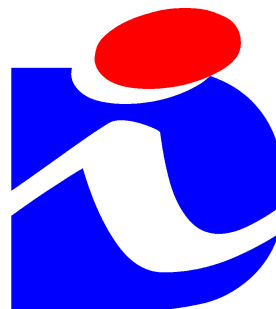




Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Požár hnacího drážního vozidla za jízdy vlaku R 766 mezi žst. Pňovany –
žst. Vranov u Stříbra na dráze železniční celostátní Plzeň hl. n. – Cheb

Středa, 30. července 2008

Investigation Report of Railway Accident

Fire in rolling stock of fast train No. 766 running
between Pňovany and Vranov u Stříbra stations

Wednesday, 30th July 2008

Č. j.: 6-08/2469-ÚI4

SUMMARY

- Grade: accident
- Date and time: 30th July 2008, 22:29 (20:29 GMT)
- Occurrence type: fire in rolling stock of fast train No. 766
- Description: fire of fast train No. 766 (locomotive + first carriage) within the run
- Type of train: fast train No. 766
- Location: open line between Pňovany and Vranov u Stříbra stations, km 374,100
- Parties: České dráhy, a. s. (RU)
Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM)
- Consequences: no fatality
no injury
total cost CZK 7 326 528,40,-
- Direct cause: rolling stock (locomotive) / on train equipment / equipment failure
- Underlying cause: maintenance planning and organisation
- Root cause: organisation of work / safety policy
- Recommendations: Addressed to České dráhy, a. s.:
- 1) In the interest of railway safety it is recommended to make maintenance organisation rules compliant with valid national legislation and rolling stock manufacturers' recommendations.
 - 2) It is recommended to take measures preventing managers from ordering staff to break the rules.
- Addressed to The National Safety Authority (Drážní úřad):
- 3) It is recommended to check whether railway undertaking meets safety requirements each time they report any change to parameters which are relevant to safety certification process.

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	9
2.1 Mimořádná událost	9
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	9
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	9
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	9
2.2 Okolnosti mimořádné události	10
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	10
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	10
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, staveb, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	11
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	11
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	12
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	12
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	12
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	12
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	12
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	12
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	12
2.4 Vnější okolnosti	13
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	13
3 Záznam o podaných vysvětleních	14
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	14
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	14

3.1.2 Jiné osoby	14
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	15
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	15
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	17
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	17
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	18
3.3 Právní a jiná úprava	18
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	18
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	18
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	19
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	19
3.4.2 Součásti dráhy	20
3.4.3 Komunikační prostředky	20
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	20
3.5 Dokumentace o provozním systému	21
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	21
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	21
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	22
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	22
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	22
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	22
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	22
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	23
4 Analýza a závěry	23
4.1 Konečný popis mimořádné události	23
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	23
4.2 Rozbor	24

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	24
4.3 Závěry	28
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	28
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	28
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	28
4.4 Doplnující zjištění	29
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	29
5 Přijatá opatření	29
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	29
6 Bezpečnostní doporučení	29
7 Přílohy	31
Foto 1: Pohled na hnací drážní vozidlo po požáru	31
Foto 2: Pohled na tažené drážní vozidlo po požáru	31

1 SOUHRN

- Skupina události: Nehoda
- Vznik události: 30. 07. 2008, 22:29 hodin
- Popis události: Požár hnacího drážního vozidla a prvního vozu vlaku R 766
- Dráha, místo: Dráha celostátní, žst. Pňovany – žst. Vranov u Stříbra, km 374,100
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, s. o. (provozovatel dráhy)
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku R 766)
- Následky: K újmě na zdraví a životech osob nedošlo
Celková škoda 7.326.528,40 Kč
- Bezprostř. příčiny: Uvolněný silový vodič na mezisvorkovnici 4. trakčního motoru hnacího drážního vozidla, čímž následně došlo ke vzniku elektrického oblouku a vlivem zvýšených teplot ke vznícení hořlavých látek v okolí mezisvorkovnice
- Zásadní příčiny: Nedodržování ustanovení vnitřního předpisu pro organizaci údržby, t. j. předpisu ČD V 25
- Příč. v syst. bezp.: Nedodržování podmínek stanovených zákonem o dráhách pro provozování drážních vozidel, na jejichž základě bylo vydáno Osvědčení dopravce
- Bezp. doporučení: Vůči ČD, a. s.:
- Přijmout účinná opatření spočívající v harmonizaci vnitřních předpisů a nařízení pro organizaci údržby ŽKV s platnou legislativou (doporučeními výrobců ŽKV) v zájmu bezpečného provozování drážní dopravy;
- Stanovit účinná opatření zamezující trpění nebo nařizování porušování předpisového rámce.
- Vůči Drážnímu úřadu:
- Přijmout vlastní opatření spočívající v ověřování, zda dopravce splňuje ve všech směrech podmínky bezpečnosti provozování drážní dopravy nejen při předkládání žádosti o vydání Osvědčení dopravce, ale i po případných následných změnách údajů, které při podávání žádosti o vydání Osvědčení dopravce předložil.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku mimořádné události (dále jen MU) došlo dne 30. července 2008 ve 22:29 hodin na dráze železniční celostátní Plzeň hl. n. – Cheb (trať 713B), mezi železniční stanicí (dále jen žst.) Pňovany a žst. Vranov u Stříbra, v km 374,100.

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

Místo MU se nachází v obvodu Regionálního centra provozu (dále jen RCP) Plzeň, obvod uzlové železniční stanice (dále jen užst.) Plzeň, na jednokolejném úseku elektrifikované železniční celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Cheb.

Za jízdy vlaku R 766 před žst. Pňovany zpozorovali příslušníci Policie České republiky (dále jen PČR), kteří doprovázeli vlak, plameny od podvozku hnacího drážního vozidla (dále jen HDV). Tuto skutečnost oznámili vlakvedoucímu osobní dopravy, který mobilním telefonem zavolal dispečerovi trati Plzeň – Cheb s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením (dále jen DOZ) Plzeň. Dispečer DOZ pomocí rádiové stanice traťového rádiového systému (dále jen TRS) nařídil osobě řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) okamžité zastavení vlaku z důvodu požáru HDV. Po zastavení vlaku v km 374,100 začal strojvedoucí ve spolupráci s vlakvedoucím a příslušníky PČR požár hasit; ten se jim však lokalizovat nepodařilo. Požár se postupně přenesl i na první tažené drážní vozidlo (dále jen TDV) za HDV. Z důvodu bezpečnosti bylo cca 20 cestujících přesunuto do posledního TDV.

Na místě MU zasahovaly složky integrovaného záchranného systému (dále jen IZS) – Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje – stanice Stříbro a Nýřany, Hasičská záchranná služba Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC, s. o.) Plzeň, Sbor dobrovolných hasičů Pňovany a PČR obvodní oddělení Město Touškov. Zdravotnická záchranná služba nezasahovala.

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 oznámen Drážní inspekci na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) zaměstnancem dopravce, kterým jsou ČD, a. s., dne 31. července v 00:51 h. V 00:52 h zaměstnanec COP na základě oznámených skutečností rozhodl o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU. Na místo MU byla vyslána vrchní inspektorka Drážní inspekce Územního inspektorátu Plzeň. Za dopravce ČD, a. s. a za provozovatele dráhy SŽDC, s. o., na základě Smlouvy o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a smrtelných a závažných pracovních úrazů ze dne 30. června 2008, byl zjišťováním příčin a okolností vzniku MU pověřen vrchní

inspektor Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy Plzeň – pověřená odborně způsobilá osoba.

Samotné zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s § 53 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.) a § 11 a § 12 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.).

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce:

- strojvedoucí vlaku R 766, zaměstnanec ČD, a. s., Depa kolejových vozidel (dále jen DKV) Plzeň, Provozní jednotky (dále jen PJ) Plzeň;
- vlakvedoucí osobní přepravy vlaku R 766, zaměstnanec ČD, a. s., Vlakový doprovod osobní dopravy – Regionální centrum vlakového doprovodu Karlovy Vary, Domovská stanice vlakových čet Cheb;
- osoba řídící drážní dopravu (dále jen výpravčí) žst. Pňovany, užst. Plzeň, zaměstnanec operátora obsluhy dráhy ČD, a. s., který na základě SMLOUVY O OBSLUZE DRÁHY, uzavřené mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., dne 30. 06. 2008 s účinností od 01. 07. 2008, provádí pro provozovatele dráhy SŽDC, s. o., obsluhu zařízení železniční dopravní cesty, organizování drážní dopravy a řízení provozu na železniční dopravní cestě;
- dispečer DOZ, zaměstnanec operátora obsluhy dráhy ČD, a. s., který na základě SMLOUVY O OBSLUZE DRÁHY, uzavřené mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., dne 30. 06. 2008 s účinností od 01. 07. 2008, provádí pro provozovatele dráhy SŽDC, s. o., obsluhu zařízení železniční dopravní cesty, organizování drážní dopravy a řízení provozu na železniční dopravní cestě.

Další zúčastnění:

- příslušníci PČR doprovázející vlak R 766.

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

Výchozí žst. vlaku R 766 byla z důvodu výluky žst. Praha-Smíchov a cílovou žst. Cheb. Vlak byl sestaven z HDV 242.264-0 z DKV Plzeň a 8 osobních TDV (TDV řady a ev. č. B 51 54 20-41 754-2, TDV řady a ev. č. B 51 54 20-41 786-4, TDV řady a ev. č. B 51 54 20-41 698-1, TDV řady a ev. č. B 51 54 20-41 676-7, TDV řady a ev. č. B 51 54 20-41 788-0, TDV řady a ev. č. Ds 50 54 95-40 039-0, TDV řady a ev. č. Bdbmsee 50 54 82-70 041-4 a TDV řady a ev. č. A 51 54 19-41 092-0). Vlak měl délku 216 metrů, 36 náprav, dopravní

hmotnost 358 tun, celkovou hmotnost 442 tun, normativ potřebných brzdících procent 78, skutečná brzdící procenta 117.

Vlastníkem všech drážních vozidel jsou ČD, a. s.

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

Žst. Pňovany leží v km 372,150 elektrifikované trati Plzeň hl. n. – Cheb. V úseku žst. Pňovany – žst. Vranov u Stříbra je trolejové vedení napájeno jednofázovým střídavým napětím 25 kV/50 Hz.

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (dále jen SZZ) 3. kategorie ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (dále jen JOP) s možností dálkové obsluhy z obslužného pracoviště DOZ Plzeň. Pro SZZ byl vydán Drážním úřadem Praha dne 28. 11. 2007 „Průkaz způsobilosti“ pod ev. č. PZ 2270/07-E.49, s platností na dobu neurčitou. Poslední pravidelná prohlídka SZZ byla provedena dne 25. 07. 2008 s výsledkem „Zařízení přezkoušeno, v pořádku – odpovídá normovému stavu.“

V době MU ovládal výpravčí žst. Pňovany SZZ v žst. Vranov u Stříbra. Ústředně přestavované výhybky a výkolejky jsou přestavovány elektromotorickými přestavníky s třífázovými motory. Zabezpečovací zařízení je řešeno pro rychlost 160 km/h v hlavních kolejích. Výhybky pojížděné rychlostí větší než 120 km/h jsou doplněny snímači polohy pro kontrolu přílehlosti jazyků a kontrolu najetí z nesprávného směru. V obvodu žst. Pňovany jsou pro kontrolu volnosti nebo obsazení kolejových úseků a pro spolupůsobení železničních kolejových vozidel na zabezpečovací zařízení použity kolejové obvody 275 Hz typu KOA-1 a počítače náprav Frauscher.

Jednokolejný mezistaniční úsek žst. Pňovany – žst. Vranov u Stříbra je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením (dále jen TZZ) 3. kategorie – automatický blok obousměrný tříznakový typu ABE-1, s přenosem kódů vlakového zabezpečovače v obou směrech, s kódovací frekvencí 75 Hz, s úplnou blokovou podmínkou zaváděnou při odjezdu na trať. Pro kontrolu volnosti jsou použity kolejové obvody typu KOA-1.

Dvojkolejný mezistaniční úsek žst. Kozolupy – žst. Pňovany je vybaven TZZ 3. kategorie – automatický blok obousměrný tříznakový typu ABE-1, s přenosem kódů vlakového zabezpečovače v obou směrech, s kódovací frekvencí 75 Hz, s úplnou blokovou podmínkou zaváděnou při odjezdu na trať. Pro kontrolu volnosti jsou použity kolejové obvody typu KOA-1.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem MU byly použity následující komunikační prostředky:

- mobilní telefon, použitý vlakvedoucím osobní dopravy R 766, který upozornil dispečera DOZ na vzniklý požár HDV;
- základnová rádiová stanice TRS, umístěná na obslužném pracovišti DOZ, pracující na frekvenci 467,875 MHz, použitá dispečerem DOZ při komunikaci se strojvedoucím vlaku R 766;

- vozidlová rádiová stanice TRS typu Lokomotivní souprava VS47, umístěná na HDV 242.264-0, pracující na frekvenci 467,875 MHz, použitá strojvedoucím vlaku R 766 při komunikaci s dispečerem DOZ.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Na místě MU ani v její blízkosti nebyly prováděny žádné práce.

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

Aktivace plánu pro případ MU byla provedena v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb. Dispečer DOZ Plzeň postupoval dle vnitřního předpisu ČD D 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, ČÁST DRUHÁ OHLAŠOVÁNÍ MIMORÁDNÝCH UDÁLOSTÍ Kapitola I „Ohlašovací povinnost“ čl. 42 a 46. Vznik MU ohlásil dle OHLAŠOVACÍHO ROZVRHU vedoucímu dispečerovi RCP Plzeň, který dále MU ohlásil Regionálnímu inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Plzeň. Vrchní inspektor RIBŽD Plzeň, pověřená odborně způsobilá osoba ve smyslu § 9 vyhlásky č. 376/2006 Sb., ohlásil vznik MU na COP Drážní inspekce dne 31. 07. 2008 v 00:51 h.

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

Plán IZS byl aktivován souběžně s ohlašováním vzniku MU pověřenou odborně způsobilou osobou ve smyslu vyhlásky č. 376/2006 Sb. Na místě MU zasahoval Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje – stanice Stříbro a Nýřany, Hasičská záchranná služba SŽDC, s. o., Plzeň, Sbor dobrovolných hasičů Pňovany a PČR obvodní oddělení Město Touškov. Zdravotnická záchranná služba nezasahovala.

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

K újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce ani jiných osob při MU nedošlo.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na přepravovaných věcech, zavazadlech ani na jiném majetku škoda nevznikla.

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

Komisionální prohlídkou provedenou dne 06. 08. 2008 v DKV Plzeň byl zjištěn následující rozsah poškození:

- na HDV 242.264-0

- kompletně vyhořelé stanoviště č. 2 strojvedoucího včetně mezistěny;
- tepelně ovlivněná kabeláž a ostatní součást celé strojovny;

- vadná střešní bleskojistka;
- vypálená mezisvorkovnice 4. trakčního motoru (dále jen TM) včetně kabeláže k TM;
- prasklý podpěrný izolátor 2. sběrače;
- opálená barva na ramenech 2. sběrače;
- poškozená hadice mazání okolků u 4. osy;
- tepelně ovlivněný 4. TM;
- spálený měch 4. TM;
- vyhřátý spoj mezisvorkovnice 4. TM.

- na TDV B 51 54 20-41 754-2

- polovina interiéru TDV byla požárem zcela zničena, zbytek nevratně poškozen žářem a dýmem. Vzhledem k rozsahu poškození nebude vůz zprovožňován. Konečná výše škody bude určena až na základě posudku soudního znalce.

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda:

- | | | |
|--|---------------------|-------------------------|
| ● Na HDV | 6.828.000,- | Kč |
| ● Na TDV | 426.808,40 | Kč (zůstatková hodnota) |
| ● Na zařízení infrastruktury | 71.720,- | Kč |
| ● Škoda na životním prostředí nevznikla. | | |
| ● Celková hmotná škoda | 7.326.528,40 | Kč |

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku MU byla noční doba, +25 °C, jasno, klid.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

- **Strojvedoucí vlaku R 766** v zápisu „Zápis se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl: „*Za žst. Pňovany volal dispečer DOZ pomocí TRS, že byl informován vlakvedoucím pomocí mobilního telefonu o tom, že na zadním podvozku šlehají plameny. Okamžitě jsem zastavil a zjistil, že od prostředka zadního podvozku šlehají menší plameny. Použil jsem hasící přístroj z výbavy lokomotivy, vlakvedoucí přinesl hasící přístroje z vozů, ale nestačilo to k lokalizaci požáru. Pomocí TRS jsem řekl dispečerovi DOZ, ať zavolá HZS. Současně jsem požádal o vypnutí TV. Požár se dále šířil i na 1. vůz soupravy, proto vlakvedoucí odvedl cestující do zadních vozů...*“
- **Vlakvedoucí vlaku R 766** v zápisu „Zápis se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl: „*... Při jízdě před žst. Pňovany mně oznámili příslušníci Policie ČR, jež vlak doprovázeli, že viděli plameny od podvozků hnacího vozidla. Tuto skutečnost jsem nahlásil dispečerovi DOZ Plzeň, jež ji nahlásil strojvedoucímu a ten poté zastavil za žst. Pňovany... Spolu s policií jsme vzali všechny hasící přístroje a hasili oheň. Dále jsem tuto událost telefonicky oznámil výpravčímu žst. Stříbro. Lokomotiva začala hořet čím dál víc. Následně bylo vypnuto napětí trakčního vedení. Asi 20 cestujících jsme přesunuli do posledního vozu do bezpečné vzdálenosti...*“
- **Výpravčí žst. Pňovany** v zápisu „Zápis se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl: „*... Až do průjezdu rychlíku R 766 probíhala směna bez mimořádností. Pro průjezd uvedeného rychlíku jsem postavil vlakovou cestu po 2. staniční koleji. Po této koleji rychlík skutečně projel a stále nic nenasvědčovalo jakékoli mimořádnosti, nikým jsem ani nebyl na jakoukoli mimořádnost upozorněn. ...Teprve poté, co vlak v Pňovanech projel, jsem byl telefonicky informován dispečerem DOZ, že R 766 byl zastaven pro ohlášený požár na hnacím vozidle mezi stanicí Pňovany a zastávkou Sulislav. Dispečer mne rovněž informoval o tom, že už byli zavázováni hasiči i vyšetřující orgány...*“

3.1.2 Jiné osoby

Vysvětlení od jiných osob nebylo požadováno.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy v souvislosti s MU je stanovena technologickými postupy, které jsou stanoveny vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce, mezi které patří:

- vnitřní předpis ČD V 25 „PŘEDPIS PRO ORGANIZACI ÚDRŽBY ELEKTRICKÝCH A MOTOROVÝCH HNAČÍCH VOZIDEL, OSOBNÍCH, VLOŽENÝCH, PŘÍPOJNÝCH A ŘÍDÍCÍCH VOZŮ“ (dále jen vnitřní předpis ČD V 25), kde v **čl. 5** je uvedeno:
„Účelem údržby ŽKV je zabezpečení bezpečnosti a spolehlivosti v jejich provozu; údržba ŽKV má proto preventivní charakter. V rámci údržby se provádí kontrola stavu jednotlivých částí a pokud se preventivní údržbou nepodaří předejít poruchám jednotlivých částí ŽKV, provádí se odstranění vzniklých poruch. Údržba se dělí na preventivní údržbu, která sestává z těchto stupňů:
 - provozní ošetření;
 - periodické prohlídky;
 - periodické opravy;
 - plánované opravy;
 -“
- vnitřní předpis ČD V 25, kde v **čl. 15** je uvedeno:
„Označení a pojmenování prohlídek a oprav je uvedeno v tabulce č. 1.“

Tabulka č. 1:

Pojmenování	Označení				
	E elektrická HKV		M Motorová HKV		P vozy osobní, přípojné a řídicí
	lokomotivy	jednotky a vozy	lokomotivy	jednotky a vozy	
Provozní ošetření	O	O	O	O	O
Periodické prohlídky					
- malá	M	M	M	M	M
- velká	V	V	V	V	V
Periodické opravy					
- vyvazovací	VY	VY	VY	VY	VY
- hlavní	H	H	H	H	H
- generální	-	G	-	G	G
Plánované opravy	P	P	P	P	P
Neplánované opravy	N	N	N	N	N
Neplánované služební opravy	SO	SO	SO	SO	SO
Změny schváleného stavu	ZS	ZS	ZS	ZS	ZS

- vnitřní předpis ČD V 25, kde v **čl. 16** je uvedeno:

„Kilometrické normy proběhů ŽKV do provozních ošetření, periodických prohlídek a periodických oprav jsou uvedeny v příloze č. 1.“

- vnitřní předpis ČD V 25, kde v **příloze č. 1** je uvedeno:
„Normy kilometrických proběhů pro přístavbu ŽKV do provozního ošetření, periodických prohlídek a periodických oprav.“

Řada HKV	E 0	E M	E V	E VY	E H	E G
230, 240, 242	2,5 4,5	17 26	180	550	1100	---

Uváděné hodnoty jsou v 1000 lokomotivních kilometrech (lokkm). Nižší hodnota určuje dolní a vyšší hodnota horní hranici stanoveného rozpětí km proběhů.

- vnitřní předpis ČD V 25, kde v **čl. 20** je uvedeno:
„Horní hranice kilometrických a časových údajů, uvedených v příloze č. 1 jsou závazné pro provádění provozních ošetření a periodických prohlídek rozsahu M. Pro provádění periodických prohlídek rozsahu V a pro provádění periodických oprav jsou uvedené údaje doporučené. ...“
- vnitřní předpis ČD V 25, kde v **čl. 22** je uvedeno:
„Při rozhodování o požadavcích pro přístavbu ŽKV do periodických oprav v následujícím období je vždy nutno vycházet ze skutečného technického stavu ŽKV a z očekávaného technického stavu, který bude mít ŽKV v uvažované době přístavby. Na základě toho pak DKV rozhodne, zda bude ŽKV požadovat přistavit do periodické opravy příslušného stupně, či zda bude požadováno provedení periodické opravy nižšího stupně (např. VY namísto H), či zda bude namísto periodické opravy provedena periodická prohlídka rozsahu V a o km proběh nebo časovou lhůtu do periodické prohlídky V bude periodická oprava odložena. Uvedený postup je možno kombinovat nebo opakovat podle skutečného technického stavu ŽKV.“
- „UDRŽOVACÍ PŘEDPIS „A“ a „B“ PRO ELEKTRICKÉ STŘÍDAVÉ LOKOMOTIVY ŘADY S 499 (S 499 0 231 – 256)“ (dále jen Udržovací předpis), vydaný výrobcem Škoda Plzeň, kde v **Podskupině 8.5 Kabeláž s příslušenstvím, 8.5.2. Kabeláž obvodů VN a MH** je uvedeno:
*„- Provéřit a zkontrolovat kabelové přívody k trakčním motorům pod lokomotivou (kontrolovat průhyb kabelů, utěsnění kabelů ve svorkovnicích trakčních motorů, mezisvorkovnicích v podlaze loko a v přívodních pancéřových trubkách umístěných na podvozku).
- Dotáhnout elektrovodné spoje, zvláště spoje pracovního a ochranného uzemnění a spoje ve svorkovnicích trakčních motorů a mezisvorkovnicích.
.....“*
- Udržovací předpis, vydaný výrobcem Škoda Plzeň, kde v **Přehledu kontrolních prohlídek** jsou uvedeny normy kilometrických proběhů pro přístavbu HDV do jednotlivých prohlídek a oprav:

Malá periodická prohlídka	M	17 000 – 22 000 km
Velká periodická prohlídka	V	119 000 – 154 000 km
Střední redukovaná oprava (dle předpisu ČD V25 periodická vyvazovací oprava EVY)	SR	238 000 – 308 000 km
Střední oprava (dle předpisu ČD V25 hlavní periodické oprava EH)	S	476 000 – 616 000 km
Generální oprava	G	1 904 000 – 2 464 000 km

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Zdravotní způsobilost zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce je posuzována podle vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění (dále jen vyhláška č. 101/1995 Sb.).

Požadavky na odbornou způsobilost osob zúčastněných na provozování dráhy a drážní dopravy včetně způsobu jejich prosazování stanoví podle § 35 odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., vnitřní předpis provozovatele dráhy „SŽDC Zam1 (prozatímní) Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“ a vnitřní předpis dopravce „ČD Ok 2 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, v platném znění.

Podle podkladů provozovatele dráhy a dopravce měli v době vzniku MU všichni zúčastnění zaměstnanci platný posudek o zdravotní způsobilosti a byli odborně způsobilí k výkonu své pracovní činnosti.

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb. Strojvedoucí je držitelem platného „Průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla“, ev. č. 502337, vydaný Drážním úřadem Praha dne 31. 07. 2007, pro druh hnacího vozidla E1, E2, E3 na dráze celostátní.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Před vznikem MU byly na HDV 242.264-0, ve smyslu přílohy č. 1 vnitřního předpisu ČD V 25, provedeny následující periodické prohlídky a opravy:

Periodická prohlídka malá (EM) – norma proběhu **17 000 – 26 000 km**. Na HDV 242.264-0 před vznikem MU provedená dne 30. 04. 2008 po ujetí **44 325 km**. HDV od poslední periodické prohlídky malé provedené dne 30. 04. 2008 do vzniku MU ujelo 25 030 km.

Periodická prohlídka velká (EV) – norma proběhu **180 000 km**. Na HDV 242.264-0 před vznikem MU provedená dne 14. 10. 2002 po ujetí **260 560 km**.

Periodická oprava vyvazovací (EVY) – norma proběhu **550 000 km**. Na HDV 242.264-0 před vznikem MU provedená dne 06. 09. 1999 po ujetí **508 757 km**. HDV od poslední periodické opravy vyvazovací, provedené dne 06. 09. 1999, do vzniku MU ujelo **758 057 km**.

Periodická oprava hlavní (EH) – norma proběhu **1 100 000 km**. Na HDV 242.264-0 před vznikem MU provedená v prosinci 1987 po ujetí **858 710 km**. HDV od poslední periodické opravy hlavní provedené v prosinci 1987 do vzniku MU ujelo **1 836 364 km**.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Rozhraní mezi zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty je stanoveno podle zákona č. 266/1994 Sb. takto:

- vlastníkem železniční celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Cheb je Správa železniční dopravní cesty, s. o., se sídlem Praha 1, Nové Město, Dláždění 1003/7, PSČ 110 00;
- provozovatelem dráhy je Správa železniční dopravní cesty, s. o., na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 29. 5. 2008 pod č. j. 3-4277/07-DÚ/Le (ev. č. ÚP/2008/9002);
- dopravcem jsou České dráhy, a. s., na základě Licence udělené Drážním úřadem Praha dne 21. 5. 1996 pod č. j. 1-157/96-DÚ-Bp (ev. č. L/1996/5000).

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Příslušným komunitárním předpisem je Směrnice evropského parlamentu a rady 2004/49/ES ze dne 29. 04. 2004 (Směrnice o bezpečnosti železnic).

Vnitrostátní předpisy:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění;
- vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), v platném znění;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění;
- vyhláška č. 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. 362/2007 Sb.

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

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY;

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY;
- vnitřní předpis ČD D 17 PŘEDPIS pro hlášení a šetření mimořádných událostí;
- vnitřní předpis ČD Ok 2 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.;
- vnitřní předpis ČD V 25 PŘEDPIS PRO ORGANIZACI ÚDRŽBY ELEKTRICKÝCH A MOTOROVÝCH HNACÍCH VOZIDEL, OSOBNÍCH, VLOŽENÝCH, PŘÍPOJNÝCH A ŘÍDÍCÍCH VOZŮ;
- „UDRŽOVACÍ PŘEDPIS „A“ a „B“ PRO ELEKTRICKÉ STŘÍDAVÉ LOKOMOTIVY ŘADY S 499“, vydaný výrobcem Škoda Plzeň;
- vnitřní předpis SŽDC Zam1 (prozatímní) Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z1 PŘEDPIS PRO OBSLUHU Staničních a traťových ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ;
- Doplnující ustanovení k předpisu ČD Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení v žst. Pňovany a v traťovém úseku Kozolupy – Pňovany, v traťovém úseku Pňovany - Vranov;
- PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ PRO TRATĚ S DÁLKOVĚ OVLÁDANÝM ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM (PN) PRO TRATĚ Plzeň-Jižní předměstí (mimo) – Stříbro (mimo).

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Plzeň hl. n. – Cheb je trať s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením. DOZ je organizování drážní dopravy v řízené oblasti prostřednictvím SZZ a navazujících TZZ, dálkově ovládaných dispečerem DOZ z obslužného pracoviště DOZ (dále jen OP DOZ). Při DOZ se přenášejí prostřednictvím telekomunikační techniky povely z OP DOZ do všech ovládaných prvků a skupin prvků zabezpečovacího zařízení v řízené oblasti a indikace z těchto zařízení zpět na OP DOZ. Řídící pracoviště DOZ (dále jen ŘP DOZ) je umístěno v Plzni. Na ŘP dispečera DOZ jsou umístěny telefony (s určenými volacími čísly) a spojení přes tyto je zaznamenáváno záznamovým zařízením typu REDAT.

OP DOZ je vybaveno:

- jednotným obslužným pracovištěm úsekového ovládní zabezpečovacího zařízení typu AŽD DOZ 1;
- obslužným pracovištěm graficko-technologické nadstavby zabezpečovacího zařízení (elektronická dopravní dokumentace), které umožňuje automatický záznam splněného grafikonu vlakové dopravy;
- základnovou rádiovou stanicí TRS;

- terminálem pro sdělovací zařízení IP TouchCall, ve kterém je integrováno telefonní spojení ve služební síti a přímá telefonická spojení na vybraná pracoviště v řízené oblasti, spojení s rádiovými stanicemi v řízené oblasti (kromě traťového rádiového systému) a ovládání staničních rozhlasů v řízené oblasti.

Celá řízená oblast je vybavena traťovou částí vlakového zabezpečovače.

3.4.2 Součásti dráhy

Stav železničního svršku a zabezpečovacích zařízení neměl souvislost se vznikem MU.

3.4.3 Komunikační prostředky

Řízená oblast je vybavena traťovým rádiovým systémem – síť radiodispečerská (dále jen SRD) se záznamovým zařízením REDAT, který je základním spojením dispečera DOZ a strojvedoucího. V celé řízené oblasti je použita kanálová skupina č. 63. Na OP dispečera DOZ je základnová rádiová stanice dispečera. Na pracovištích pohotovostních výpravčích ve všech žst. jsou základnové rádiové stanice výpravčích. Není-li možno zajistit základní rádiové spojení, musí být zajištěno spojení mezi dispečerem DOZ a strojvedoucími v celé řízené oblasti pomocí náhradního rádiového spojení (přenosné rádiové stanice spolupracující s TRS se samočinným nastavováním kmitočtu kanálové skupiny) nebo náhradním telefonním spojením (mobilním telefonem). Telefonické a rádiové hovory dispečera DOZ uskutečňované přes telefony, přes terminál IP TouchCall a přes základnovou rádiovou stanici TRS jsou zaznamenávány záznamovým zařízením.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Osobní vůz řady a ev. č. B 51 54 20-41 754-2 je čtyřnápravový vůz druhé třídy s deseti oddíly pro cestující a s postranní chodbou. Vůz řady B, kód 249 je vybaven dálkovým ovládáním a blokováním nástupních dveří a je určen pro provoz v režimu RIC, rok výroby 1983, výrobní číslo 1983/141, výrobce VEB Waggonbau Bautzen. Vůz má podvozky typu Görlitz Va a je vybaven samočinnou tlakovou brzdou DAKO s brzdovými špalíky. Vytápění vozu je teplovzdušné s parním a elektrickým ohříváčem vzduchu s automatickou regulací teploty vzduchu a ruční regulací v oddílech pro cestující. Větrání vozu je zajištěno střešními větrači a pomocí vytápěcí soustavy bez ohřevu vzduchu. Zdrojem elektrické energie je třífázový generátor na přírubě ložiskové komory nápravového ložiska. Za klidu vozu je zdrojem elektrické energie akumulátorová baterie. Hlavní osvětlení je zářivkové, nouzové a noční osvětlení je žárovkové. Vůz je vybaven hlavním a napájecím brzdovým potrubím, průběžným parním potrubím, průběžným elektrickým vedením vysokého napětí a kabelem UIC. Poslední pravidelná technická kontrola vozu byla provedena dne 05. 03. 2008 v DKV Plzeň, PJ Cheb.

HDV 242.264-0 je střídavá skříňová podvozková lokomotiva se dvěma čelními stanovišti strojní obsluhy a vnitřní strojovnou. Skříň je zhotovena ze svařovaných ocelových plátů. Stanoviště strojvedoucího jsou oboustranně přístupná. Pojezd HDV je v uspořádání Bo'Bo' tzn. se dvěma dvounápravovými podvozky. Všechna dvojkolí jsou poháněná vlastním TM. TM jsou šestipólové, konstruované s ohledem na napájení zvlněným proudem. Mají cizí ventilaci řešenou tak, aby se zabránilo vnikání vody, sněhu a hrubého prachu do motorů. Proti přetížení jsou TM jištěny nadproudovým relé. TM jsou rozděleny do tří otáčkových skupin a jsou zavěšeny na rámu podvozku. Všechny kabely a pasy silových obvodů a

vodiče řídicích obvodů a obvodů pomocných strojů jsou měděné. Vysokonapěťové a nízkonapěťové vedení je umístěno odděleně. V místech rozvětvení vodičů je umístěná mezisvorkovnice k připojení silových kabelů TM. Mezisvorkovnice je složena ze čtyř svorek, dřevěného podložení, víka a čtyř vodičů typového označení CBAU 240/800 V. Spojení svorek s vodiči je provedeno pájením (stříbrná pájka).

HDV 242.264-0 bylo vyrobeno v roce 1981, výrobní číslo 7610, výrobce ŠKODA Plzeň. Technicko-bezpečnostní zkouška byla vykonána dne 13. 11. 1981 na trati Brno – Břeclav. HDV má ve smyslu § 43 zákona č. 266/1994 Sb. platný „Průkaz způsobilosti“, vydaný Drážním úřadem Praha dne 07. 06. 2000 pod ev. č. PZ 6965/00-V.02. Poslední pravidelná technická kontrola HDV byla provedena v rozsahu přílohy č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb. dne 14. 07. 2008 s výsledkem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách“, předposlední technická prohlídka byla provedena dne 14. 01. 2008.

Elektrické zařízení HDV 242.264-0 má platný „Průkaz způsobilosti“, ev. č. PZ 0895/97-E.29, ze dne 05. 06. 1997, poslední pravidelná revize byla provedena dne 20. 04. 2004, předposlední pravidelná revize byla provedena dne 19. 10. 1999.

HDV 242.264-0 je ve smyslu přílohy č. 3, část II, odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. vybaveno záznamovým zařízením, registračním rychloměrem Hassler & Bern, s mechanickým záznamem dat a rozsahem měření rychlosti 0 – 150 km/h.

Vyhodnocením dat zaznamenaných registračním rychloměrem, umístěným na stanovišti strojvedoucího HDV, vyplývá:

- průjezd vlaku R 766 žst. Pňovany v km 372,180 je registrován ve 22:28 h rychlostí 50 km/h;
- rychlost jízdy vlaku na dalších 1 550 m se pohybovala v rozmezí 49 – 50 km/h s následným poklesem rychlosti až do úplného zastavení ve 22:29 h v km 374,100;
- k překročení nejvyšší dovolené rychlosti 100 km/h v místě vzniku MU nedošlo;
- vlakový zabezpečovač byl zapnutý po celou dobu jízdy vlaku a pravidelně strojvedoucím obsluhován.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Řízení, signalizace a zabezpečení dopravy neměly na vznik MU žádný vliv.

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

Výměna verbálních hlášení, činěná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce v souvislosti s MU, vedla k zajištění místa MU, oznámení vzniku MU, přivolání IZS a přijmutí náhradních opatření vzhledem k mimořádnostem vzniklých v následném provozování dráhy a drážní dopravy. Komunikace mezi zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, zúčastněnými na vzniku MU, byla na místě MU jednak přímá – ústní

(strojvedoucí + vlakvedoucí), jednak pomocí komunikačních prostředků (vlakvedoucí + dispečer DOZ a dispečer DOZ + strojvedoucí).

Za první prokazatelné hlášení v souvislosti s MU lze považovat oznámení o plamenech šlehajících od zadního podvozku HDV vlakvedoucím vlaku R 766 dispečerovi DOZ Plzeň mobilním telefonem ve 22:29 h. Komunikace mezi vlakvedoucím, dispečerem a strojvedoucím je dokladována prostřednictvím záznamového zařízení REDAT umístěným na OP DOZ Plzeň.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa MU byla do doby příjezdu složek IZS a pověřené odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy zajištěna strojvedoucím ve spolupráci s vlakvedoucím osobní dopravy a příslušníky Policie ČR, kteří vlak doprovázeli.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku R 766 nastoupil na směnu dne 30. 07. 2008 v 11:26 h;
- vlakvedoucí osobní dopravy vlaku R 766 nastoupil na směnu dne 30. 07. 2008 ve 14:28 h;
- výpravčí žst. Pňovany nastoupil na směnu dne 30. 07. 2008 v 19:00 h;
- dispečer DOZ nastoupil na směnu dne 30. 07. 2008 v 18:00 h.

U všech zaměstnanců byl odpočinek před směnou v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 362/2007 Sb.

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

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobují pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

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

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště a vozidla nemělo souvislost se vznikem MU, nebyla proto z tohoto důvodu posuzována.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

K Dožádání Drážní inspekce ze dne 30. 10. 2008, č. j. 4-233/2008/DI, provozovatel dráhy, SŽDC, s. o., prostřednictvím Hasičské záchranné služby v dokumentu č. j. 2810/08-HZS/ ze dne 14. 11. 2008, předložil přehled požárů HDV řady 242 za období 5 let:

Od roku 2004 do roku 2008 (ke dni 14. 11. 2008) došlo na HDV řady 242 ke 29 požárům.

2004 – 5 požárů (žádný z nich nemá zdroj na svorkovnici TM)

2005 – 5 požárů (žádný z nich nemá zdroj na svorkovnici TM)

2006 – 8 požárů (z toho 1 x zdroj požáru na svorkovnici slaboproudé kabeláže TM)

2007 – 5 požárů (žádný z nich nemá zdroj na svorkovnici TM)

2008 – 6 požárů (žádný z nich nemá zdroj na svorkovnici TM)

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 30. července 2008 ve 22:29 h na dráze železniční celostátní Plzeň hl. n. – Cheb (trať 713B), mezi žst. Pňovany – žst. Vranov u Stříbra, v km 374,100. Místo MU se nachází v obvodu RCP Plzeň, obvod užst. Plzeň, na jednokolejném úseku elektrifikované železniční celostátní dráhy Plzeň hl. n. – Cheb.

Za jízdy vlaku R 766 před žst. Pňovany zpozorovali příslušníci PČR, kteří doprovázeli vlak, plameny od podvozku HDV. Tuto skutečnost oznámili vlakvedoucímu osobní dopravy, který mobilním telefonem zavolal dispečerovi trati DOZ Plzeň – Cheb. Dispečer DOZ pomocí rádiové stanice TRS nařídil strojvedoucímu okamžité zastavení vlaku z důvodu požáru HDV. Po zastavení vlaku v km 374,100 začal strojvedoucí ve spolupráci s vlakvedoucím a příslušníky PČR požár hasit; ten se jim však lokalizovat nepodařilo. Požár se postupně přenesl i na první TDV za HDV. Z důvodu bezpečnosti bylo cca 20 cestujících přesunuto do posledního TDV.

Komisionální prohlídkou, konanou dne 06. 08. 2008 v DKV Plzeň, byl jako ohnisko požáru označen prostor pod lokomotivní skříň v levé části z pohledu na vyhořelé 2. stanoviště strojvedoucího. Tento prostor vykazoval stopy po plamenném hoření. V tomto prostoru se nachází mezisvorkovnice 4. TM, složená ze čtyř svorek, dřevěného podložení, víka a čtyř vodičů. Spojení svorek s vodiči bylo provedeno pájením stříbrnou pájkou. Demontáží svorkovnice bylo zjištěno, že došlo k uvolnění silového vodiče TM a tím následně ke vzniku elektrického oblouku mezi vodičem a svorkou. Při vzniku elektrického oblouku mohou teploty dosáhnout hodnot až 4 000 °C. Tato teplota je dostatečná jako iniciační energie ke vznícení nečistot a hořlavých součástí HDV.

Dražní inspekce není vyšetřovacím orgánem ve věci posuzování vzniku požárů ani požární ochrany obecně, s tímto odborným posouzením se ztotožňuje a v dalším postupu z něj vychází.

Při MU nedošlo k újmě na zdraví zúčastněných osob ani ke škodě na životním prostředí. Škoda vznikla na HDV, prvním TDV řazeném za HDV a zařízení infrastruktury.

4.2 Rozbor

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

Udržovací předpis vydaný výrobcem Škoda Plzeň určuje normu kilometrického proběhu na provedení malé periodické prohlídky M 17 000 – 22 000 km, na provedení velké periodické prohlídky V 119 000 – 154 000 km, na provedení střední redukované opravy SR (dle vnitřního předpisu ČD V 25 periodická vyvazovací oprava EVY) 238 000 – 308 000 km, na provedení střední opravy S (dle vnitřního předpisu ČD V 25 hlavní periodická oprava EH) 476 000 – 616 000 km a na provedení generální opravy G 1 904 000 – 2 464 000 km.

Jednotné technologické postupy dopravce obsažené ve vnitřním předpise ČD V 25 v příloze č. 1 určují normu kilometrického proběhu na periodickou prohlídku EM 17 000 – 26 000 km, na periodickou prohlídku EV 180 000 km, na periodickou opravu EVY 550 000 km, na periodickou opravu EH 1 100 000 km a na periodickou opravu EG není předpisem norma kilometrického proběhu stanovena.

K Dožádání Dražní inspekce ze dne 20. 10. 2008, č. j. 4-219/2008/DI, dopravce v dokumentu č. j. 2174/2008-O 12/2 ze dne 07. 11. 2008, uvedl:

„Povinnost dodržení kilometrických proběhů k provedení periodické údržby vozidel stanovených výrobcem vozidel je součástí stanovení Technických specifikací interoperability (TSI) pro konvenční vozidla, které dosud nevstoupily v platnost. Do této doby není nutnost dodržení kilometrických proběhů stanovených výrobcem vozidel pro periodickou údržbu legislativně upravena. Provozovatel z tohoto důvodu dne 01. 10. 2000 na základě svých zkušeností s provozem a údržbou vozidel této řady ve své pravomoci stanovil kilometrické proběhy pro její provádění, a to přílohou č. 1 interního předpisu ČD V25.“

Jednotné technologické postupy dopravce obsažené ve vnitřním předpise ČD V 25 v příloze č. 1 určují normu kilometrického proběhu na periodickou prohlídku EM **17 000 – 26 000 km.**

Opatření ředitele Odboru kolejových vozidel „Opatření ředitele odboru kolejových vozidel k příloze č. 1 předpisu ČD V25“, č. j. 05-12/2-2845 ze dne 21. 10. 2005, zvyšuje normy km proběhů pro přístavbu ŽKV do bezpečnostní prohlídky, provozního ošetření a periodických prohlídek. Pro řadu HDV 242 byla norma proběhu do periodické prohlídky EM zvýšena na **38 000 – 42 000 km.**

Opatření ředitele Odboru kolejových vozidel „Provádění prohlídek Bp, O a M vybraných řad HV“, č. j. 05-12/2-3492, ze dne 15. 12. 2005, povoluje v pravomoci vrchních přednostů ve svých DKV rozhodnout v odůvodněných případech o posunutí horní hranice km

proběhů do Bp, O a M prohlídek až do jejího 1,5 násobku. Toto rozhodnutí nezavazuje DKV odpovědnosti za technický stav vozidel.

Vrchní přednosta DKV Plzeň s platností od 15. 01. 2006 Rozkazem č. 004/2006 v souladu s opatřením č. j. 05.12/2-3492 ze dne 15. 12. 2005 stanovil horní hranici km proběhů do prohlídek O a M u vybraných řad HV odlišně od proběhů stanovených opatřením č. j. 05-12/2-2845 ze dne 21. 10. 2005, přičemž tímto opatřením není DKV Plzeň zbaveno odpovědnosti za technický stav vozidel s upravenými km proběhy dle tohoto rozkazu. Pro řadu HDV 242 byla norma proběhu do periodické prohlídky EM změněna na **26 000 – 42 000 km**.

Jednotné technologické postupy dopravce obsažené ve vnitřním předpise ČD V 25 v příloze č. 1 určují normu kilometrického proběhu na **periodickou prohlídku EV 180 000 km**.

Opatřením ředitele Odboru kolejových vozidel „Provádění velkých periodických prohlídek na HKV v roce 2005“, č. j. 3391/04-O12/2-Ca ze dne 17. 12. 2004, bylo provádění velkých periodických prohlídek v roce 2005 zastaveno. Opatření náměstka generálního ředitele ČD pro obchod a provoz „Prováděcí opatření k předpisu ČD V25 pro rok 2005“, č. j. 1044/2005-12/4-Ro ze dne 06. 01. 2005, konstatuje, že zkušenosti z provozu ukázaly, že na některých řadách hnacích vozidel byly periodické údržbářské zásahy prováděny zbytečně často nebo ve zbytečně velkém rozsahu. **Dále v něm náměstek generálního ředitele ČD pro obchod a provoz upřesňuje výše uvedené opatření č. j. 3391/04-O12/2-Ca tak, že periodické prohlídky rozsahu „V“ se v roce 2005 na hnacích vozidlech a osobních, přípojných a samostatných řídicích vozech nebudou provádět.** Jedinými výjimkami jsou vozidla v záruce výrobce, kde je nutno dodržovat udržovací řád stanovený výrobcem vozidel (čl. 26 vnitřního předpisu ČD V 25).

Jednotné technologické postupy dopravce obsažené ve vnitřním předpise ČD V 25 v příloze č. 1 určují normu kilometrického proběhu na **periodickou opravu EH 1 100 000 km**. Na HDV 242.264-0 před vznikem MU provedená v prosinci 1987 po ujetí 858 710 km. HDV od poslední periodické opravy hlavní provedené v prosinci 1987 do vzniku MU ujelo **1 836 364 km**.

DKV Plzeň v souladu s čl. 22 vnitřního předpisu ČD V 25 uplatnilo v roce 2001 požadavek na přístavbu HDV 242.264-0 do periodické opravy EH pro rok 2002 (ke dni 31. 07. 2001 mělo HDV ujetých 1 245 360 km). **Požadavek dopravce nebyl Odborem kolejových vozidel akceptován.**

DKV Plzeň v souladu s čl. 22 vnitřního předpisu ČD V 25 uplatnilo opětovně v roce 2004 požadavek na přístavbu HDV 242.264-0 do periodické opravy EH pro rok 2005 (ke dni 31. 08. 2004 mělo HDV ujetých 1 452 377 km). **Požadavek dopravce opět nebyl Odborem kolejových vozidel akceptován.**

K Dožádání Drážní inspekce ze dne 20. 10. 2008, č. j. 4-219/2008/DI, dopravce v dokumentu č. j. 2174/2008-O 12/2 ze dne 07. 11. 2008 uvedl:

„DKV Plzeň uplatnilo v letech 2003 a 2005 dle článku 22 předpisu ČD V25 požadavek na přístavbu lokomotivy 242.264-0 do periodické opravy. Lokomotivy řady 242 byly v tomto období dislokovány ve dvou DKV, a to DKV Plzeň a DKV Brno. Po sumarizaci všech požadavků na přístavbu ŽKV do periodických oprav vyšších stupňů, provedené na Odboru kolejových vozidel GŘ ČD, a následné diskuzi zástupců O 12 se zástupci DKV byly do periodických oprav přistaveny lokomotivy řady 242, jejichž další provoz bez provedené

opravy byl v rozporu s § 34, odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb. U lokomotivy 242.264-0 byla přístavba na základě jejího aktuálního technického stavu v souladu se všemi ustanoveními čl. 20 a 22 předpisu ČD V25 a § 34, odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb. odložena. Přehled počtů přístavby lokomotiv trakce 20 do periodických oprav vyšších stupňů v jednotlivých letech je uveden v následující tabulce“

Bývalé Federální ministerstvo dopravy dopisem ředitele Odboru lokomotivního hospodářství „Rekonstrukce přívodu ze skříně na TM elektrických lokomotiv řady S 489.0 – rekonstrukce č. 7024“, č. j. 13 308/77-12 ze dne 31. 05. 1977, nařídilo provedení rekonstrukce (odstranění) mezisvorkovnice TM elektrických lokomotiv řad 230 (S 489.0). Jako důvod uvedlo: *“Svorkovnice TM na el. lokomotivách ř. S 489.0 je častou příčinou změny izolačního stavu kabeláže. Příčina spočívá v znečištění svorkovnice od prachu i kovových pilin zdrží a na základě toho dochází k průrazu na svorkovnice a tím i k neschopnosti lokomotiv. ...“*

Dále bývalé Ústřední ředitelství Československých státních drah dopisem ředitele Odboru lokomotivního hospodářství „Rozšíření rekonstrukce ev. č. 7024“, č. j. 60.329/89-12/2-Ro ze dne 30. 10. 1989, rozšířilo toto nařízení i na elektrické lokomotivy řad 240 a 242. Jako důvod uvedlo: *“Opatřením býv. FMD 012 č. j. 13.308/77-12 byla pro el. lok. ř. 230 (S 489.0) nařízena rekonstrukce 7024, spočívající v odstranění mezisvorkovnice TM. **Důvodem k vydání této rekonstrukce byly m. j. i časté požáry mezisvorkovnic TM. Stejně problémy se patrně v důsledku stárnutí cínové pájky – nyní projevují i u elektrických lokomotiv ř. 240 a 242. Proto rozšiřujeme platnost rekonstrukce ev. č. 7024 i pro elektrické lokomotivy ř. 240 a 242. ... Rekonstrukci žádáme provádět při periodických opravách v ŽOS, případně ji provádějte i v lokomotivních depech při vhodných příležitostech.**“*

Následně bývalé Oblastní ředitelství Československých státních drah dopisem náčelníka Služby lokomotivního hospodářství „Rekonstrukce č. 7024 – rozšíření rekonstrukce“, č. j. 6773/89-12 ze dne 01. 12. 1989, ukládá pokyny v souvislosti s rekonstrukcí m. j.: *„...rekonstrukci provádějte v lokomotivních depech vždy po násilném poškození svorkovnice požárem a dále podle kapacitních a materiálových možností lokomotivních dep“.*

DKV Plzeň provozuje celkem 52 HDV řady 242, z toho na 46-ti HDV je provedena schválená změna schváleného stavu č. 7024 – odstranění mezisvorkovnice. Na zbývajících 6-ti HDV, včetně požárem poškozeného HDV 242.264-0, schválená změna schváleného stavu provedena nebyla.

K Dožádání Drážní inspekce ze dne 20. 10. 2008, č. j. 4-219/2008/DI, dopravce v dokumentu č. j. 2174/2008-O 12/2, ze dne 07. 11. 2008, uvedl:

„Požárovost ŽKV je vyhodnocována s pololetní periodicitou, opatření jsou přijímána dle potřeby. Změna schváleného stavu č. 7024 spočívajícího v odstranění mezisvorkovnice trakčního motoru je prováděna vždy v případě periodické opravy u externího dopravce, případně v dceřinné společnosti DPOV, a. s. Lokomotiva 242.264-0 měla poslední provedenou periodickou opravu EVy v termínu 6. 9. 1999 – 5. 11. 1999. Vzhledem ke skutečnosti, že tato oprava byla provedena v DKV Plzeň, změna schváleného stavu č. 7024 nebyla na vozidle realizována. V současné době probíhá ověření evidence provedené změny a stavu na vozidlech za účelem přijetí následných opatření, vedoucích k maximálnímu urychlení realizace rekonstrukce na zbývajících vozidlech.“

Udržovací předpis vydaný výrobcem Škoda Plzeň, v **Podskupině 8.5 Kabeláž s příslušenstvím, 8.5.2. Kabeláž obvodů VN a MH** uvádí:

„- Provéřít a zkontrolovat kabelové přívody k trakčním motorům pod lokomotivou (kontrolovat průhyb kabelů, utěsnění kabelů ve svorkovnicích trakčních motorů, mezisvorkovnicích v podlaze loko a v přívodních pancéřových trubkách umístěných na podvozků).

- Dotáhnout elektrovodné spoje, zvláště spoje pracovního a ochranného uzemnění a spoje ve svorkovnicích trakčních motorů a mezisvorkovnicích...“

Všechny vyjmenované činnosti se dle Udržovacího předpisu výrobce mají provádět v rámci prohlídky M (malá periodická prohlídka), v rámci prohlídky V (velká periodická prohlídka), v rámci prohlídky SR (střední redukovaná oprava – dle vnitřního předpisu ČD V 25 vyvazovací oprava EVY), v rámci prohlídky S (střední oprava – dle vnitřního předpisu ČD V 25 hlavní oprava EH) a v rámci prohlídky G (generální oprava).

Dopravce provádí v rámci periodické prohlídky **EM** dotažení spojů v mezisvorkovnicích a dále vizuální kontrolu průhybu kabelů a jejich utěsnění v mezisvorkovnicích TM. Poslední prohlídka EM byla na HDV před vznikem MU provedena dne 30. 04. 2008.

Celkovou kontrolu zaletování a nalisování kabelových ok provádí dopravce pouze při periodické opravě EVY a vyšší. Na HDV byla před vznikem MU provedena poslední oprava EVY dne 06. 09. 1999 a poslední oprava EH v prosinci 1987.

Drážní inspekce, jako odborný orgán pro zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na dráhách, se na základě rozboru zjištěných skutečností podle bodu 3 této zprávy a jejich porovnáním se vztažnými skutečnostmi stanovenými zákonem č. 266/1994 Sb., technickými předpisy a výše uvedenými ustanoveními vnitřních předpisů dopravce, ztotožnila s odborným vyjádřením komise ze dne 06. 08. 2008, včetně odborného vyjádření Hasičského záchranného sboru Plzeňského kraje ze dne 15. 08. 2008 (Drážní inspekce není odborným orgánem pro zjišťování příčin vzniku požárů), že ke vzniku této MU došlo postupným uvolněním silového vodiče 4. TM v mezisvorkovnici, nacházející se pod lokomotivní skříní, a tím následně ke vzniku elektrického oblouku a požáru.

Celková kontrola zaletování a nalisování kabelových ok se provádí pouze při periodické opravě EVY a vyšší. DKV Plzeň požadovalo přístavbu HDV do periodické opravy hlavní v roce 2001 a opakovaně v roce 2004. Požadavek však nebyl Odborem kolejových vozidel akceptován.

Poslední oprava EVY byla před vznikem MU provedena ve dnech 06. 09. až 05. 11. 1999, poslední oprava EH v prosinci 1987. Předmětné HDV od data poslední opravy EVY po vznik MU ujelo 758 057 km. Z této skutečnosti vyplývá, že dopravce od poslední periodické opravy vyvazovací provozoval 9 let toto HDV bez celkové kontroly zaletování a nalisování kabelových ok, a to i přesto, že na HDV těchto řad bylo nařízeno postupné provedení rekonstrukce – odstranění předmětné mezisvorkovnice již v kalendářním roce 1989.

Přestože dopravce v souladu s ustanovením § 35 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb. vydal ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel a dále příslušnému drážnímu správnímu úřadu – Drážnímu úřadu – doložil v žádosti o Osvědčení dopravce (§ 34h odst. 3 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.), že vydal vnitřní předpisy pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel,

o provozování určených technických zařízení, nedodržel jejich ustanovení neboť nerespektoval znění čl. 22 vnitřního předpisu ČD V 25, t. j., že „*při rozhodování o požadavcích na přístavbu ŽKV do periodických oprav v následujícím období je vždy nutno vycházet ze skutečného technického stavu ŽKV*“. Dopravce tedy neakceptoval požadavek DKV Plzeň ani dále jiným objektivním způsobem neověřil skutečný technický stav předmětného HDV.

Na základě výsledků šetření lze dále konstatovat, že zásadní a systémové příčiny, předcházející příčinu bezprostřední – požár, leží jak v úrovni nevhodně nastaveného předpisového rámce údržby HDV, tak i v úrovni trpěného i nařizovaného porušování jeho dodržování.

Vznik předmětné MU a výsledky šetření prokázaly, že dopravce provozoval drážní vozidlo, které svou konstrukcí a technickým stavem neodpovídalo požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí a jehož technická způsobilost byla prokázána shodou se schváleným typem. Tento bezpečnosti drážní dopravy neodpovídající stav drážního vozidla – předmětného HDV 242.264-0, byl dopravci dlouhodobě znám.

Na místě MU zasahovaly složky integrovaného záchranného systému (dále jen IZS) – Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje – stanice Stříbro a Nýřany, Hasičská záchranná služba SŽDC, s. o., Plzeň, Sbor dobrovolných hasičů Pňovany a PČR obvodní oddělení Město Touškov. Zdravotnická záchranná služba nezasahovala.

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 mimořádné události byl uvolněný silový vodič na mezisvorkovnici 4. trakčního motoru hnacího drážního vozidla, čímž následně došlo ke vzniku elektrického oblouku a vlivem zvýšených teplot ke vznícení hořlavých látek v okolí mezisvorkovnice.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou vzniku mimořádné události, související s kvalifikací, postupy a údržbou bylo nedodržování ustanovení vnitřního předpisu pro organizaci údržby, t. j. předpisu ČD V 25.

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

Příčinou, způsobenou předpisovým rámcem, je jeho nevhodné nastavení; v používání systému zajišťování bezpečnosti pak nedodržování podmínek, stanovených zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, pro provozování drážních vozidel, na jejichž základě bylo vydáno Osvědčení dopravce.

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

Nedostatky a opomenutí během zjišťování příčin a okolností vzniku MU, které však nejsou významné pro závěry o příčinách, nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Opatření k předmětné MU byla dopravcem ČD, a. s. přijata a jsou uvedena ve „Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události – Nehoda“, č. j. 70503/08-O18-RIBŽD-5 ze dne 12. 09. 2008. Jedná se o tato opatření:

1. S příčinou a okolnostmi vzniku MU budou prokazatelně seznámeni všichni zaměstnanci DKV Plzeň, podílející se na provozování hnacích drážních vozidel řady 242 v termínu do 30. 09. 2008.
2. DKV Plzeň provede vizuální prohlídky mezisvorkovnic elektrických lokomotiv, u kterých ještě nebyla provedena schválená změna schváleného stavu (dále jen ZSS) č. 7024 s termínem do 31. 10. 2008.
3. Na základě opatření vedoucího oprav DKV Plzeň budou prováděny detailní prohlídky mezisvorkovnic do doby provedení úpravy dle schválené ZSS. Provádí se vyvázáním při periodických prohlídkách EM s termínem do doby provedení úpravy dle schválené ZSS č. 7024.

Za splnění všech přijatých opatření odpovídá DKV Plzeň.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje:

ČD, a. s., jakožto dopravci:

- přijmout účinná opatření spočívající v harmonizaci vnitřních předpisů a nařízení pro organizaci údržby ŽKV s platnou legislativou (doporučeními výrobců ŽKV) v zájmu bezpečného provozování drážní dopravy;

- stanovit účinná opatření zamezující trpění nebo nařizování porušování předpisového rámce.

Drážnímu úřadu, jakožto bezpečnostnímu a regulačnímu orgánu pro provozování drah a drážní dopravy:

- přijmout vlastní opatření spočívající v ověřování, zda dopravce splňuje ve všech směrech podmínky bezpečnosti provozování drážní dopravy nejen při předkládání žádosti o vydání Osvědčení dopravce, ale i po případných následných změnách údajů, které při podávání žádosti o vydání Osvědčení dopravce předložil.

V Plzni dne 18. prosince 2008

Ing. Klára Majdlová, v. r.
vrchní inspektorka
Územního inspektorátu Plzeň

Ing. Petr Mencl, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Plzeň

7 PŘÍLOHY



Foto 1: Pohled na hnací drážní vozidlo po požáru



Foto 2: Pohled na tažené drážní vozidlo po požáru