svátcích kontrolu se zaměřením na výkon služby dopravních zaměstnanců, zejména na dodržování hovorové kázně a vedení dopravní dokumentace.
 - b) Dopravní kontroloři zapracují do svého plánu činnosti kontroly ve stanicích, kde dochází k přepínání nebo aktivaci nového zabezpečovacího zařízení. Přitom sledují zejména dodržování hovorové kázně (včetně záznamového zařízení), vedení dopravní dokumentace a obsluhu zabezpečovacího zařízení.
 - c) Přednostové PO zajistí provádění kontrol každého dopravního stanoviště minimálně 2x měsíčně, a to i v noční době, o sobotách, nedělích a svátcích, se zaměřením na výkon služby dopravních zaměstnanců, zejména na dodržování hovorové kázně, včetně její kontroly prostřednictvím záznamového zařízení. Při přepínání či aktivaci nového zabezpečovacího zařízení provést kontroly na dotčených pracovištích okamžitě.

- "Opatření přednosta PO Olomouc č. 3/2008 – kontrolní činnost v obvodu PO Olomouc", s účinností od 01. 10. 2008, které stanovuje povinnosti, podmínky a intervaly, při organizování, provádění, vyhodnocování, dokumentování a archivování výsledků kontrol. Nedílnou součástí tohoto dokumentu jsou níže uvedené kapitoly:

- I. Zaměření kontrolní činnosti,
- II. Okruh zaměstnanců vykonávajících kontrolu,
- III. Hlavní směry kontrolní činnosti,
- IV. Organizace kontrol,
- V. Vedení knih přehlídek,
- VI. Vedení dalších záznamových knih,
- VII. Hodnocení kontrolní činnosti,
- VIII. Odpovědnost za danou oblast,
- IX. Ochrana před alkoholismem a jinými toxikomaniemi,
- X. Minimální četnost kontrol.

Opatření č. 3 mj. stanovuje hlavní směry kontrolní činnosti, mezi které patří i dodržování kázně a disciplíny, dodržování pracovní a technologické kázně, bez uvedení konkrétních postupů způsobu kontroly dodržování předepsaných slovních znění při používání sdělovacího zařízení a dílčího zaměření na kontrolu dat zaznamenaných záznamovým zařízením. Opatření stanovuje povinnost zaměstnance pověřeného kontrolní činností provést ihned, nejpozději následující pracovní den, zápis o provedené kontrole do knihy „Kniha přehlídek přednosta PO a kniha přehlídek přednosta stanice – K č.2“ a to pouze v případech:

- zjištění závady,
- noční kontroly,
- kontroly ve dnech pracovního klidu,
- kontroly nařízené nadřízenými orgány,
- kontroly, které nelze dokumentovat na kontrolovaných stanovištích.

Kontroly zaměstnanců pověřených kontrolní činností jsou dokumentovány červeně na volný řádek dopravního deníku (telefonního zápisníku, zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty, odevzdávky služby apod.).

Rozsah kontroly není Opatřením č. 3 stanoven a rovněž není upraveno vedení písemné dokumentace o rozsahu a zaměření kontroly.

- Interní pokyn přednosta PO Olomouc „Prověrky živé práce“ ze dne 16. 10. 2008, kterým nařizoval provedení prověrky živé práce v žst. Olomouc hl. n. se zaměřením na informovanost cestujících a v žst. Mohelnice a žst. Moravičany se zaměřením na hovorovou kázeň – kontrola dat zaznamenaných záznamovým zařízením ReDat.
- Provedena kontrola služby dopravních zaměstnanců žst. Mohelnice a Moravičany se zaměřením na vedení dopravní dokumentace, hovorovou kázeň a kontrolu dat zaznamenaných univerzálním digitálním záznamovým zařízením ReDat 3 od 23. 10. 2008 – 17:30 hod. do 24. 10. 2008 – 06:02 hod. Zjištěné závady a přijatá opatření ke zjištěným závadám jsou v plném znění uvedeny v dokumentu „Zápis z prověrky živé práce v ŽST Mohelnice a Moravičany dne 24. 10. 2008“. Předmětný dokument je nedílnou přílohou spisu MU.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Bezpečnostní doporučení nebylo provozovateli dráhy ani provozovateli drážní dopravy Drážní inspekcí vydáno.

V Ostravě dne 18. května 2009.

Robert Kindl, v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Ostrava

Ing. Petr Maikranz, v. r.
ředitel
Územní inspektorát Ostrava

7 PŘÍLOHY

7. 1 Fotodokumentace místa mimořádné události





7.2 Plánek místa mimořádné události

