



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Vykolejení hnacího drážního vozidla za jízdy vlaku Mn 80 203
v železniční stanici Bystřice nad Olší,
na dráze železniční, celostátní Mosty u Jablunkova st. hr. – Bohumín

Úterý, 27. listopadu 2007

Investigation Report of Railway Accident

Derailment of a locomotive of freight train No. 80 203 in
Bystřice nad Olší station

Tuesday, 27th of November 2007

Č. j.: 6-038/2007/DI

SUMMARY

Date and time: 27th November 2007, 19:01 (18:01 GMT)

Occurrence type: derailment of a locomotive

Type of train: freight train No. 80 203

Location: Bystřice nad Olší station

Consequences: 0 fatalities, 0 injuries, total cost CZK 1 443 720.-

Direct cause: infrastructure (switch failure)

Underlying cause: inadequate maintenance

Root cause: procedure not available

Recommendation: adressed to infrastructure manager SŽDC, s. o.:

- 1) It is recommended to create and regularly apply procedure for preventative checking of mechanisms of manually operated switches.
- 2) It is recommended to modify maintenance procedure for mechanisms of manually operated switches in order to avoid rough manipulation with the mechanisms.



Obsah

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

poměru	17
3.1.2 Jiné osoby	20
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	20
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	20
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	22
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	22
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty	23
3.3 Právní a jiná úprava	24
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	24
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	24
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	26
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	26
3.4.2 Součásti dráhy	26
3.4.3 Komunikační prostředky	28
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	29
3.5 Dokumentace o provozním systému	29
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	29
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	29
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	30
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	30
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	30
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	30
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	30
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	31
4 Analýza a závěry	31
4.1 Konečný popis mimořádné události	31
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	31

4.2 Rozbor	32
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	32
4.3 Závěry	39
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	39
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	39
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	40
4.4 Doplnující zjištění	40
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	40
5 Přijatá opatření	40
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	40
6 Bezpečnostní doporučení	41
7 Přílohy	42
1. Pohled na hnací drážní vozidlo řady 742.126-6 jedoucí v čele vlaku Mn 80203 ve vykolejeném stavu za výhybkou č. 15 žst. Bystřice nad Olší	42
2. Pohled na poškozenou nádrž pohonných hmot HDV řady 742.126-6	43
3. Pohled na komisionálně stanovený bod "0" - první stopa po vykolejení HDV řady 742.126-6 na výhybce č 15 žst. Bystřice nad Olší v km 305,520 trati Mosty u Jablunkova st. hr - Bohumín. Naražený hrot pravého ohnutého jazyka po odtažení nevykolejených TDV	43
4. pohled na poškozený hákový závěr výhybky č. 15 žst Bystřice nad Olší, svěrací čelist bez dolní pracovní části (stav po vykolejení)	44
5. Svěrací čelist - odlomená dolní pracovní část	44
6. Svěrací čelist - horní část upevněná k opornici, pohled na lomovou plochu	45

1 SOUHRN

Dne 27. listopadu 2007 v 19:01 hodin došlo k mimořádné události v drážní dopravě ve smyslu § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění, kdy na dráze železniční, celostátní dráhy Mosty u Jablunkova st. hranice – Bohumín, v železniční stanici (dále jen žst.) Bystřice nad Olší, na výhybce č. 15 v km 305,520 vykolejilo hnací drážní vozidlo (dále jen HDV) řady 742.126-6, jedoucí v čele vlaku Mn 80 203.

Při mimořádné události došlo k ekologické havárii, úniku cca 2000 litrů nafty z palivové nádrže hnacího drážního vozidla. Mimořádná událost se obešla bez újmy na zdraví.

V době vypracování Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události byla ze strany provozovatele dráhy a drážní dopravy vyčíslena škoda ve výši 1 443 720,- Kč, která však ze strany nákladů na likvidaci ekologické havárie není konečná.

Bezprostřední příčinou mimořádné události byla jízda drážního hnacího vozidla po dopravní cestě v době, kdy ve výměnové části výhybky č. 15 nedoléhal pravý ohnutý jazyk k opornici a poloha jazyka nebyla zabezpečena závěrovým hákem v poloze zajišťující jízdu drážních vozidel vedlejším směrem proti hrotu jazyka na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší.

Zásadní příčinou související s kvalifikací, postupy a údržbou je nezjištění porušení celistvosti svěrací čelisti výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší při provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah a silová manipulace při seřizování hákového závěru prostřednictvím kladiva a páčící tyče.

Příčinou způsobenou předpisovým rámcem a používáním systému zajišťování bezpečnosti je absence technologického postupu provozovatele dráhy, který by upravoval postup při prohlídkách stavu a funkce výměnového závěru zejména u výhybek 1. generace s hákovým závěrem přestavovaných mechanickým přestavníkem s pružinou tak, aby byl zjištěn skutečný stav, včetně trhlin v materiálu hákového závěru.

Bezpečnostní doporučení pro provozovatele dráhy Drážní inspekce vydala.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku mimořádné události v drážní dopravě došlo dne 27. listopadu 2007 v 19:01 hodin, na dráze železniční, celostátní Mosty u Jablunkova st. hr. – Bohumín (trať 305),

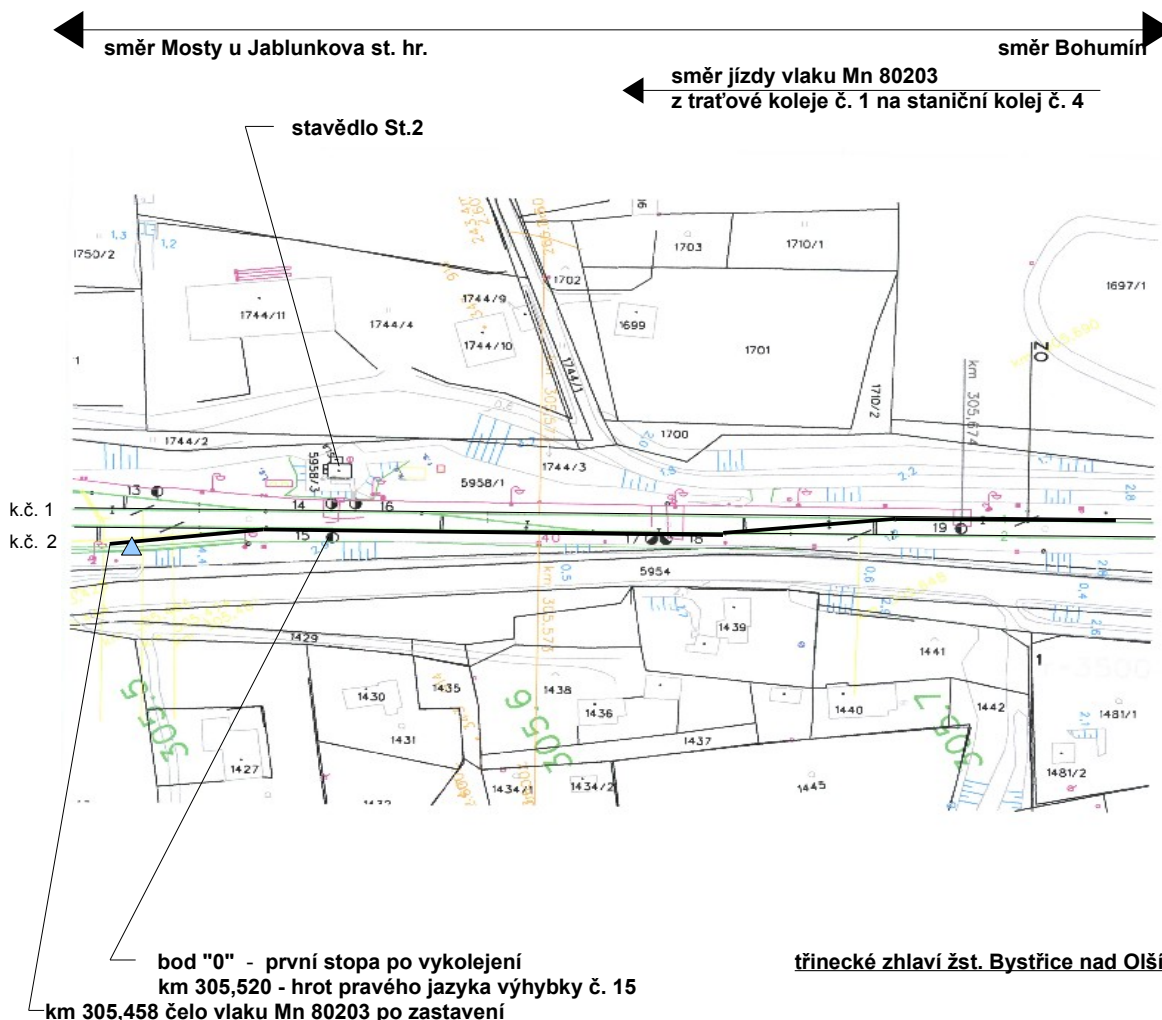
v km 305,520 žst. Bystřice nad Olší v jazykové části výhybky č. 15 ve směru jízdy vlaku Mn 80203 z traťové koleje č. 1 Třinec – Bystřice nad Olší na staniční kolej č. 4.

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

Dvojkolejná dráha železniční, celostátní Mosty u Jablunkova st. hr. – Bohumín je elektrifikovaná stejnosměrným napětím 3 kV. Mezistaniční úsek Bystřice nad Olší – Třinec je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie. Traťové koleje č. 1 a č. 2 mezi žst. Třinec a žst. Bystřice nad Olší lze obousměrně pojíždět.

žst. Bystřice nad Olší

místo vzniku mimořádné události - nehody dne 27. 11. 2007 v 19:15 h
vykolejení HDV řady 742.126-6 za jízdy vlaku Mn 80203
v km 305,520 trati Mosty u Jablunkova st. hr.- Bohumín
na výhybce č. 15 žst. Bystřice nad Olší



Žst. Bystřice nad Olší leží v km 304,889 a je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (dále jen SZZ) 2. generace, t. j. elektromechanickým SZZ, doplněným světelnými návěstidly, kolejovými obvody a ústředně stavěnými výměnami opatřenými mechanickými přestavníky.

V žst. Bystřice nad Olší na třineckém zhlaví je v km 305,522 až km 305,650 vložena kolejová spojka tvořená výhybkami č. 16 a č. 17 a následně kolejová spojka tvořená výhybkou č. 18 a č. 19. Výhybky jsou tvaru JR65-1:9-300-d, které byly do koleje č. 1 a č. 2 vloženy v roce 1989. Kolejová spojka tvořená výhybkami č. 19 a č. 18 umožňuje jízdy vlaků z traťové koleje č. 1 na sudou skupinu kolejí a opačně. Kolejová spojka tvořená výhybkami č. 17 a č. 14 umožňuje jízdy drážních vozidel z koleje č. 2 na lichou kolejovou skupinu kolejí v žst. Bystřice nad Olší a opačně. Za výhybkou č. 17 v koleji č. 2 v km 305,521 je vložena jednoduchá výhybka č. 15 tvaru JR65-1:9-300-L,p,d, která byla do staniční koleje č. 2 vložena dne 28. 02. 1989 jako nová. Kolejové lože je tvořeno přírodním drceným kamenivem frakce 16-32 mm. Železniční svršek staniční koleje č. 2 a č. 4 je tvaru R65 na betonových pražcích SB8 s rozdělením pražců "e", t. j. 544 mm. Kolejnice jsou k pražcům upevněny prostřednictvím zvonkových svěrek ŽS4, žebrových podkladnic S4 a vrtulí R1. Železniční svršek staničních kolejí č. 1, č. 2 a č. 4 byl vložena v roce 1986, bezстыková kolej (dále jen BK) byla vybudována v roce 1986 s upínací teplotou v koleji č. 1 +24°C a v koleji č. 2 +12°C. Výhybky na třineckém zhlaví žst. Bystřice nad Olší jsou svařené ve skupinách a od bezстыkové koleje ve staničních a v traťových kolejích jsou odděleny malým dilatačním zařízením. Připoje mezi výhybkami a kolejí č. 1 a č. 2 na třineckém zhlaví jsou tvaru R65 na dřevěných pražcích typu „B“ s rozdělením pražců „e“. Kolejnice jsou k pražcům upevněny prostřednictvím zvonkových svěrek ŽS4, žebrových podkladnic S4 a vrtulí R1.

Koleje č. 1 a č. 2 na třineckém zhlaví v oblasti výhybek jsou vedeny v přímém směru.

Ve směru kilometráže směrem do žst. Třinec staniční kolej č. 1 a č. 2 do km 305,197 stoupá ve sklonu +0,35 ‰, od km 305,197 do km 305,329 klesají ve sklonu -1,50 ‰, od km 305,329 do km 305,572 klesají ve sklonu -2,60 ‰ a v pokračování klesají -11,50 ‰.

Dne 27. listopadu 2007 v 18:44 h vlak Mn 80203 odjel ze staniční koleje č. 6 v žst. Třinec do cílové žst. Jablunkov-Návsí. Jízda vlaku po žst. Bystřice nad Olší probíhala bez mimořádností. Vjezd vlaku Mn 80203 do žst. Bystřice nad Olší byl dovolen obvyklou obsluhou SZZ, návěstí dovolující jízdu vlaku "Rychlost 40 km/h a výstraha" vjezdového návěstidla "S" v km 305,911. Strojvedoucí upravil rychlost vlaku na 26 km/h a touto rychlostí vjížděl do železniční stanice na staniční kolej č. 4. V době jízdy HDV vlaku Mn 80203 po staniční koleji č. 2, strojvedoucí v úrovni výhybky č. 15 zaregistroval nadskočení a vzápětí propadnutí čela HDV. Na vzniklou situaci strojvedoucí reagoval použitím rychločinného brzdění vlaku a vlak následně zastavil.

Čelo vlaku zastavilo v km 305,459, t. j. 62 m za komisionálně stanovenou první stopou vykolejení (dále jen bod "0") v km 305,520. HDV zastavilo vykolejené všemi nápravami směrem na staniční kolej č. 2 s proraženou palivovou nádrží, ze které vytékaly pohonné hmoty (nafta), osm tažených drážních vozidel (dále jen TDV) řady Eas vlaku Mn 80 203 zastavilo v nevykolejeném stavu ve směru jízdy na staniční kolej č. 4.

Vznik MU strojvedoucí oznámil prostřednictvím traťového radiového spojení (dále jen TRS) osobě řídící drážní dopravu (dále jen výpravčí) žst. Bystřice nad Olší.

Svědkiem MU byl signalista stavědla St. 2 žst. Bystřice nad Olší, který obsloužil SZZ a následně sledoval vjezd vlaku Mn 80 203 na staniční kolej č. 4. Signalista stavědla St. 2

rovněž ohlásil vznik MU výpravčí žst. Bystřice nad Olší, která pak vznik MU ohlásila v souladu s ohlašovacím rozvrhem provozovatele dráhy a drážní dopravy.

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) byl aktivován zaměstnancem ve funkci strojmistr Českých drah, a. s. (dále jen ČD, a. s.) Depa kolejových vozidel (dále jen DKV) Ostrava v 19:10 hodin, t. j. 9 minut po vzniku MU.

Únik ropných produktů z nádrže HDV byl ohlášen IZS. Zabezpečení odstranění ropné havárie bylo zajišťováno mimo rámec zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události. Pro odstraňování ropné havárie byla nasazena Hasičská záchranná služba (dále jen HZS) ČD, a. s. Ostrava, HZS PS Třinec, HZS Bystřice nad Olší, Jednotka soukromých dobrovolných hasičů (dále jen JSDH) Jablunkov, JSDH Gutý - Třinec, firma GeoGroup, Povodí Odry, Městský úřad Třinec a Policie ČR Jablunkov.

Bod "0" byl komisionálně stanoven v km 305,520 v místě nárazu okolku pravého kola první nápravy předního podvozku HDV do horní vnitřní části hrotu (hoblované části) pravého ohnutého jazyka výhybky č. 15 situované v koleji č. 2 v km 305,521 na třineckém zhlaví žst. Bystřice nad Olší. Dále následovaly stopy po tření okolků pravých kol na vnitřní straně hoblované části jazyka a za úrovní třetí jazykové opěrky ve vzdálenosti 9,60 m od bodu „0“ (hrotu jazyka) nalezena stopa po sjetí pravých kol z temene hlavy pravé přímé opornice do prostoru mezi pravý ohnutý jazyk a pravou přímou opornicí. Dále následovaly otlaky způsobené vykolejenými pravými koly HDV na upevňovadlech, pražcích a šterkovém loži. Jízdu vykolejeného HDV byla poškozena pravá přídržnice s upevňovadly. Vykolejení levých kol HDV bylo zjištěno ve vzdálenosti 10 cm před druhou jazykovou opěrkou, kdy levá kola sjela z hlavy levé ohnuté opornice do prostoru mezi levý přímý jazyk a levou ohnutou opornicí. Stopy po vykolejení levých kol pokračovaly otlaky okolků a jízdních ploch kol na upevňovadlech, pražcích a kolejovém loži až do místa zastavení HDV v km 305,458. Kontrolou stavěcího soutyčí a pravého hákového závěru bylo zjištěno, že pravý závěrný hák kopíroval koncovou polohu a jevil se jako zaklesnutý za svěrací čelist. Prohlídkou pravé svěrací čelisti bylo zjištěno, že došlo k odlomení pracovní části svěrací čelisti v místě zaklesávání závěrného háku. Tento stav umožnil "dání" závěru SZZ pro postavení vlakové cesty z traťové koleje č. 1 od žst. Třinec na staniční kolej č. 4, ale neumožnil řádné zajištění pravého ohnutého jazyka v poloze doléhnutí k pravé přímé opornici. Zbývající část svěrací čelisti byla řádně upevněna ke stojně opornice dvěma šrouby. Odlomená část svěrací čelisti byla nalezena ve sněhové pokrývce v mezipražcovém prostoru pod patou opornice, v úrovni pravé svěrací čelisti. Kontrolou závěrného háku nebylo zjištěno jeho poškození.

Ze zanechaných stop v kolejišti lze usuzovat, že k vykolejení HDV došlo v důsledku nárazu okolku prvního pravého kola do hrotu pravého ohnutého jazyka výhybky č. 15 a jízdy pravých kol HDV s okolky v poloze mezi pravou přímou opornicí a pravým ohnutým jazykem, tzv. vidlicová jízda. Vidlicová jízdy HDV byla umožněna nedolehnutím pravého ohnutého jazyka k pravé přímé opornici po přestavení výhybky č. 15 do polohy pro zamýšlenou jízdu vlaku Mn 80203 na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší signalistou St. 2.

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 na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) oznámen zaměstnancem provozovatele dráhy a drážní dopravy, kterým jsou ČD, a. s., v 19:24 h.

V 19:26 h zaměstnanec COP na základě oznámených skutečností rozhodl o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě MU. Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU na místě byl pověřen vrchní inspektor Územního inspektorátu Ostrava. Dalším zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl následně pověřen Územní inspektorát Ostrava. Samotné zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo ze strany Drážní inspekce 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.).

Jako externí konzultant při zjišťování příčin a okolností vzniku MU působila společnost VÍTKOVICE TEASTING CENTER s. r. o., která vyhotovila metalografickou zprávu svěrací čelisti a závěrového háku výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší.

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 Mn 80 203, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Ostrava;
- výpravčí žst. Bystřice nad Olší, zaměstnanec ČD, a. s., Uzlové žst. Český Těšín;
- signalista stavědla č.2 žst. Bystřice nad Olší, zaměstnanec ČD, a. s., Uzlové žst. Český Těšín.;
- vedoucí posunu Užst. Český Těšín, zaměstnanec Českých drah, a. s., užst. Český Těšín;
- vedoucí provozního střediska Traťmistrovský okresek (dále jen TO) Jablunkov, zaměstnanec Českých drah, a. s., Správy dopravní cesty Ostrava;

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

Výchozí železniční stanicí vlaku Mn 80 203 byla žst. Třinec a cílovou žst. Jablunkov-Návsí. Vlak Mn 80203 byl tažen HDV řady 742.126-6 v majetku Českých drah, a. s., v evidenčním stavu DKV Ostrava. HDV jelo vpřed dlouhým představkem. Soupravu vlaku tvořilo osm TDV učených k přepravě nákladu řady Eas, které byly prázdné. Vlak měl 129 metrů, 36 náprav, hmotnost 273 t, normativ potřebných brzdících procent 39, skutečná brzdící procenta 95.

Výchozí technická prohlídka vlaku Mn 80 203 byla provedena v žst. Třinec.

HDV 742.126-6 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., Drážním úřadem Praha pod ev. č. PZ 8919/04-V.20, dne 30. 01. 2004. Poslední pravidelnou technickou kontrolu HDV provedla dne 04. 06. 2007 odborně způsobilá osoba dopravce s výsledkem - bez závad.

Čelo a konec vlaku bylo řádně označeno návěstí „Začátek vlaku“ a "Konec vlaku" v souladu s § 39 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.).

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

V době vypracování Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události byla ze strany provozovatele dráhy a drážní dopravy vyčíslena škoda ve výši 1 443 720,- Kč, která však ze strany nákladů na likvidaci ekologické havárie není konečná.

Vlaková cesta pro vjezd vlaku Mn 80203 z traťové koleje č. 1 na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší byla signalistou stavědla St. 2 žst. Bystřice nad Olší postavena obvyklou obsluhou stavědlového přístroje SZZ.

Od vjezdového návěstidla „S“ v km 305,911 ve směru od žst. Třinec je železniční trať vedena v přímé koleji tvaru R65 na dřevěných pražcích s rozdělením „e“. V km 305,650 až km 305,522 jsou vloženy jednoduché kolejové spojky tvořené výhybkou č. 19 a č. 18 pro jízdy drážních vozidel (dále jen DV) z traťové koleje č. 1 na sudou staniční kolejovou skupinu a opačně a výhybkou č. 17 a č. 16 pro jízdy DV z liché kolejové skupiny do traťové koleje č. 2 a opačně. Pro jízdy DV z traťové koleje č. 2 ve směru od žst. Třinec na staniční kolej č. 2 a č. 4 je v km 305,521 vložena výhybka č. 15 tvaru JR65-1:9-300-L,I,d, stavební délky 25,222 m. Za výhybkou č. 15 do koleje č. 4 je oblouk o poloměru R=300m bez převýšení. Vlaková cesta pro vlak Mn 80203 byla postavena pro jízdu vlaku z traťové koleje č. 1 od žst. Třinec přes kolejovou spojku výhybek č. 19 a č. 18 odbočným směrem na kolej č. 2 přes výhybku č. 17 v přímém směru a výhybkou č. 15 odbočným směrem na kolej č. 4.

Sklon trati ve směru kilometráže směrem do žst. Třinec staniční kolej č. 1 a č. 2 do km 305,197 je +0,35 ‰, od km 305,197 do km 305,329 je -1,50 ‰, od km 305,329 do km 305,572 je -2,60 ‰ a v pokračování je -11,50 ‰.

Železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru R65 na tvrdých dřevěných pražcích. Kolejnice jsou k pražcům upevněny prostřednictvím žebrových podkladnic S4, svěrek ŽS4 a vrtulí R1. Štěrkové lože v koleji č. 1 a č. 2 tvoří přírodní drcené kamenivo frakce 32-63 mm, ve výhybkách je štěrkové lože frakce 16 – 32 mm.

Největší traťová rychlost v dopravních kolejích č. 1 a č. 2 v žst. Bystřice nad Olší je 100 km/h, v odbočném směru na staniční kolej č. 4, č. 3 a č. 5 je 40 km/h. Nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku v místě vzniku MU byla 40 km/h, návěstěná návěstí "rychlost 40 km/h a výstraha", vjezdové návěstidlo „S“, které je umístěno v km 305,911, t. j. 391 m před místem vzniku MU.

Železniční svršek v žst. Bystřice nad Olší byl po provedené obnově v roce 1986 svařen a byla zřízena BK. Výhybky na třineckém zhlaví žst. Bystřice nad Olší byly svařeny ve skupinách a od BK staniční koleje č. 1 a 2 a traťové koleje č. 1 a č. 2 jsou odděleny malým dilatačním zařízením.

Žst. Bystřice nad Olší je vybavena zabezpečovacím zařízením 2. kategorie - elektromechanické zabezpečovací zařízení s úvazkem na automatický blok s indikací volnosti kolejových obvodů. Kolejové a výhybkové obvody jsou vyznačeny na kolejových deskách obou stavědel a u řídicího přístroje v dopravní kanceláři. Hlavní staniční koleje jsou vybaveny traťovou částí vlakového zabezpečovače (dále jen VZ) umožňující přenos návěstí odjezdových návěstidel na DV. Pro kontrolu stavu a činnosti přejezdů v traťových úsecích obou směrů je v dopravní kanceláři osazen panel signální skříňky přejezdového zabezpečovacího zařízení (dále jen PZZ).

Hlavní návěstidla - vjezdová i odjezdová (vyjma vjezdových návěstidel 1 L a 2 S, která jsou nadsvětelná) jsou pětisvětelná, vybavena rychlostní návěstní soustavou.

V žst. Bystřice nad Olší se nacházejí neprofilové styky, které nekontrolují volnost průjezdného průřezu - námezničku na vzdálenost 20 m. Styky jsou červeně vyznačeny v reliéfu kolejiště na příslušném stanovišti.

Umístění neprofilových styků: - v obvodu St. 1 mezi výhybkami č. 5 - č. 7;
- v obvodu St. 2 mezi výhybkami č. 13 - č. 14.

Pro obsluhu SZZ platí příslušné služební předpisy provozovatele dráhy, včetně odchylky uvedené v příloze 5 A a 5 B Staničního řádu žst. Bystřice nad Olší. Závěrová tabulka je zpracována a uložena v příloze číslo 6 A staničního řádu.

Oba přilehlé mezistaniční úseky jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz.

Předvěsti vjezdových návěstidel i oddílová návěstidla ve směru, pro který není udělen traťový souhlas, jsou zhaslá.

Mezistaniční úsek žst. Třinec - Bystřice nad Olší je pokryt "Vf" signálem TRS ostrůvkového systému, umožňující na sdruženém kanálu stuhu č. 65 spojení mezi dispečerem, výpravčími a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V průběhu jízdy vlaku Mn 80 203 nebyly komunikační prostředky použity.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU bezprostředně před vznikem MU nebyly provozovatelem dráhy prováděny žádné práce související se vznikem MU. Poslední udržovací práce na výhybce č. 15 v žst. Bystřice nad Olší byly prováděny dne 25. 06. 2007. Zaměstnanci provozovatele dráhy při posledních udržovacích pracích prováděli úpravu profilu kolejového lože s doplněním šterku frakce 16 - 32 mm.

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

Strojvedoucí HDV 742.126-6, signalista stavědla St. 2 a výpravčí žst. Bystrice nad Olší po vzniku MU postupovali dle vnitřního předpisu ČD D17 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, ČÁST DRUHÁ "OHLAŠOVÁNÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ" Kapitola I „Ohlašovací povinnost“ čl. 42 a 46. Strojvedoucí HDV vlaku Mn 80 203 vznik MU prostřednictvím traťového radiového spojení ohlásil v 19:03 h ihned po zajištění HDV vlaku výpravčí žst. Bystrice nad Olší. Výpravčí postupovala dle OHLAŠOVACÍHO ROZVRHU provozovatele dráhy a drážní dopravy. Vznik MU byl ohlášen vedoucímu směny Regionálnímu centru provozu Ostrava, Policii české republiky, obvodní oddělení Jablunkov, Ohlašovně požárů Operačního a informačního střediska jednotky požární ochrany Hasičské záchranné služby Českých drah, a. s., Ostrava a Jablunkov, nehodové pohotovosti Uzlové žst. Český Těšín, řídicímu stanovišti Elektrodyspečinku Ostrava a zátěžovému výpravčímu žst. Český Těšín. Vrchní inspektor ČD, a. s., Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy Ostrava, osoba ve smyslu § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb. pověřená k zjišťování příčin a okolností vzniku MU, ohlásil vznik MU na COP Drážní inspekce v 19:24 h.

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

MU byla provozovatelem dráhy a drážní dopravy oznámena IZS ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností strojmistrem ČD, a. s., DKV Ostrava v 19:10 hodin, t. j. 9 minut po vzniku MU.

Na místě MU zasahovala jednotka požární ochrany HZS ČD, a. s., Ostrava a HZS Jablunkov a Policie České republiky, obvodní oddělení Jablunkov.

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

Vlak Mn 80203 přepravoval prázdné TDV (8 vozů) určené k přepravě zboží. Škoda na přepravovaných věcech a jiném majetku nevznikla.

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

Komisionální prohlídkou HDV řady 742.126-6 konanou dne 03. 12. 2007 v ČD, a. s., DKV Ostrava, bylo zjištěno poškození předního a zadního pluhu, dále byly poškozeny 4 ks snímačů VZ, 4 ks konzol snímačů VZ, elektroinstalace k snímačům VZ, 4 ks zákrytů nápravových převodových skříní, 4ks spodních vík trakčních motorů, 7 ks deformovaných

jiskrových plechů, utržené záchytné lano zadního podvozku, 4 stopy nárazů na tělesech brzdových válců, 4 ks poškozených konzol bočních dorazů podvozků včetně pružných členů, 21 ks poškozených pryžových opěr uložení skříně, 4 ks utržených uzemňovacích propojek, utržený kabel vysílače rychloměru, kabel tachalternátoru, 4 ks bočních tlumičů tažného čepu, poškozeno vzduchové potrubí ve spodní části vozidla, poškozeny záchytky brzdových táhel, poškozena mechanická část brzdy, 6 ks pískovacího zařízení, 2 ks přívodních měchů chladícího vzduchu k trakčním motorům, poškozen kohout tlakové brzdy na předním čele, u 1. nápravy poškozeno uložení brzdových závěsů, poškozena palivová nádrž v celé spodní části a boční průraz, vrypy v jízdni ploše všech dvojkolí, stopy a deformace po nárazu podvozku do rámu.

Zjištěný technický stav HDV řady 742.126-6 neměl vliv na vznik mimořádné události.

Škoda na HDV po provedené opravě byla dopravcem vyčíslena ve výši 320 744,- Kč.

Při vykolejení HDV došlo na zařízení Správy železniční dopravní cesty, s. o. (dále jen SŽDC, s. o.) ve správě společnosti České dráhy, a. s., Správy dopravní cesty (dále jen SDC) Ostrava k poškození drobného kolejiva a dřevěných pražců ve výhybce č. 15 a poškození přídržnice ve výhybce č. 15. Škoda na železničním svršku a dalším zařízení SŽDC s. o. byla vyčíslena ve výši 111 976,- Kč.

Následkem úniku nafty z proražené nádrže HDV došlo k ekologické havárii. **Náklady na likvidaci ekologické havárie** byly vyčísleny ve výši **1 011 000,- Kč** Uvedená ekologická výše škody není konečná.

Celková škoda vzniklá následkem MU byla v době vypracování Zprávy o zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události vyčíslena ve výši 1 443 720,- Kč. Tato částka však není konečná, z důvodu nevyčíslení konečné částky provozovatelem dráhy na likvidaci ekologické havárie.

Sekundární škoda způsobená MU vzniklá ČD, a. s. nasazením nakolejovacích pomocných prostředků činí 127 624,- Kč.

Drážní doprava byla úplně přerušena od 19:01 h do 20:50 h dne 27. 11. 2007, t. j. 109 minut. Od 20:50 h dne 27. 11. 2007 byla vyloučena sudá kolejová skupina žst. Bystřice nad Olší. Zpožděny byly 3 vlaky pro přepravu cestujících kategorie R (rychlík) + 54 min. a 9 vlaků kategorie Os + 303 min.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Teplota vzduchu +1°C, tma, zataženo, sněžení, viditelnost (do 100 m) ovlivněna povětrnostní situací – sněžením, výše sněhové pokrývky 5 cm.

Místo MU se nachází v katastru obce Bystřice nad Olší.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

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

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

Strojvedoucí vlaku Mn 80203 v "Zápisu se zaměstnancem" vyhotoveném Českými drahami, a. s., DKV Ostrava dne 28. 11. 2007, mimo jiné uvedl:

„Na pravidelnou směnu jsem nastoupil dne 27. 11. 2007 ve 13:40 hodin na pracovišti Třinec jako 2. posunová záloha. Když jsme se blížili k žst. Bystřice nad Olší tak na předvěsti byla návěst „Výstraha“. Na vjezdovém návěstidle byla návěst „Stůj“. Po projetí předvěsti se na vjezdovém návěstidle rozsvítila návěst „Rychlost 40 a Výstraha“. Po projetí výhybky č. 15 najednou lokomotiva nadskočila a bylo mi jasné, že došlo k jejímu vykolejení. Ihned jsem použil rychločinného brzdění. Po zastavení vlaku a ujištění se, že opravdu došlo k vykolejení, zajistil vedoucí posunu vozy proti ujetí a já jsem zastavil chod motoru lokomotivy. Rovněž jsem zjistil, že z proražené nádrže lokomotivy vytéká nafta. Celou událost jsem prostřednictvím TRS se všemi podrobnostmi ohlásil výpravčí žst. Bystřice nad Olší a strojmistři v DKV Ostrava mobilním telefonem.“

Výpravčí žst. Bystřice nad Olší v "Zápisu se zaměstnancem" vyhotoveném ČD, a. s., užst. Český Těšín dne 27. 11. 2007, uvedla:

"Dne 27. 11. jsem v 17.25 nastoupila na noční směnu. Směna probíhala klidně. V 18.52 h. jsem potvrdila předvídaný odjezd Mn 80203 ze žst. Třinec po 1. traťové koleji. Asi v 18.54 h. jsem nařídila signalistovi St. 2 přípravu vlakové cesty pro vlak Mn 80203 z 1. traťové na kolej č. 4. V 19.01 h. jsem telefonicky obdržela zprávu od signalisty St. 2, že došlo k vykolejení Mn 80203 na výhybce č. 15. Po zjištění, že je námezník výhybky č. 17 volný, jsem chtěla uskutečnit jízdu os. vlaku 2808 z první staniční koleje na první traťovou kolej do Třince. Z tohoto důvodu jsem použila vybavovací tlačítko č. 5555. Výhybkový obvod č. 15 zůstal obsazen, tudíž jsem ponechala zab. zař. v poloze pro vlak Mn 80203 a vyčkala jsem do doby příchodu zaměstnanců šetřících MU".

Signalista St. 2 žst. Bystřice nad Olší v "Zápisu se zaměstnancem" vyhotoveném ČD, a. s., užst. Český Těšín dne 27. 11. 2007, uvedl:

"Výpravčí nařídila přípravu vlakové cesty pro vlak Mn 80203 na čtvrtou kolej. Po obdržení přípravy jsem provedl přípravu vlakové cesty na kolej č. 4 a obsloužil jsem zabezpečovací zařízení. Při stavění a přípravě vlakové cesty vykazovalo zabezpečovací zařízení správnou činnost. Při vjezdu Mn 80203 jsem očekával jízdu z okna St. 2. Když bylo hnací vozidlo Mn vlaku za výhybkou č. 15 zpozoroval jsem jiskření kol hnacího vozidla, následně se ozvaly rány a došlo k vykolejení. Načež jsem tuto skutečnost ihned oznámil výpravčí. Výpravčí mi dala příkaz k provedení kontroly, zda lze provádět vjezdy a odjezdy z první traťové koleje na první staniční. Výpravčí zkoušela nouzově vybavit návěstní vložku, načež zůstala červená náhradní západka.

Zabezpečovací zařízení zůstalo v poloze pro jízdu Mn vlaku na kolej č. 4 až do příchodu zaměstnanců šetřících MU."

Vedoucí posunové čtyř užst. Český Těšín v "Zápisu se zaměstnancem" vyhotoveném Českými drahami, a. s., Uzlové žst. Český Těšín dne 06. 12. 2007, mimo jiné uvedl:

"Dne 27. 11. 2007 jsem prováděl traťový výkon na hnacím vozidle Mn vlaku 80203 z Třince do Bystřice nad Olší, Z Třince k vjezdovému návěstidlu první traťové koleje probíhala jízda bez mimořádností. Vjezdové návěstidlo bylo na návěst "Stůj". Po odjezdu lokomotivního vlaku z žst. Bystřice nad Olší do Třince, nám byla pro jízdu vlaku Mn 80203 dovolena jízda vjezdového návěstidla návěstí 40 km/h výstraha.

Při vjezdu na vjezdovém zhlaví v úrovni St. 2 došlo k ráně a otřesu HDV a následnému vykolejení. Po zjištění této skutečnosti oznámil ihned strojvedoucí vlaku výpravčí žst. Bystřice nad Olší co se stalo, a že došlo k úniku motorové nafty z nádrže DHV.

Já jsem o této události ihned informoval signalistu St. 2 žst. Bystřice nad Olší a provedl neprodlené zajištění vozů."

Vedoucí provozního střediska TO Jablunkov v "Zápisu o podaném vysvětlení" vyhotoveném Drážní inspekcí, Územním inspektorátem Ostrava dne 02. 04. 2008, mimo jiné uvedl:

" kontroly a měření kolejí a výhybek je prováděno v souladu s předpisem ČD S 2/3 "Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah", "Směrnice vrchního přednosty SDC Ostrava č. 4/2004", č. j. 4110/2004 a Opatření přednosty Správy tratí Český Těšín č. 2/2007, č. j. 83/2007.

Pravidelné (čtvrtletní) prohlídky výhybek a kolejí v mém obvodu působnosti, t. j. v žst. Bystřice nad Olší, žst. Jablunkov Návsí a žst. Mosty u Jablunkov zajišťuje SDC Ostrava dle předem stanoveného časového harmonogramu, který je upřesněn vedoucím provozního oddělení ST Český Těšín. V tomto harmonogramu jsou rovněž zapracovány pravidelné (měsíční) kontroly a měření. Před vznikem mimořádné události v žst. Bystřice nad Olší byla poslední pravidelná (čtvrtletní) prohlídka a měření kolejí, výhybek a zabezpečovacího zařízení provedena dne 09. 10. 2007. O prohlídce je proveden zápis v Knize č. 3 žst. Bystřice nad Olší, ve kterém je uvedeno, že závady bezprostředně ohrožující drážní dopravu nebyly zjištěny. Prohlídka a měření byla provedena zástupci ČD, a. s., SDC Ostrava, Správa tratí Český Těšín, Správa sdělovací a zabezpečovací

techniky Ostrava Správu elektrotechniky a energetiky Ostrava a užst. Český Těšín. Na výhybce č. 15 v žst. Bystřice nad Olší nebyly zjištěné závady.

Dne 07. 11. 2007, t. j. 20 dnů před MU jsem provedl prohlídku a měření kolejí a výhybek v žst. Bystřice nad Olší, tzv. měsíční prohlídka. V rámci prohlídky jsem měřil rozchod koleje, vzájemnou výškovou polohu kolejnicových pásů ve výhybkách a v přilehlých obloucích k výhybkám, včetně měření rozevření jazyků, šířky žlábků u přídržnice a u srdcovek, veličiny „L“ a „A“. Naměřené veličiny jsem zaznamenal ve výhybkových listech jednotlivých výhybek v žst. Bystřice nad Olší. O provedení prohlídky a měření jsem provedl záznam v knize „Deník kontrol a činnosti vedoucího provozní jednotky TO Jablunkov“. Prohlídku jsem prováděl společně s mistrem trati a zámečníkem kolejových konstrukcí.

Ve stejném složení jsem dne 07. 11. 2007 prováděl měsíční prohlídku v žst. Mosty u Jablunkova. V žst. Bystřice nad Olší jsem kontroloval a měřil 19 výhybek ve všech staničních kolejích a v žst. Mosty u Jablunkova 14 výhybek ve všech staničních kolejích.

Při prohlídce a měření jednotlivých výhybek v žst. Bystřice nad Olší prováděl výše uvedené měření předepsaných veličin ve výhybkovém listu výhybky. V rámci prohlídky provádím i vizuální kontrolu stavu celé výhybky. Jedná se o prohlídku stavu pražců, kolejového lože, držebnosti upevňovadel, ojetí a odrolení jednotlivých částí výhybky, t. j. jazyků, opornic, středových kolejnic, srdcovky, přídržnic a přídržnicových plechů, celistvost výměnových částí výhybky, t. j. kontrola šroubení přestavných tyčí, držebnosti stěžejek, háků, svěrací čelisti, zajištění roubíků. Kontrolu izolace přestavných tyčí provádí zástupce SSZT. V případě zjištění, že temena hlav kolejnic jazyka a opornice nejsou ve stejné výšce, zajistím mimořádné měření, a to šablonou a speciálním měřidlem, které je k dispozici na ST Český Těšín. Déle provádím vizuální kontrolu stavu izolovaných styků, propojek, směrovou a výškovou polohu výhybek a kolejí. V žst. Bystřice nad Olší na třineckém zhlaví jsou výhybky svařené do skupin a odděleny od BK z obou stran malými dilatačními zařízeními. S ohledem na zjištěný stav kolejiště jsem nenařídil mimořádnou prohlídku s měřením veličin, které nejsou uvedeny ve výhybkových listech.

V době provádění měsíční prohlídky v žst. Bystřice nad Olší dne 07. 11. 2007 bylo kolejiště bez sněhové pokrývky. Měření stanovených veličin na výhybkách provádím ruční výhybkovou rozchodkou ROBEL D83395 s platnou kalibrací do 07. 02. 2009.

Na dotaz jakým způsobem provádím kontrolu celistvosti hákového závěru, uvádím:

Při provádění měření rozevření jazyků, zaklesnutí závěrových háků provádím vizuální kontrolu úplnosti a celistvosti jednotlivých částí výměnového zařízení. Před prováděním prohlídek provádí zaměstnanec žst. čištění a následné mazání kluzných stoliček, háků a svěracích čelistí. Čištění je prováděno mechanicky ocelovou škrabkou. V den kontroly dne 07. 11. 2007 byly výhybky v žst. Bystřice nad Olší ošetřené a namazané. Před prováděním kontroly přestavného zařízení neprovádím chemické očištění závěrového háku, svěrací čelisti ani stěžejky a jiných zařízení výhybky. Toto čištění není žádným služebním předpisem nařízeno a předepsáno.

Mimo mne v den konání měsíční prohlídky kontrolují přestavné zařízení vizuálně i zaměstnanci SSZT Ostrava společně se zámečníkem kolejových konstrukcí při provádění západkové zkoušky. Při provádění západkové zkoušky nejsem přítomen, výsledek západkové zkoušky zapisuje odpovědný zaměstnanec SSZT do „Knihy č. 2“ jak

je výše uvedeno. V případě odstranění jakékoliv závady zámečníkem kolejových konstrukcí jsem o tom informován a zjištění závady zapisuji do „Deníku kontrol a činností vedoucího provozní jednotky TO Jablunkov“. Při provádění měsíční prohlídky a měření výhybek v žst. Bystřice nad Olší nebyly na výhybce č. 15 zjištěné závady bezprostředně ohrožující drážní dopravu, přestavné zařízení výhybky vykazovalo správnou činnost, upevňovací šrouby svěrací čelisti byly dotažené, nýty stěžejek neporušené, závěrový hák řádně zaklesl za svěrací čelist. Trhliny v materiálu svěrací čelisti jsem vizuální kontrolou nezjistil. Rovněž ostatní zaměstnanci provádějící prohlídku výhybek a západkovou zkoušku žádnou závadu mi nehlásili.

Pokud mám vyhodnotit provedení prohlídky a měření dne 07. 11. 2007 musím uvést, že prohlídka a měření byla provedena řádně, byla jí věnována z mé strany i ostatních zaměstnanců náležitá pozornost, zjištěné závady nebrání bezpečnému provozu byly ve stanovených termínech odstraněny. Závady na výhybce č. 15 nebyly zjištěné.

Mimo uvedenou kontrolní činnost byla dne 21. 11. 2007 provedena pravidelná 14 denní západková zkouška, kterou provádí SSZT Ostrava. K této zkoušce byl přidělen zámečník kolejových konstrukcí pro případné odstranění závad na výměnové části výhybek. Odpovědný zaměstnanec SSZT Ostrava o provedení západkové zkoušky provádí záznam v Knize č. 2 – Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení. Zámečník kolejových konstrukcí mi po provedené západkové zkoušce v žst. Bystřice nad Olší oznámil, že závady na výhybkách nebyly zjištěny.

V žst. Bystřice nad Olší byly dále prováděny prohlídky kolejí a výhybek formou pochůzky traťovými dělníky – obchůzkáři, poslední dne 26. 11. 2007.

Obchůzkář provádí pochůzky dle stanoveného harmonogramu a ve stanoveném časovém intervalu 3x v běžném týdnu v souladu s „Opatřením přednosty Správy tratí Český Těšín č. 2/2007“, č. j. 83/2007. Při obchůzce provádí vizuální kontrolu stavu úplnosti a držebnosti upevňovadel, celistvosti kolejnicových a výhybkových částí. Podrobná kontrola přestavného zařízení výhybek není předpisem ČD nařízena. Měření kolejí a výhybek provádí pouze na můj příkaz.".

3.1.2 Jiné osoby

Na MU nebyly jiné osoby zúčastněné. Taktéž jiné osoby nebyly svědky.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

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

- vnitřní předpis ČD S2/3 Předpis "Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah", schválený dne 23. 05. 2001, pod č. j. 55571/2001, s účinností od 01. 07. 2001, v platném znění, který stanovuje povinnosti a podmínky při organizování, provádění, vyhodnocování, dokumentování a archivování výsledků kontrol tratí ČD, a. s. v souladu

se zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 177/1995 Sb. a ostatními právními předpisy, v platném znění, s technickými normami a předpisy ČD, a. s. (TNP ČD). Stanovuje základní rozsah kontrol tratí pro celosíťové hodnocení efektivnosti správy. Větší četnost kontrol zajišťuje SDC podle stavu tratí a podmínek pro bezpečné a plynulé provozování tratí, pro hospodárné organizování obnov, oprav, údržby a za mimořádných situací. Pojmem kontrola tratí předpis označuje veškeré prohlídky a měření tratí.

V článku 3 je uvedeno:

„3. Za organizování a provádění kontrol podle tohoto předpisu odpovídá v přiděleném obvodu vedoucí výkonné jednotky, přednosta správy tratí, vedoucí provozní jednotky, mistr, obchůzkář a další zaměstnanci, kterým jsou povinnosti stanoveny Organizačním řádem VJ, pracovní smlouvou, případně pracovní náplní.“;

V článku 15 je uvedeno:

"15. Zaměstnanec pověřený kontrolou je povinen:

- a) řádně provádět kontrolní činnost ve stanovených termínech a rozsahu,
- b) výsledky včetně vyhodnocení včas zdokumentovat,
- c) v rozsahu pravomocí uložit, resp. zajistit účinná opatření pro bezpečný provoz drážní dopravy a bezpečnost osob,
- d) zajistit následnou kontrolu odstranění zjištěných závad."

V článku 70 je uvedeno:

"70. Výhybky, výhybkové konstrukce a jejich napojení musí odpovídat podmínkám stanoveným vyhláškou č. 177/1995 Sb., ČSN 736360-1, ČSN 736360-2, předpisu ČD S3, SR 103/6 (S), vzorovým listům a ostatní technické dokumentaci ČD. Dále musí splňovat podmínky stanovené pro zabezpečovací zařízení výhybky a pro správnou funkci kolejových obvodů."

V článku 88 je uvedeno:

"88. Pravidelné prohlídky výhybek v železničních stanicích podle § 26 Vyhlášky č. 177/1995 Sb. organizují a zabezpečují SDC."

Při pravidelné prohlídce výhybek se podle § 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb. provádí kontrola stavu výhybek, výhybkových konstrukcí Přitom se měří, zkouší a posuzují podmínky stanovené přílohou č. 6 část B vyhl. č. 177/1995 Sb., dále opotřebení a vady součástí, funkce a uspořádání upevnění, stav kolejového lože a odvodnění, stav a správnost funkce výměnového závěru a výměníku,"

- vnitřní předpis **ČD S3 Železniční svršek**, schválený dne 06. 06. 2002, pod č. j. 57 585/2002, s účinností od 01. 01. 2003, v platném znění, který obsahuje souhrn

základních zásad konstrukce železničního svršku určených pro projektování, stavbu a udržování železničních normálních drah s rozchodem koleje 1435 mm. Předpis stanovuje konstrukční a technické zásady. Předmětem předpisu jsou rovněž kontroly funkčnosti součástí a sestav železničního svršku.

V článku 32 v ČÁSTI DEVÁTÉ je uvedeno:

"32. Výměnový závěr se nesmí dát uzavřít, je-li u výhybek pojížděných rychlostí 60 km/h a vyšší mezi jazykem a opornicí v místě prvního závěru mezera větší než 3,5 mm.

U výhybek pojížděných rychlostí nižší než 60 km/h se výměnový závěr nesmí dát uzavřít, je-li mezera větší než 5 mm."

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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

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

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

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

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

Strojvedoucí je držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 000555, vydaný Drážním úřadem Praha, dne 29. 09. 1995, pro druh vozidla MM, MH, ME a MK, na dráze C, R a V.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy je stanoven časový interval prohlídek a měření staveb drah v příloze č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.). Provozovatel ve "Směrnici vrchního přednosty SDC Ostrava č. 4", č. j. 4110/2004 a v „Opatření přednosty Správy tratí Český Těšín č. 2/2007, č. j. 83/2007 upřesnil časové intervaly měření a prohlídek tratí v obvodu SDC Ostrava v souladu s vyhláškou č. 177/1995 Sb.

Provozovatelem byly doloženy záznamy a zápisy z prováděné kontrolní, dohlédací činnosti a záznamy v provozní dokumentaci stavby dráhy vedené u SDC Ostrava, Správa tratí Český Těšín, Traťový okresek Jablunkov v souladu s ustanovením vnitřního předpisu ČD S3 Železniční svršek a ČD S 3/2 Bezstyková kolej:

- Přehled pomalých jízd v obvodu SDC Ostrava k 10. 11. 2007 - v úseku trati v žst. Bystřice nad Olší v době vzniku MU nebyla zavedena žádná přechodná pomalá jízda;
- V PASPORTU ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU v úseku trati v žst. Bystřice nad Olší je ve staniční koleji č. 1 a č. 2 kolej 2. řádu, v místě vzniku MU je kolejový rošt tvořen kolejnicemi tvaru R65 na tvrdých dřevěných pražcích, rozdělení pražců "e", kolejnice upevněné pomoci žebrových podkladnic tvaru S4. Ve výhybce č. 15 je železniční svršek na dřevěných pražcích s rozdělením dle vzorových listů výhybek. Tato sestava železničního svršku je v souladu se stanoveným uspořádáním železničního svršku pro kolej 2. řádu stanovená provozovatelem v předpise ČD S 3 Železniční svršek;
- provádění sledování úseku zajišťuje 3x týdně traťový dělník - obchůzkář a 2x v měsíci vedoucí provozního střediska. Služební knížky obchůzkáře TO Jablunkov a záznam v "Knize kontrol a činnosti vedoucího TO Jablunkov" dokladují provádění pochůzek ve stanoveném časovém intervalu dle přílohy č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., "Směrnice vrchního přednosty SDC Ostrava č. 4/2004" č.j. 4110/2004 a Opatření přednosty Správy tratí Český Těšín č.2/2007, č.j. 83/2007;
- poslední kontinuální měření železničního svršku bylo provedeno měřícím vozem MV 1 dne 10. 10. 2007. Závady bezprostředně ohrožující drážní dopravu u měřených a vyhodnocovaných veličin nebyly zjištěny;
- měření vzájemné výškové polohy kolejnicových pásů, rozchodu koleje a ostatních veličin dle vnitřních předpisů provozovatele v dotčené výhybce č. 15 je prováděno v časovém intervalu 1 měsíc. Naměřené veličiny jsou zaznamenány na předepsaném listu „VÝHYBKOVÝ LIST“ výhybky č. 15. Při posledním měření veličin železničního svršku ve výhybce č. 15 dne 07. 11. 2007 nebyly zjištěny veličiny překračující mezní provozní odchylky v rozchodu koleje, vzájemné výškové poloze kolejnicových pásů a dalších veličin měřených při provádění prohlídky;
- prohlídka výhybek zajišťovaná zaměstnanci SDC Ostrava je v dopravních kolejích žst. Bystřice nad Olší prováděna v časovém intervalu 3 měsíce, záznam o provedení prohlídky je uveden v knize K3 – Kniha přehlídek a měření Bystřice nad Olší a v „Knize příhod (přehlídek)“ provozní jednotky TO Jablunkov. Při pravidelné komisionální prohlídce výhybek a kolejí v žst. Bystřice nad Olší, konané dne 09. 10. 2007, ve výhybce č. 15 nebyly zjištěny závady.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem železniční, celostátní dráhy Mosty u Jablunkova st. hr. – Bohumín byla Správa železniční dopravní cesty státní organizace se sídlem Prvního pluku 367/5, Praha 8 PSČ 186 00.

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy byly České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222 Praha 1, PSČ 110 15 na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 6. 5. 1996 pod č. j. 1814/96-DÚ/O-SI (ev. č. ÚP/1996/1643) a Licence provozovatele drážní dopravy č. j. 1 - 157/96-DÚ/O-Bp, ev. č.: L/1996/5000 udělené

Drážním úřadem Praha dne 21. května 1996 právnické osobě - dopravci s obchodním jménem „České dráhy, a. s.“.

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. 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;
- 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. 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;
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

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 **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 S 2/3 Předpis organizace a provádění kontrol tratí Českých drah**, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 09. 12. 2002, č. j.: 57 775/2002-O13, v platném znění;
- vnitřní předpis **ČD S 3 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK**, schválený rozhodnutím ředitele Českých drah dne 06. 06. 2002, č. j. 57 585/2002 – O 13, v platném znění;
- vnitřní předpis **ČD S 3/1 Předpis pro práce na železničním svršku**, schválený rozhodnutím vrchního ředitele DDC dne 09. 03. 2001, č. j.: 60723/2000 - O 13, v platném znění;
- vnitřní předpis **ČD S 3/2 Bezstyková kolej**, schválený rozhodnutím vrchního ředitele DDC dne 29. 07. 2002, č. j.: 58 644/2002 – O 13, v platném znění;

- vnitřní předpis **ČD S 3/4 Nedestruktivní zkoušení kolejnic**, schváleno rozhodnutím vrchního ředitele Divize dopravní cesty dne 12. 12. 1996, č. j.: 60 187/96-S 13, v platném znění;
- vnitřní předpis **ČD S 4 Železniční spodek**, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 31. 12. 1997, č. j.: 60941/97-S13, v platném znění;
- vnitřní předpis **ČD SR 103/1 (S) Služební rukověť, Seznam vzorových listů železničního svršku**, schválený rozhodnutím vrchního ředitele Divize dopravní cesty dne 02. 02. 2000, č. j.: 56 786/99-O13, v platném znění;
- vnitřní předpis **ČD SR 103/2 (S) PRACOVNÍ POSTUPY PRO DROBNOU ÚDRŽBU, SOUVISLÉ PROPRACOVÁNÍ, STŘEDNÍ OPRAVY A KOMPLEXNÍ REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU**, schválený náměstkem ministra dopravy ČSSR dne 24. dubna 1982, č. j.: 14 375/81-13;
- vnitřní předpis **ČD SR 103/3 (S) VÝKRESY MATERIÁLŮ PRO ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK - KOLEJ**, schválený rozhodnutím vrchního ředitele Divize dopravní cesty dne 21. 12. 1998, č. j.: 59 017/98-O13, v platném znění;
- vnitřní předpis **ČD SR 103/4 (S) VYUŽÍVÁNÍ MĚŘICÍCH VOZŮ PRO ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK S KONTINUÁLNÍM MĚŘENÍM TRATĚ POD ZATÍŽENÍM**, schváleno rozhodnutím náměstka generálního ředitele pro dopravní cestu dne 26. 04. 2007, č. j.: 2456/2007;
- vnitřní předpis **ČSD T 100 PROVOZ ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ**, schváleno náměstkem ministra dopravy dne 19. září 1978, č. j.: 15979/78-14, v platném znění;
- vnitřní předpis **ČSD T 122 ÚDRŽBA MECHANICKÝCH A ELEKTROMECHANICKÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ**, schváleno náměstkem ministra dopravy dne 21. února 1977, č. j.: 8185/77-14, v platném znění;
- vnitřní předpis **ČD V1 PŘEDPIS pro organizaci provozu v depech kolejových vozidel**, schválený rozhodnutím vrchního ředitele Divize obchodně provozní dne 20. 03. 1998, č. j.: 55027/98-O18, 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;
- 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;
- **ČSN 73 6360-1 "Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování"**, platná od července 1999 v platném znění;
- **ČSN 73 6360-2 "Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba"**, platná od července 1997;
- **ČSN 73 6360-2 "Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba"**, platná od února 2007.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Železniční stanice Bystřice nad Olší je vybavena elektromechanickým SZZ 2. kategorie doplněným světelnými návěstidly a kolejovými obvody a ústředně stavěnými výměnami opatřenými mechanickými přestavníky s pérem, s výhybkovými návěstidly a bez kontroly polohy jazyků.

Staniční zabezpečovací zařízení v žst. Bystřice nad Olší má vystaven platný "PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ" č.j. PZ 93355/96-E.42, vydaný Drážním úřadem dne 19. 12. 1996.

Jízda vlaků mezi žst. Třinec a žst. Bystřice nad Olší je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie.

Kontrolou stavu SZZ v dopravní kanceláři bezprostředně po vzniku MU bylo zjištěno, že na řídicím přístroji „RANK“ je posuvný knoflík pro vjezdové vlakové cesty ze směru od Třince přestaven na staniční kolej č. 4 a byl zapevněn, směrový závěrník pro vjezd od Třince přeložen proti směru jízdy vlaku a zapevněn, návěstní hradlo „S“ od Třince uzavřeno a závěr výměn uvolněn (viz níže). Bezpečnostní závěry nouzových vybavovacích zařízení hradlových závěrů byly neporušeny. Pro odjezd vlaku Os 2808 ze staniční koleje č. 1 na 1. traťovou kolej č. 1 směrem do žst. Třinec výpravčí použila ovládací prvek s evidencí obsluhy - nouzové vybavovací tlačítka "Rušení vlakové cesty" (obsluha č. 5555). Řídicí přístroj SZZ v dopravní kanceláři odpovídal stavu ovládacích prvků, z výjimkou ovládacího prvku s evidencí obsluhy - nouzového vybavovacího tlačítka (obsluha č. 5555), postavené vlakové cestě pro vjezd vlaku Mn 80203 z 1. traťové koleje na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší.

Ohledáním ovládacích a indikačních prvků SZZ na St. 2 v žst. Bystřice nad Olší bylo zjištěno, že stavědlo vzor 5007 je závislé na řídicím přístroji typu „RANK“ v dopravní kanceláři žst. Bystřice nad Olší. Ústředně stavěná výhybka č. 15 je přestavována dvupolohovou rozřeznou pákou vzoru 5011. Stav SZZ St. 2 odpovídal postavené a částečně projeté vlakové cestě z 1. traťové koleje na staniční kolej č. 4.

Kontrolou SZZ v dopravní kanceláři a na stavědle St. 2 po MU bylo zjištěno, že vlaková cesta pro vlak Mn 80203 byla postavena obvyklou obsluhou SZZ ze stanoviště výpravčího žst. Bystřice nad Olší, a to z 1. traťové koleje ve směru od žst. Třinec na staniční kolej č. 4 přes ústředně stavěnou výhybku č. 15, která je vybavena mechanickým přestavníkem s pérem.

3.4.2 Součásti dráhy

Železniční trať ve směru jízdy vlaku Mn 80203 z traťové koleje č. 1 na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší je do km 305,650 vedena v přímém úseku koleje, v pokračování vede v odbočném směru výhybky č. 19 tvaru JR65-1:9-300-L,p,d v levém oblouku o poloměru R=300m bez převýšení, přímou kolejí mezi odbočnými větvemi výhybek č. 19 a č. 18 v délce 6,00 m, v pokračování do km 305,595 v odbočném směru výhybky č. 18 tvaru JR65-1:9-300- L,p,d v levém oblouku o poloměru R=300m bez převýšení, přímým směrem výhybky č. 17 tvaru JR65-1:9-300-P,l,d a přímou kolejí, t. j. přípojem mezi

výhybkou č. 17 a č. 15 do km 305,521. V pokračování od km 305,521 vede odbočným směrem výhybky č. 15 tvaru JR65- 1:9-300-L,p,d v levém oblouku o poloměru R=300m bez převýšení, za výhybkou č. 15 v pravém oblouku o poloměru R=300 m bez převýšení a v pokračování v přímé koleji č. 4.

Sklon trati ve směru kilometráže směrem do žst. Třinec staniční kolej č. 1 a č. 2 do km 305,197 je +0,35 ‰, od km 305,197 do km 305,329 je -1,50 ‰, od km 305,329 do km 305,572 je -2,60 ‰ a v pokračování je -11,50 ‰.

Železniční svršek v staniční koleji č. 4 je tvořen kolejnicemi tvaru R65 uložených na betonových pražcích tvaru SB8 s rozdělením "e" a ve výhybkách č. 19, č. 18, č. 17 a č. 15 a přípojích na tvrdých dřevěných pražcích s rozdělením dle vzorových listů výhybek a v přípojích s rozdělením „e“. Kolejnice jsou k pražcům uchyceny prostřednictvím žebrových podkladnic S4 a podkladnic dle vzorových listů výhybek, svěrkami ŽS4 a vrtulemi R1.

V traťovém úseku Třinec – Bystřice nad Olší v traťové koleji č. 1 do km 305,660 a ve staniční koleji č. 4 od km 305,463 je zřízena bezстыková kolej. Výhybky č. 19, č. 18, č. 17 a č. 15 jsou svařené ve skupinách a od BK jsou oddělené malým dilatačním zařízením umožňujícím dilataci kolejí v délce 100 mm. Bezстыková kolej byla v uvedených kolejnicových pásech zřízena v roce 1986.

V km 305,522 je ve vzdálenosti cca 10,00 m od osy koleje č. 1 situováno stavědlo St. 2 pro stavění výhybek na celém třineckém zhlaví žst. Bystřice nad Olší. Drátovody pro přestavování výhybek s mechanickými přestavníky s pérem jsou vedeny pod úroveň terénu, pouze pro přestavování výhybek č. 19, č. 18 a č. 17 je v km 305,520 u koleje č. 1 drátovod vyveden na povrch a je veden souběžně s kolejí č. 1 do km 305,650 pro přestavování výhybky č. 19. V km 305, 811 je situován most s ocelovou nosnou konstrukcí, který převádí železniční trať nad místní komunikací v obci Bystřice nad Olší.

Největší dovolená rychlost jízdy vlaku v místě vzniku MU byla 40 km/h návěštěna vjezdovým návěstidlem "S", situovaným v km 305,911, t. j. 491 m před místem vzniku MU.

Při provedené západkové zkoušce, měřícím želízkem 6 mm, pro polohu (-), t. j. pro rychlost jízdy DV v odbočném směru výhybky č. 15 rychlostí 40 km/h, viz. dokument "ZÁPIS O OHLEDÁNÍ MÍSTA MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI", který byl sepsán dne 28. 11. 2007 v Českém Těšíně, na stavědle St. 2 **došlo k záklesu stavěcí páky za výřez vodícího oblouku. Pravý závěrový hák výhybky č. 15 při provádění západkové zkoušce s poškozenou svěřací čelistí zasahoval do prostoru pod patou pravé opornice v místě zbývající části svěřací čelisti. K úplnému přilehnutí opracované části pravého ohnutého jazyka k opracované části pravé opornice nedošlo.** Z uvedeného vyplývá, že při stavění vlakové cesty z traťové koleje č. 1 na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší stávající SZZ vykazovalo řádné postavení vlakové cesty, aniž by bylo provedeno zapevnění pravého ohnutého jazyka k pravé opornici.

Pro potřeby zjišťování příčin vzniku MU byl proveden rozbor chemického složení materiálu a metalografické šetření svěřací čelisti a závěrového háku výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší, které bylo zadáno společnosti VÍTKOVICE TESTING CENTER s.r.o. Z METALOGRAFICKÉ ZPRÁVY, číslo protokolu m/2/08, z 15. 01. 2008 vyplývá: Svěřací

čelist a závěrový hák výhybky č. 15 zřejmě byly vyrobeny z oceli na odlitky jakosti ČSN 42 2640 místo deklarované oceli jakosti 10 370. Materiál použitý pro jejich výrobu vykazoval materiálové anomálie charakteru ředin, které se však na vlastním mechanismu porušení celistvosti nepodílely.

Svěrací čelist vykazovala starší výrazné stopy po úderu kladivem z blízkosti montážních otvorů a povrch v oblasti těchto otvorů mechanický otěr od podložek uchycení, které jsou orientovány proti úderům. Při boční kontrole čelisti (plocha dostupná při vizuální kontrole) je na boční ploše patrné otláčení povrchu ve tvaru klínu a dva výrazné vrypy, které se ve stejném místě a vzdálenosti vyskytují i na čelní ploše háku. Výrazný klínovitý otlak bočního povrchu prochází přes porušení celistvosti. Na rovné hraně dosedací desky se vyskytují ořepy, které jsou v blízkosti radiusu zatlačeny do povrchu. K samotnému porušení celistvosti čelisti došlo v oblasti radiusu R3. Po očištění povrchu byla v oblasti radiusu R5 zjištěna iniciována další trhlinka dosahující délky 85 mm. V oblasti porušení celistvosti byl povrch v blízkosti hrany vnitřního profilu deformován (otlačen) podobně, jako jeho horní dosedací plocha. Lomová plocha porušení celistvosti byla matná, místy napadena korozí a má únavový charakter. Vlastní iniciace byla v oblasti přechodového radiusu R3. Dynamická část lomu (odpočinkové čáry) zaujímá téměř 90% lomové plochy.

Z METALOGRAFICKÉ ZPRÁVY, číslo protokolu m/2/08, z 15. 01. 2008 vyplývá, že porušení celistvosti svěrací čelisti došlo v důsledku únavy materiálu vlivem jednostranného ohybu, při nízkém jmenovitém napětí a nízkém součiniteli vrubu. Podle povrchu i stavu lomové plochy se jednalo o dlouhodobou záležitost, které se za určitých podmínek (důkladná vizuální kontrola přístupných otláčených ploch čelisti) mohlo předejít.

Vlastní iniciaci porušení mohlo ovlivnit několik faktorů současně, jako jsou:

- neodborně provedená montáž či dodatečné seřízení vlastní výhybky násilnou cestou (kladivem, páčicí tyčí apod.)
- výrazné vrypy po opracování v inkriminované oblasti profilu svěrací čelisti
- křehkost deformovaných povrchů v sledované oblasti, vzniklých zřejmě vlastní manipulací čelisti."

3.4.3 Komunikační prostředky

Celostátní dráha Mosty u Jablunkova st. hr. - Bohumín je vybavena a provozována TRS.

Výpravčí žst. Třinec a žst. Bystřice nad Olší si předávají informace o jízdách vlaků telefonicky formou předvídaného odjezdu. Hlášení předvídaného odjezdu je dáváno jako samostatné telefonické hlášení traťovým spojením a zapisuje ho ten, kdo ho dává, i ten, kdo ho přijímá, a to oznámeným časovým údajem. Výpravčí ho zapisují do elektronického dopravního deníku.

TRS umožňuje předávat rozkazy, zprávy, kódované příkazy, kódovaná hlášení a jiné informace pro řízení dopravy. Všechny hovory a příkazy uskutečněné na trase v síti TRS jsou automaticky zaznamenány záznamovým zařízením REDAT, které je umístěno v žst. Třinec.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 742.126-6 je ve smyslu vyhl. č. 173/1995 Sb., příloha č. 3, část II, odst. 5. vybaveno záznamovým zařízením, registračním rychloměrem Hasler - Bern typ A29, č. 2039 s mechanickým záznamem dat a rozsahem měření rychlosti 0 - 150 km/h.

Z vyhodnocení dat zaznamenaných registračním rychloměrem Hasler - Bern typ A29, č. 2039 umístěným na stanovišti I. HDV řady 742.126-6 vyplývá:

Před vjezdem vlaku Mn 80203 do žst. Bystřice nad Olší byla registrována rychlost 31 km/h, která byla provozním brzděním snížena na 26 km/h. Od km 305,592 vlak touto rychlostí pokračoval v jízdě až do km cca 305,488, kdy strojvedoucí zavedl rychločinné brzdění. Brzdná dráha byla cca 30 m.

Nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku 40 km/h v místě vzniku MU nebyla překročena.

Rychlost vlaku v místě vykolejení byla 26 km/h. Vlakový zabezpečovač byl zapnut a po celou dobu jízdy vlaku 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

Vlak Mn 80203 odjel ze staniční koleje č. 6 žst. Třinec v 18:53 h po rozkazu k odjezdu postavením odjezdového návěstidla „S6“ žst. Třinec na návěst povolující jízdu. Výpravčí žst. Bystřice nad Olší po předchozí telefonické nabídce vlaku Mn 80203 s předvídaným odjezdem v 18:52 h (záznam v elektronickém dopravním deníku) od dispozičního výpravčího žst. Třinec nařídila v 18:59 h telefonicky a obsluhou SZZ přípravu vlakové cesty signalistovi stavědla St.2 žst. Bystřice nad Olší pro vjezd vlaku Mn 80203 z první traťové koleje na staniční kolej č. 4. Po obdržení telefonické zprávy a po obsluze řídicího přístroje SZZ výpravčím, signalista St. 2 provedl obsluhu stavědlového přístroje SZZ postavením vlakové cesty pro vjezd vlaku Mn 80203 z první traťové koleje na staniční kolej č. 4. Příprava dopravní cesty proběhla v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy, t. j. postavení vlakové cesty bylo provedeno normální obsluhou SZZ. Vjezd vlaku Mn 80203 byl dovolen na návěst dovolující jízdu vlaku "Rychlost 40 km/h a výstraha" vjezdového návěstidla "S".

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

Za první prokázané hlášení v souvislosti s MU lze považovat oznámení o vykolejení DV strojvedoucím vlaku Mn 80203 výpravčí žst. Bystřice nad Olší bezprostředně po vzniku MU.

Uvedená verbální hlášení vyplývají ze zápisů podaných vysvětlení zúčastněných zaměstnanců, uvedených v článku 3.1.1.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa MU byla do doby příchodu pověřené, odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy (dále jen pověřené osoby) zajištěna výpravčí žst. Bystřice nad Olší. Po příchodu pověřené osoby byla opatření k ochraně a zabezpečení místa MU přijata v součinnosti s orgány činnými v trestním řízení.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Mn 80203 nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 27. 11. 2007, v 13:40 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.;
- výpravčí žst. Bystřice nad Olší nastoupila na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 27. 11. 2007, v 17:25 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.;
- signalista stavědla St. 2 žst. Bystřice nad Olší nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 27. 11. 2007, v 17:55 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.;
- vedoucí posunové cesty Užst. Český Těšín nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 27. 11. 2007, v 18:00 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.;
- vedoucí provozního střediska TO Jablunkov nastoupil na denní směnu dne 27. 11. 2007 v 06:00 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

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

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

Orientační dechová zkouška strojvedoucího vlaku Mn 80203, výpravčí a signalisty žst. Bystřice nad Olší na požití alkoholu byla provedena Policií České republiky, obvodním oddělením Jablunkov, s výsledkem – negativní.

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

Strojvedoucí řídil HDV 742.126-6 z hlavního stanoviště strojvedoucího.

HDV řady 742 je čtyřnápravová lokomotiva kapotované konstrukce, s kabinou strojvedoucího situovanou v zadní třetině hlavního rámu. Nevýhodou této koncepce je stížený výhled strojvedoucího do jedné ze stran bezprostředně před lokomotivu, zapříčiněný kapotovanou konstrukcí HDV. Šetřením nebylo zjištěno, že by výše popsané okolnosti měly vliv na vznik předmětné MU.

Šetřením dále nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu překáželo v přehledu o poloze a stavu ovládacích, kontrolních a signalizačních prvků a zařízení umístěných na hlavním stanovišti strojvedoucího.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Mimořádná událost podobného charakteru není Drážní inspekcí evidována.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 27. 11. 2007 v 19:01 h došlo k MU, kdy za jízdy vlaku Mn 80203 v km 305,520 v žst. Bystřice nad Olší, na výhybce č. 15, vykolejilo HDV řady 742.126-6 jedoucí v čele vlaku. K vykolejení došlo v místě nepřiléhnutého pravého ohnutého jazyka k pravé rovné opornici, kdy pravá kola HDV jela směrem na staniční kolej č. 2 a levá kola HDV jela odbočným směrem na staniční kolej č. 4 (vidlicová jízda).

Vlak Mn 80203 ve směru od žst. Třinec vjížděl z traťové koleje č. 1 na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší na návěst dovolující jízdu vlaku vjezdového návěstidla S „Rychlost 40 km/h a Výstraha“. V době jízdy přední části HDV po staniční koleji č. 2 ve výhybce č. 15, strojvedoucí zaregistroval náraz a svislé nadskočení HDV. Na vzniklou situaci reagoval zavedením rychločinného brzdění vlaku. K vykolejení došlo při rychlosti 26 km/h. Čelo vlaku zastavilo v km 305,458, t. j. 38 m za bodem „0“, konec vlaku zůstal stát ve staniční koleji č. 2 ve výhybce č. 18.

HDV 742.126-6 vykolejilo všemi nápravami obou podvozků a to pravými koly mezi kolejnicovými pásy staniční koleje č. 2, levými koly předního podvozku vně koleje č. 2 a zadního podvozku uvnitř koleje v odbočném směru výhybky č. 15 směrem na kolej č. 4.

Osm TDV zastavilo v nevykolejeném stavu na staniční koleji č. 2 ve výhybce č. 18 a č. 17, přípoj mezi výhybkou č. 17 a č. 15 a dva TDV zůstaly stát v nevykolejeném stavu v odbočné větvi směrem na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší.

Vznik MU oznámila výpravčí žst. Bystřice nad Olší v souladu s OHLAŠOVACÍM ROZVRHEM provozovatele dráhy a drážní dopravy.

První stopa po vykolejení byla komisionálně stanovena v km 305,520 na pravém ohnutém jazyku výhybky č. 15 v úrovni hrotu jazyka. V tomto místě byla zjištěna první stopa po nárazu okolků pravých kol HDV řady 742.126-6 v délce 7 cm na horní vnitřní straně pravého ohnutého jazyka. V pokračování byly zjištěné stopy po tření okolků pravých kol HDV v celé délce hoblované části pravého ohnutého jazyka přiléhajícího k pravé přímé opornici výhybky č. 15 ke spádu pravých kol HDV mezi pravý ohnutý jazyk a pravou rovnou opornici došlo ve vzdálenosti 9,60 m od bodu „0“ ve směru jízdy vlaku na staniční kolej č. 2 žst. Bystřice nad Olší. Stopy po vykolejení s otlaky kol na upevňovadlech, dřevěných pražcích a ve šterkovém loži, byly zjištěny až do místa zastavení HDV v km 305,458, t. j. 38 m za bodem „0“. K sjetí levých kol HDV z temene levé ohnuté opornice výhybky č. 15 bylo zjištěno 10 cm za úrovni druhé jazykové opěrky. Stopy po vykolejení s otlaky kol na upevňovadlech, dřevěných pražcích a ve šterkovém loži, byly zjištěny až do místa zastavení HDV v km 305,458, t. j. 38 m za bodem „0“. Jízdu vykolejeného HDV byla v srdcovkové části výhybky č. 15 poškozena pravá přídržnice s upevňovadly. Následkem proražení palivové nádrže HDV uniklo cca 2 000 litrů pohonných hmot do kolejiště.

Na vykolejeném HDV řady 742.126-6 vznikla škoda ve výši 320 744,- Kč. Na zařízení SŽDC, s. o., ve správě SDC Ostrava vznikla škoda ve výši 111 976,- Kč.

Následkem úniku nafty z proražené nádrže HDV došlo k ekologické havárii. Náklady na likvidaci ekologické havárie byly doposavad vyčísleny ve výši 1 011 000,- Kč.

Celková škoda vzniklá následkem MU byla v době vypracování Zprávy o zjišťování příčin a okolností vzniku MU vyčíslena výši 1 443 720,- Kč. Tato částka však není konečná, z důvodu nevyčíslení konečné částky provozovatelem dráhy na likvidaci ekologické havárie.

Sekundární škoda způsobená MU vzniklá ČD, a. s., nasazením nakolejovacích pomocných prostředků činí 127 624,- Kč.

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 bylo elektromechanické SZZ žst. Bystřice nad Olší v činnosti. Tato skutečnost je dokladována zápisem o provedení prohlídky činnosti elektromechanického SZZ doplněné světelnými návěstidly a kolejovými obvody. Vlaková cesta pro vlak Mn 80203 byla postavena obvyklou obsluhou SZZ ze stanoviště výpravčí žst. Bystřice nad Olší, od návěstidla "S" z traťové koleje č.1 ve směru od žst. Třinec na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší. Přezkoušením činnosti řídicího přístroje "RANK" byla zjištěna jeho správná činnost. Tato skutečnost je uvedena v zápisu "ZÁPIS O OHLEDÁNÍ MÍSTA MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI", který byl sepsán dne 28. 11. 2007 v Českém Těšíně.

Kontrolou stavu SZZ v dopravní kanceláři bezprostředně po vzniku mimořádné události bylo zjištěno, že na řídicím přístroji „RANK“ je posuvný knoflík pro vjezdové vlakové cesty ze směru od Třince přestaven na staniční kolej č. 4 a byl zapevněn, směrový závěrník pro

vjezd od Třince přeložen proti směru jízdy vlaku a zabezpěněn a návěstní hradlo „S“ od Třince uzavřeno, závěr výměn uvolněn (viz níže). Bezpečnostní závěry nouzových vybavovacích zařízení hradlových závěrů neporušeny. Pro odjezd vlaku Os 2808 ze staniční koleje č. 1 na 1. traťovou kolej č. 1 směrem do žst. Třinec, výpravčí použila ovládací prvek s evidencí obsluhy - nouzové vybavovací tlačítko "Rušení vlakové cesty" (obsluha č. 5555). Řídící přístroj SZZ v dopravní kanceláři odpovídal stavu ovládacích prvků, s výjimkou ovládacího prvku s evidencí obsluhy - nouzového vybavovacího tlačítka (obsluha č. 5555), postavené vlakové cesty pro vjezd vlaku Mn 80203 z 1. traťové koleje na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší.

Prohlídkou ovládacích a indikačních prvků SZZ po vykolejení bylo zjištěno, že SZZ na stavědle St. 2 v žst. Bystřice nad Olší je vzoru 5007, závislé na řídicím přístroji typu "RANK" umístěném v dopravní kanceláři žst. Bystřice nad Olší. Ústředně přestavovaná výhybka č. 15 je přestavována dvoupolohovou rozřeznou pákou typu 5011. V době ohledání SZZ na stavědle č. 2 byla páka výhybky č. 15 přestavena a zaklesnuta v přeložené poloze (-), t. j. "nahore", což odpovídalo schválené závěrové tabulce a štítku pod kolejovým číselníkem. Úsmyčný kolík byl zaplombován a nepoškozen. Kontrolou polohy páky výhybky č. 15 bylo zjištěno, že je zabezpěněna v poloze (-) přeloženým kolejovým závěrníkem pro vjezd z traťové koleje č.1 na staniční kolej č. 4. Na indikační desce SZZ na stavědle č. 2 indikace návěstidla "S" svítila červeně, t. j. návěstidlem byla návěstěna návěst "Stůj". Indikace prvního a druhého přibližovacího úseku svítila bíle, t. j. izolované obvody byly volné, indikace kolejového obvodu výhybky č. 15 svítila červeně, t. j. izolovaný obvod obsazen. Uvedený stav odpovídal poloze drážních vozidel po MU. Kontrolou hradlové skříně na stavědle St. 2 zjištěno, že "Závěr výměn od žst. Třinec" je uzavřen (zelená clonka - opačná poloha), "Hradlová zarážka" nebyla vybavena (bílá clonka signalizuje a odpovídá obsazení kolejových obvodů drážními vozidly vlaku Mn 80203 v kolejišti). Bezpečnostní závěry nouzových vybavovacích zařízení hradlových závěrů nebyly porušeny, stav SZZ stavědla St. 2 odpovídal postavené a částečně projeté vlakové cesty z traťové koleje č. 1 od žst. Třinec na staniční kolej č. 4 Bystřice nad Olší. Na stavědlovém přístroji nebyly zjištěny závady, bezpečnostní závěry SZZ na stavědle č. 2 nebyly porušeny.

Výhybky č. 19, č. 18 a č. 17 ve vlakové cestě byly přestaveny do koncové polohy pro zamýšlenou jízdu vlaku. Výhybka č. 15, která byla ve vlakové cestě na staniční kolej č. 4, byla přestavena do koncové polohy pro jízdu DV proti hrotu doleva (na st. kolej č. 4). Kontrolou přestavníku s pružinou výhybky č. 15 bylo zjištěno, že poloha řetězové kladky i přestavné tyče odpovídá stavu a poloze přestavné páky výhybky č. 15 na stavědle St. 2, přestavníková vidlice byla maximálně vychýlena. Tento stav odpovídal stavu a poloze poškozeného závěru výhybky č. 15.

Z uvedeného vyplývá, že jízda vlaku Mn 80203 z traťové koleje č. 1 na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší byla dovolena normální obsluhou SZZ. SZZ žst. Bystřice nad Olší bylo provozováno a obsluhováno v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. v souladu s ustanovením § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

Při ohledání místa vzniku MU v žst. Bystřice nad Olší, jak je uvedeno v "ZÁPIS O OHLEDÁNÍ MÍSTA MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI", který byl sepsán dne 28. 11. 2007 v Českém Těšíně, bylo postupováno ve směru jízdy vlaku Mn 80203 od vjezdového návěstidla "S" v km 305,911 na staniční kolej č. 4 v km 305,458.

Prohlídkou kolejí bylo zjištěno:

V době ohledání místa MU na návěstidle "S" traťové koleje č. 1 v km 305,911 svítila návěst "Stůj", výhybky č. 19, č. 18, č. 17 a výhybka č. 15 byly přestaveny ve směru jízdy vlaku Mn 80203 z traťové koleje č. 1 na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší. Poslední TDV vlaku Mn 80203 stálo ve výměnové části výhybky č. 18, konec vlaku se nacházel v km 305,587. Všechny TDV, t. j. osm prázdných nákladních vozů řady Eas stálo v nevykolejeném stavu na staniční koleji č. 2 a v odbočném směru ve výhybce č. 15 směrem na staniční kolej č. 4. HDV podle zanechaných stop na železničním svršku při jízdě výhybkou č. 15 prvním pravým okolkem kola první nápravy narazilo na hrot pravého ohnutého jazyka. Po nárazu do hrotu jazyka okolek pravého kola první nápravy vjel mezi hoblovanou část pravého ohnutého jazyka a pravou rovnou opornici. Okolek v celé délce hoblované části jazyka výhybky č. 15 zanechal stopu, která v místě první jazykové opěrky pokračovala otlaky okolků a jízdní plochy vykolejeného kola mezi pravý ohnutý jazyk a pravou rovnou opornici na svěrkách, svěrkových šroubech a maticích, dřevěných pražcích a štěrkovém loži až do místa zastavení v km 305,458. Ostatní pravá kola HDV jela výměnovou částí výhybky č. 15 obdobným způsobem. Levá kola HDV jela po levé ohnuté opornici v odbočném směru výhybky č. 15 na kolej č. 4 a v místě první jazykové opěrky se propadla mezi levý rovný jazyk a levou ohnutou opornici. Otlaky okolků a jízdních ploch levých kol pokračovaly na upevňovacích, dřevěných pražcích a štěrkovém loži pokrytém souvislou sněhovou pokrývkou.

Kontrolou dopravní dokumentace žst. Bystřice nad Olší bylo zjištěno, že poslední jízda proti hrotu doleva přes výhybku č. 15 před vznikem MU byla uskutečněna dne 27. 11. 2007 v 15:51 h vlakem Os 2929, t. j. 3:10 h před vznikem MU. Protože za jízdy vlaku Os 2929 ani vlaků předchozích k MU nedošlo, lze se domnívat, že pravý ohnutý jazyk výhybky č. 15 při jízdě vlaku Os 2929 přes výhybku č. 15 proti hrotu doleva, doléhal k pravé opornici výhybky a závěrný hák byl zaklesnut za svěrací čelist. K ulomení spodního dílu svěrací čelisti muselo dojít buď již za průjezdu vlaku Os 2929 nebo v čase před vznikem předmětné MU.

Měřením stanovených veličin železničního svršku po vzniku MU 30 m před a 10 m za první stopou vykolejení s krokem 1 m v nezátíženém stavu a měření veličin železničního svršku ve výhybce č. 15 ve stanovených místech dle vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČD D 17 "PŘEDPIS pro hlášení a šetření mimořádných událostí" bylo posuzováno dle normy ČSN 73 6360-2 "Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba", platné od února 2007 (dále jen ČSN 73 6360-2) bylo zjištěno:

- naměřené veličiny rozšíření rozchodu koleje (dále jen RK) pro rychlostní pásmo RP2, t. j. pro projektovanou rychlost (V) v rozpětí $80 \text{ km/h} < V \leq 120 \text{ km/h}$, nepřekračují v žádném bodě měření provozní odchylky a mezní provozní odchylky pro rozchod koleje a rozchod koleje ve výhybkách dle normy ČSN 73 6360-2;
- zjištěná změna rozchodu koleje - zborcení rozchodu (dále jen ZR), v žádném bodě měření nepřekračuje provozní odchylku a mezní provozní odchylku stanovenou normou ČSN 73 6360-2 (provozní odchylka ZR je $\pm 6 \text{ mm}$, mezní provozní odchylka ZR je $\pm 7 \text{ mm}$);

- naměřené veličiny převýšení koleje (dále jen PK) pro RP2 nepřekračují provozní odchytky a mezní provozní odchytky pro dynamické převýšení koleje (dále jen PKD) provozní odchytky PKD je ± 11 mm (stupeň IL - mez zásahu - opravy) a mezní provozní odchytky PKD je ± 13 mm (stupeň IAL - mez bezodkladného zásahu)];
- vypočtené zborcení koleje (dále jen ZK) bylo porovnáno s provozní odchytkou (stupeň IL - mez zásahu) a mezní provozní odchytkou (stupeň IAL - mez bezodkladného zásahu) pro ZK a pro měřičskou základnu $l = 2,0$ m, $6,0$ m a $12,0$ m dle čl. 7.3.5 normy ČSN 73 6360-2 s využitím vztahu „1“ pro $p \leq (r-100)/2$. Uplatnění mezní hodnoty ZK ve stupni IAL je podmíněno trváním překročení mezní hodnoty ZK na délce $L > 2,00$ m.

Veličiny ZK vypočtené z naměřených PK v nezatiženém stavu koleje nepřekračují provozní odchytky a mezní provozní odchytky pro ZK;

- kontrolou úplnosti a držečnosti upevňovadel železničního svršku závady nebyly zjištěny;
- měření ojetí pravého ohnutého jazyka výhybky č. 15 a pravé opornice pomocí měřicí šablony pro posuzování stavu jazyků a opornic PŠR-3 s šablonou 55° bylo zjištěno, že v měřených bodech v místě první stopy po vykolejení (bod 0, -1, -2, -3) nebyl překročen mezní úhel ojetí 55° a sklon pojížděné hrany je vyhovující;
- měření zdvihu stavěcího soutyčí a rozevření jazyků bylo provedeno po vzniku MU. Překročení stanovených veličin zdvihu (245 mm -3 mm) pro jednoduché výhybky s mechanickým přestavníkem bylo způsobeno jízdou HDV 742.126-6 ve vykolejeném stavu s okolky pravých kol mezi hoblovanou částí pravého ohnutého jazyka a pravé přímé opornice.
- kontrolou stavěcího soutyčí a pravého hákového závěru výhybky č. 15 bylo zjištěno, že **pravý závěrný hák byl v koncové poloze a jevil se jako zaklesnutý za svěrací čelist**. Důkladnou prohlídkou pravé svěrací čelisti bylo zjištěno, že **pracovní část svěrací čelisti byla odlomena**, což v konečném důsledku mělo za následek **nezajištění pravého ohnutého jazyka v koncové poloze, t. j. přilehnutí opracované části pravého ohnutého jazyka k opracované části pravé opornice**. Odlomená část svěrací čelisti byla nalezena v zasněženém mezipražcovém prostoru pod pravou svěrací čelistí;
- kontrolou spojovací tyče bylo zjištěno, že šroubení v izolované části a šroubení v oblasti matice s vidlicí je nepoškozené a bez závad;
- posouzením zanechaných stop vykolejeného HDV vlaku Mn 80203 bylo zjištěno, že **HDV řady 742.126-6 vjelo do rozevřené výhybky č. 15, tzv. vidlicovou jízdou s následným propadem pravých kol mezi pravou přímou opornicí a pravý ohnutý jazyk a levých kol mezi levou ohnutou opornicí a levý přímý jazyk výhybky č. 15**. Při jízdě vykolejených levých kol došlo k odtlačení levého přímého jazyka vpravo, což mělo za následek přitlačení pravého ohnutého jazyka k opornici a následnou jízdu TDV řady Eas v nevykolejeném stavu v zamýšleném směru na staniční kolej č. 4;
- kontrolou polohy jazyka vůči opornici bylo zjištěno, že jazyky výhybky č. 15 nejsou posunuté a nacházejí se v předepsané poloze;
- kontrolou doléhání pravého jazyka na kluzné stoličky (max. $+3$ mm) a k jazykovým opěrkám (max. $+5$ mm) nebylo zjištěno překročení maximálních hodnot;

- zdvih výhybky se zapojeným přestavníkem naměřen 245 mm, což odpovídá ustanovení článku 62 předpisu ČSD T 121 ÚDRŽBA VENKOVNÍHO ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ, přestavník byl řádně upevněn. Přezkoušením přestavníku nebyly zjištěny závady;
- prohlídkou drátovodu v celé trase od stavědla St. 2 k přestavníku výhybky č. 15 nebyly zjištěny závady;
- kontrolou přestavníku s pružinou výhybky č. 15 bylo zjištěno, že poloha řetězové kladky i přestavné tyče odpovídá poloze přestavné páky výhybky č. 15 na stavědle St. 2, vidlice maximálně vychýlena. Tento stav odpovídal poloze poškozeného závěru výhybky č. 15.

Provedenou západkovou zkouškou, měřícím želízkem 6 mm, pro polohu (-), t. j. pro rychlost jízdy DV v odbočném směru výhybky č. 15 rychlostí 40 km/h, viz. dokument "ZÁPIS O OHLEDÁNÍ MÍSTA MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI", který byl sepsán dne 28. 11. 2007 v Českém Těšíně, byl na stavědle St. 2 zjištěn **zákles stavěcí páky za výřez vodícího oblouku. Pravý závěrový hák výhybky č. 15** při prováděné západkové zkoušce s poškozenou svěrací čelistí **zasahoval do prostoru pod patou pravé opornice** v místě zbývající části svěrací čelisti. **K úplnému přilehnutí opracované části pravého ohnutého jazyka k opracované části pravé opornice nedošlo.**

Z výše uvedeného vyplývá, že provozovatel dráhy, v návaznosti na čl. 32 ČÁST DEVÁTÁ vnitřního předpisu ČD S3 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, nezajistil, ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1 písm. zákona č. 266/1994 Sb. provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy tím, že správně fungujícím SZZ žst. Bystřice nad Olší byla dovolena jízda drážních vozidel, vlaku Mn 80203, aniž by zaklesnutím závěrného háku za svěrací čelist výhybky č. 15, která již byla v dolní části ulomená, bylo provedeno silové zapevnění pravého ohnutého jazyka k pravé opornici. Uvedená skutečnost byla příčinou vidlicové jízdy HDV 742.126-6 s jeho následným vykolejením.

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly provozovatelem dráhy v žst. Bystřice nad Olší, ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy obsažených ve vnitřním předpisu ČD S 2/3 Předpis organizace a provádění kontrol tratí Českých drah, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 09. 12. 2002, pod č. j.: 57 775/2002-O13, v platném znění, a stanovených časových intervalů, ve smyslu § 26 odst. 1 a odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb., provedeny pravidelné prohlídky a měření staveb drah, jež byly provozovatelem dráhy dokladovány:

- "Kniha příhod (přehlídek) TO Jablunkov" ze které vyplývá, že poslední pravidelná komisionální prohlídka výhybek žst. Bystřice nad Olší před vznikem MU byla provedena dne 09. 10. 2007 bez zjištění závad na výhybce č. 15. Prohlídka byla provedena za přítomnosti vedoucího provozního střediska TO Jablunkov;
- „Deník kontrol a činnosti vedoucího provozní jednotky TO Jablunkov“, ze které vyplývá, že poslední pravidelná prohlídka a měření výhybek žst. Bystřice nad Olší před vznikem MU byla provedena dne 07. 11. 2007, t. j. 20 dnů před vznikem MU, bez zjištění závad na výhybce č. 15. Naměřené hodnoty jsou zaznamenány ve výhybkových listech. Mimo uvedená měření **byla provedena vizuální kontrola** stavu celé výhybky, t. j. prohlídka

stavu pražců, kolejového lože, drážebnosti upevňovadel, ojetí a odrolení jednotlivých částí výhybky, t. j. jazyků, opornic, středových kolejnic, srdcovek, přídržnic a přídržnicových plechů, celistvost výměnových částí výhybky, t. j. kontrola šroubení přestavných tyčí, drážebnosti stěžejek, háků, svěrací čelisti, zajištění roubíků. Poslední pochůzkou staničními kolejemi a výhybkami v žst. Bystřice nad Olší dne 02. 11. 2007 nebyly rovněž zjištěny závady. Poslední kontrolní jízda na stanovišti strojvedoucího byla provedena dne 22. 10. 2007 bez zjištění závad v žst. Bystřice nad Olší;

- "Služební knížka obchůzkaře TO Jablunkov", ze které vyplývá, že výhybky a koleje v žst. Bystřice nad Olší byly vizuálně kontrolovány traťovými dělníky - obchůzkaři. Poslední vizuální prohlídky byly provedeny ve dnech 19., 21., 22., 23., 26. 11. 2007, závady ve výhybce č. 15 žst. Bystřice nad Olší nebyly zjištěny;

- "HLÁŠENKA VAD JAZYKŮ VÝHYBEK ZJIŠTĚNÝCH ULTRAZVUKOVÝM DEFEKTO-SKOPEM NEBO VIZUÁLNĚ", ze které vyplývá, že poslední defektoskopická kontrola výhybek v žst. Bystřice nad Olší byla uskutečněna k datu 25. 07. 2007, závady nebyly ve výhybkách zjištěny;

- "Tištěný výpis z jízdy měřicího vozu MV1 po koleji č. 2", ze kterého vyplývá, že poslední měření kolejí a výhybek s kontinuálním měřením rozchodu, vzájemné výškové polohy kolejnicových pásů a směru kolejí bylo provedeno dne 04. 10. 2007 bez zjištění závad ohrožujících plynulost drážní dopravy v žst. Bystřice nad Olší.

Z uvedeného vyplývá, že provozovatel dráhy, ve smyslu § 2, odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a § 26 odst. 1 a odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb., zajistil provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v žst. Bystřice nad Olší ve stanoveném intervalu a rozsahu.

Technologické postupy provozovatele dráhy, obsažené, ve smyslu § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. ve vnitřním předpisu ČD S 2/3 „Předpis Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, schválený dne 09. 12. 2002 pod č. j.: 57 775/2002-O13, účinný od 01. 01. 2003, v platném znění, v článku 88 stanoví rozsah prohlídek výhybek v žst. Tento vnitřní předpis ani jiný technologický postup provozovatele dráhy však nestanoví postup, jak si má odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy počínat při kontrole stavu a funkce výměnového závěru, který je v podmínkách provozování dráhy na povrchu zpravidla silně znečištěn mazacími tuky a prachem, t. j. **provozovatel dráhy nestanovil postup účinné kontroly stavu svěrací čelisti a závěrného háku tak, aby před započítím posouzení stavu svěrací čelisti a závěrného háku byly tyto části očištěny a odborně způsobilá osoba mohla při následném posuzování stavu výměnového závěru zjistit jeho skutečný stav, včetně trhlin v materiálu.**

Pro potřeby zjišťování příčin a okolností vzniku MU byl z podnětu Drážní inspekce, společností VÍTKOVICE TESTING CENTER s.r.o., proveden rozbor chemického složení materiálu a metalografické šetření svěrací čelisti a závěrného háku výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší. Ze závěru METALOGRAFICKÉ ZPRÁVY, číslo protokolu m/2/08 ze dne 15. 01. 2008 vyplývá:

Svěrací čelist a závěrný hák výhybky č. 15 byly s největší pravděpodobností vyrobeny z oceli na odlitky jakosti ČSN 42 2640 místo deklarované oceli jakosti 10 370. Materiál

použitý pro jejich výrobu vykazoval materiálové anomálie charakteru ředin, které se na vlastním mechanismu porušení celistvosti však nepodílely. Povrch svěrací čelisti a závěrného háku vykazoval četné oblasti hrubého mechanického poškození, které měly souvislost s montáží, seřízením a chodem výhybky. Otláčení povrchu ve tvaru klínu na boční pracovní ploše čelisti a dva výrazné vrypy, které se ve stejném místě a vzdálenosti vyskytovaly i na čelní ploše háku, svědčí o silové manipulaci v dané oblasti pomocí tyče, páčidla. Páčidlem zde byla snaha posunu svěrací čelisti do požadované polohy a právě při této nedovolené manipulaci došlo k iniciaci porušení celistvosti v obou přechodových radiusech R3 a R5 (v místech lomů). Stěny porušení celistvosti i trhliny a samotný povrch byl u čelisti napaden důlkovou korozí podobné intenzity. Lomová plocha porušení celistvosti má z 90% únavový charakter a podle povrchu a stavu lomové plochy byl dlouhodobou záležitostí.

Z uvedeného vyplývá, že k porušení celistvosti svěrací čelisti výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší došlo v důsledku únavy materiálu vlivem jednostranného ohybu, při nízkém jmenovitém napětí a nízkém součiniteli vrubu. Podle povrchu i stavu lomové plochy se jednalo o dlouhodobou záležitost, které se za určitých podmínek (důkladná vizuální kontrola přístupných otláčených ploch čelisti) mohlo předejít.

Vlastní iniciaci porušení mohlo ovlivnit několik faktorů současně, jako jsou:

- neodborně provedená montáž či dodatečné seřízení vlastní výhybky násilnou cestou (kladivem a páčicí tyčí)
- výrazné vrypy po opracování v inkriminované oblasti profilu svěrací čelisti
- křehkost deformovaných povrchů v sledované oblasti, vzniklých zřejmě s vlastní manipulací čelisti.

Provozovatel dráhy, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy tím, že při provádění oprav a seřizování správné funkce hákového závěru výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší umožnil odborně způsobilým osobám při opravách a seřizování silově manipulovat způsobem (kladivem a páčicí tyčí), který umožnil iniciaci porušení celistvosti svěrací čelisti.

Provozovatel dráhy v návaznosti na technologické postupy obsažené v čl. 88 vnitřního předpisu ČD S 2/3 „Předpis Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, schválený dne 09. 12. 2002 pod č. j.: 57 775/2002-O13, účinný od 01. 01. 2003, v platném znění, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy tím, že při prováděných pravidelných prohlídkách a měřeních staveb drah, výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší, nezjistil porušení celistvosti svěrací čelisti, které dle stavu povrchu a stavu lomové plochy napadené důlkovou korozí, bylo dlouhodobého charakteru a bylo v případě provádění prohlídky způsobem umožňujícím zjištění skutečného stavu svěrací čelisti zjištělné.

Vyhodnocením dat zaznamenaných záznamovým zařízením HDV řady 742.126-6 vyplývá, že nejvyšší dovolená rychlost 40 km/h v místě vzniku MU jízdou vlaku Mn 80203 v úseku od vjezdového návěstidla "S" po staniční koleji č. 1 přes kolejovou spojku tvořenou výhybkami č. 19 a č. 18 a následně výhybkou č. 17 a č. 15 až do místa zastavení v km

305,458 v žst. Bystřice nad Olší nebyla překročena. Rychlost vlaku v místě první stopy po vykolejení (v bodu "0") byla 26 km/h. Strojvedoucí vzniku MU nemohl zabránit.

Z uvedeného vyplývá, že provozovatel drážní dopravy, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb. zajistil, aby osoba řídící drážní vozidlo nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost.

Drážní inspekce při zjišťování příčin a okolností vzniku MU nezjistila žádná zanedbání povinností dopravce stanovených právními předpisy pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

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 byla jízda drážního hnacího vozidla po dopravní cestě v době, kdy ve výměnové části výhybky č. 15 nedoléhal pravý ohnutý jazyk k opornici a poloha jazyka nebyla zabezpečena závěrovým hákem v poloze zajišťující jízdu drážních vozidel vedlejším směrem proti hrotu jazyka na staniční kolej č. 4 žst. Bystřice nad Olší.

Provozovatel dráhy, v návaznosti na čl. 32 ČÁST DEVÁTÁ vnitřního předpisu ČD S3 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK, nezajistil, ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1 písm. zákona č. 266/1994 Sb., provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy tím, že správně fungujícím SZZ žst. Bystřice nad Olší byla povolena jízda drážních vozidel, vlaku Mn 80203, aniž by zaklesnutím závěrného háku za svěrací čelist výhybky č. 15, která již byla v dolní části ulomená, bylo provedeno silové zapevnění pravého ohnutého jazyka k pravé opornici.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou související s kvalifikací, postupy a údržbou je nezjištění porušení celistvosti svěrací čelisti výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší při provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah a silová manipulace při seřizování hákového závěru prostřednictvím kladiva, páčící tyče a pod.

Provozovatel dráhy v návaznosti na technologické postupy obsažené v čl. 88 vnitřního předpisu ČD S 2/3 „Předpis Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, schválený dne 09. 12. 2002 pod č. j.: 57 775/2002-O13, účinný od 01. 01. 2003, v platném znění, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy tím, že při prováděných pravidelných prohlídkách a měřeních staveb drah, výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší, nezjistil

porušení celistvosti svěrací čelisti, které dle stavu povrchu a stavu lomové plochy napadené důlkovou korozí, bylo dlouhodobého charakteru a bylo v případě provádění prohlídky způsobem umožňujícím zjištění skutečného stavu svěrací čelisti zjištělné.

Provozovatel dráhy, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy dále tím, že při provádění oprav a seřizování správné funkce hákového závěru výhybky č. 15 žst. Bystřice nad Olší umožnil odborně způsobilým osobám při opravách a seřizování silově manipulovat způsobem (kladivem, páčící tyčí a pod.), který umožnil iniciaci porušení celistvosti svěrací čelisti.

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

Příčinou způsobenou předpisovým rámcem a používáním systému zajišťování bezpečnosti je absence technologického postupu provozovatele dráhy, který by upravoval postup při prohlídkách stavu a funkce výměnového závěru zejména u výhybek 1. generace s hákovým závěrem přestavovaných mechanickým přestavníkem s pružinou tak, aby byl zjištěn skutečný stav, včetně trhlin v materiálu hákového závěru.

Stávající technologické postupy provozovatele dráhy nestanoví, jak si má odborně způsobilá osoba počínat při kontrole stavu a funkce výměnového závěru, který je v podmínkách provozování dráhy zpravidla napaden korozí, znečištěn mazacími tuky a usazeným prachem. Absence těchto technologických postupů má negativní vliv na plynulé a bezpečné provozování drážní dopravy zejména u výhybek 1. generace s hákovým závěrem přestavovaných mechanickým přestavníkem s pružinou, kde přilehnutí jazyka k opornici není kontrolováno.

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 při zjišťování příčin a okolností 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

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy společností ČD, a. s. byla přijata níže uvedená opatření jež jsou obsahem dokumentu "Vyhodnocení příčin a okolností vzniku

mimořádné události – ohrožení“, č. j. 70 742/07-O18 ze dne 11. února 2008 a týkají se pouze výkonné jednotky ČD, a. s., SDC Ostrava, s termínem plnění do 31. 03. 2008:

- prokazatelně seznámit provozní zaměstnance SDC Ostrava se závěry předmětné mimořádné události;
- provést mimořádnou prohlídku výhybek se zaměřením na stav svěracích čelistí u výhybek s mechanickým přestavníkem u SDC Ostrava.

Protože výše uvedená opatření provozovatele dráhy jsou z pohledu Drážní inspekce regionálního významu a v konečném důsledku nevedou k předcházení opakování vzniku obdobných případů MU bude Drážní inspekcí vydáno bezpečnostní doporučení, viz bod 6.1.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5) zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU doporučuje provozovateli dráhy, kterým je od 01. 07. 2008 Správa železniční dopravní cesty státní organizace na dráze železniční regionální a celostátní:

1. vytvořit systém prohlídek staveb drah, hákových závěrů zejména výhybek 1. generace s hákovým závěrem přestavovaných mechanickým přestavníkem s pružinou, který by umožnil zkontrolování skutečného stavu svěrací čelisti a závěrného háku, včetně zjištění případného porušení celistvosti;
2. přijetí opatření k zamezení silové manipulace s hákovým závěrem při jeho montáži a seřizování.

V Ostravě dne 6. června 2008

Ing. Bedřich Kajzar, v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

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

7 PŘÍLOHY

Fotodokumentace z místa vzniku mimořádné události - nehody ze dne 27. 11. 2007, vykolejení HDV řady 743.126-6 za jízdy vlaku Mn 80203 na dráze železniční celostátní Mosty u Jablunkova st. hr. - Bohumín v km 305,520 na výhybce č. 15 žst. Bystřice nad Olší.



1. Pohled na hnací drážní vozidlo řady 742.126-6 jedoucí v čele vlaku Mn 80203 ve vykolejeném stavu za výhybkou č. 15 žst. Bystřice nad Olší



2. Pohled na poškozenou nádrž pohonných hmot HDV řady 742.126-6



3. Pohled na komisionálně stanovený bod "0" - první stopa po vykolejení HDV řady 742.126-6 na výhybce č 15 žst. Bystřice nad Olší v km 305,520 trati Mosty u Jablunkova st. hr - Bohumín. Naražený hrot pravého ohnutého jazyka po odtažení nevykolejených TDV



5. Svěrací čelist - odlomená dolní pracovní část

