



České dráhy, a. s.
Generální ředitelství

ODBOR 18 – Inspektorát bezpečnosti železniční dopravy
Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15, IČ: 70994226, DIČ: CZ70994226
Zapsané v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 8039

Naše čj.
70 291/2008 – O 18

Vyřizuje/telefon
Jaroslav Lopour / ☎ 972325055; ☎ 724503710

V České Třebové dne
30. 9. 2008

Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události

Označení mimořádné události, datum, čas a místo vzniku.

Mimořádná událost v drážní dopravě, **závažná nehoda** (skupina A – srážka vlaků pro statistické účely ČD kategorie A1), dne 19.05.2008 v 04:48 hodin, v železniční stanici Moravany.

Trať 501 Česká Třebová – Praha Libeň, RCP Praha, atrakční obvod UŽST Pardubice, 1. staniční kolej v ŽST Moravany, km 291,625, staniční zabezpečovací zařízení III. kategorie – elektronické stavědlo AŽD ESA 11 s počítačovým ovládáním a kontrolou z pracoviště výpravčího v dopravní kanceláři a se světelnými návěstidly typu AŽD. V této stanici je povolena výprava vlaků s přepravou cestujících postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, při dodržení příslušných ustanovení služebního předpisu ČD D2.

Popis události a jejího místa, činnost integrovaného záchranného systému.

Dne 19.05.2008 v časných ranních hodinách přecházely přes území středních i východních Čech silné dešťové přeháňky. V 04:33 hodin odjel z ŽST Pardubice pravidelný osobní vlak Os 5011 do cílové stanice Česká Třebová. Při rozjezdu za deště v ŽST Kostěnice použil jeho strojvedoucí, z důvodu zlepšení adhezních podmínek, na krátkou dobu pískovací zařízení. Podle vyjádření, následně podaného tímto strojvedoucím, kontrolní světlo indikovalo správnou činnost tohoto zařízení (tj. po stisknutí ovládacího vratného tlačítka se příslušné kontrolní světlo rozsvítilo a po uvolnění tohoto tlačítka kontrolní světlo opět zhaslo) a v průběhu další jízdy již pískovací zařízení nepoužil.

Lokomotivní vlak Lv 72461 odjel z ŽST Pardubice hl. n. za osobním vlakem Os 5011 v 04:36 hodin a za tímto vlakem jel až do ŽST Moravany. Podle záznamu elektronického rychloměru vlaku Lv 72461 došlo v daném úseku trati k osmi případům jeho jízdy k hlavnímu návěstidlu s návěstí *Výstraha* a k pěti případům jízdy k hlavnímu návěstidlu s návěstí *Stůj*. Rychlost jízdy tohoto vlaku byla strojvedoucím upravována tak, že ani v jednom případě nedošlo k jeho zastavení, na příslušném návěstidle vždy došlo ke změně návěstního znaku na návěst dovolující jízdu vlaku.

V ŽST Moravany vjel vlak Os 5011 na 1. staniční kolej, kde zastavil v 04:45:20 hodin. V 04:46:21 hodin, obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11, zadala výpravčí povel k postavení vlakové cesty pro odjezd tohoto vlaku a staniční zabezpečovací zařízení započalo s jejím stavěním. V 04:46:50 výpravčí zadala povel pro stavění vjezdové vlakové cesty pro vlak Lv 72461 od návěstidla 1S na 1. staniční kolej, která v této době byla obsazena drážními vozidly vlaku Os 5011. V 04:46:54 hodin byly staničním zabezpečovacím zařízením provedeny závěry vlakové cesty od návěstidla 1S na 1. kolej (vlaková cesta pod závěry, 1. kolej obsazena, na návěstidle 1S návěst *Stůj*). Zabezpečovací zařízení automaticky informovalo výpravčí nápisem, zobrazeným na monitoru ovládacího počítače elektronického stavědla ESA 11 v dopravní kanceláři, „*Nebude povolující návěst, kolejový úsek obsazen*“.

V 04:46:56 hodin došlo k samovolnému narušení součinnosti drážních vozidel vlaku Os 5011, stojících na 1. staniční koleji, s příslušným kolejovým obvodem. Staniční zabezpečovací zařízení tento stav vyhodnotilo jako uvolnění 1. staniční koleje drážními vozidly i přesto, že kolej byla těmito vozidly fyzicky obsazena. V 04:46:57 hodin se na vjezdovém návěstidle 1S, ke kterému se blížil lokomotivní vlak Lv 72461, rozsvítila návěst *Výstraha*. V 04:46:59 hodin bylo staničním zabezpečovacím zařízením dokončeno stavění vlakové cesty pro odjezd vlaku Os 5011 a na odjezdovém návěstidle S1 se rozsvítila návěst *Volno* a návěst *Volno* se rozsvítila v 04:47:03 hodin i na vjezdovém návěstidle 1S. Výpravčí vnější služby, který se v této době vrátil do dopravní kanceláře z místnosti osobní pokladny zjistil, že na monitoru ovládacího počítače elektronického stavědla ESA 11 je 1. staniční kolej indikována jako volná, a že je na tuto kolej dovolen vjezd vlaku od Kostěnic a to přesto, že zde stojí vlak Os 5011. Okamžitě upozornil na hrozící nebezpečí výpravčí, která se od předchozí obsluhy zabezpečovacího zařízení věnovala zápisům do elektronického dopravního deníku a nastalý nebezpečný stav nezpozorovala. Než tato výpravčí stačila změnit návěst vjezdového návěstidla 1S na návěst *Stůj*, vlak Lv 72461 toto návěstidlo s návěstí *Volno* v 04:47:30 hodin minul rychlostí 72 km/h a následně vjížděl na 1. staniční kolej, která byla obsazena drážními vozidly vlaku Os 5011. Venkovní výpravčí se pokusil hrozící srážce zabránit opakovanými pokyny, vyjadřující návěst *Stůj, zastavte všemi prostředky*, dávnými do radiostanice. Na tyto pokyny však nedostal odpověď. Po následném vyběhnutí z dopravní kanceláře se snažil hrozící srážce zabránit i ruční návěstí *Stůj, zastavte všemi prostředky*, dávné vstříc příjíždějícímu lokomotivnímu vlaku Lv 72461. Strojvedoucí lokomotivního vlaku ani na tuto návěst nijak viditelně nereagoval a v 04:48:09 hodin vlak Lv 72461 narazil rychlostí 62 km/h do konce právě se rozjíždějícího vlaku Os 5011. O vzniku mimořádné události informovala výpravčí ŽST Moravany příslušné orgány dle ohlašovacího rozvrhu. Na místo mimořádné události byla neprodleně přivolána rychlá záchranná zdravotní služba, jednotka veřejné HZS i HZS ČD, a.s. a vyšetřovací orgány Policie ČR, DI a ČD, a.s.

Identifikační údaje účastníků mimořádné události, drážních vozidel, zařízení a ostatních technických dopravních prostředků.

- Strojvedoucí vlaku Lv 72461 Břetislav Demel, narozen 12.12.1958, bytem Nové náměstí, 1745 Česká Třebová, PSČ 560 02. Zaměstnanec ČD Cargo, a. s., PJ Česká Třebová. Průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel evidenční číslo 009994, vydaný Drážním úřadem dne 27. 05. 1996.
- Strojvedoucí vlaku Os 5011 Jiří Kubíček, narozen 19.09.1960, bytem Dolní Dobrouč 585, PSČ 561 02. Zaměstnanec ČD, a. s., DKV Česká Třebová. Průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel evidenční číslo 205392, vydaný Drážním úřadem dne 31.03.2005.
- Výpravčí ŽST Moravany Věra Dubská, narozena 04.03.1964, bytem Jiráskova 48, Moravany, PSČ 533 72. Zaměstnanec ČD, a. s., UŽST Pardubice, u ČD a ve funkci od roku 1983.
- Venkovní výpravčí ŽST Moravany Václav Novák, narozen 06.07.1958, bydliště Kladská 1451 Ústí nad Orlicí, PSČ 562 01. Zaměstnanec ČD, a. s., UŽST Pardubice, u ČD a ve funkci od roku 1982.
- Vlak Lv 72461 dopravce Cargo, a. s., sestával ze samostatné elektrické lokomotivy 163.004-5 vlastníka ČD Cargo, a. s., SOKV Ostrava, průkaz způsobilosti PZ 3295/99-V.01 vydaný Drážním úřadem 29.01.199 s poslední pravidelnou technickou kontrolou dne 05.01.2008.
- Vlak Os 5011 dopravce ČD, a. s., měl 3 vozy, 12 náprav, 96 metrů, 229 tun, potřebná brzdící procenta 96, skutečná brzdící procenta 96.
- Hnací drážní vozidlo vlaku Os 5011 elektrická lokomotiva 163.039-1, vlastník ČD, a. s.,

- provozovatel DKV Česká Třebová. Průkaz způsobilosti PZ 6442/03-V.01, vydaný Drážním úřadem 31.10.2003, s poslední pravidelnou technickou prohlídkou 04.02.2008.
- Staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 – s počítačovým ovládáním a kontrolou z pracoviště výpravčího v dopravní kanceláři a se světelnými návěstidly typu AŽD. Průkaz způsobilosti určených technických zařízení (UTZ) PZ 0741/01-E.45 s platností do 21.05.2008. Rok výroby 2001, výrobce – zhotovitel AŽD Praha, s. r. o. Prohlídka a zkouška tohoto určeného technického zařízení v provozu byla provedena dne 13. 05. 2008.

Následky mimořádné události na zdraví osob, vyčíslení škody na majetku podle jednotlivých vlastníků.

- Smrtelný úraz utrpěl strojvedoucího vlaku Lv 72461 Břetislav Demel, narozen 12. 12. 1958, bytem Nové náměstí 1745, Česká Třebová, PSČ 560 02;
- lehkou újmu na zdraví utrpěli:
 - Miroslav Bíža, narozen 18.02.1976, bytem Ke Hrázi 38, Mnětice, PSČ 530 02 - cestující ve vlaku Os 5011;
 - Petr Linhart, narozen 13.11.1978, bytem Gorkého 1332, Pardubice, PSČ 530 02 - cestující ve vlaku Os 5011 ;
 - Lenka Štusáková narozená 10.12.1990, bytem Bělehradská 398, Pardubice, PSČ 530 02 - cestující ve vlaku Os 5011;
 - Jiří Kubíček, narozen 19.09.1960, bytem Dolní Dobrouč 585, PSČ 561 02 - strojvedoucí vlaku Os 5011;
- na hnacím drážním vozidle 163.004-5 vlastníka ČD Cargo, a. s., byla komisionální prohlídkou odhadnuta škoda ve výši 7 000 000,- Kč;
- osobní vůz Bdmtee 50 54 2244 086-5 vlastníka ČD, a. s., byl při komisionální prohlídce navržen na zrušení;
- na osobním voze Bdmtee 50 54 2244 128-5 vlastníka ČD, a. s., byla komisionální prohlídkou odhadnuta škoda ve výši 2 500 000,- Kč;
- na osobním voze Bdmtee 50 54 2244 104-6 vlastníka ČD, a. s., byla komisionální prohlídkou odhadnuta škoda ve výši 1 600 000,- Kč;
- na hnacím drážním vozidle 163.039-1 vlastníka ČD, a. s., byla komisionální prohlídkou odhadnuta škoda ve výši 8 000,- Kč;
- náklady na zprovoznění zařízení Správy železniční dopravní cesty, s. o., byly vyčísleny na 396 600,- Kč;
- při mimořádné události vznikla škoda celkem: **11 108 000,- Kč**;
- náklady vzniklé RIBŽD Praha za použití auta HZS ČD, a. s., při šetření mimořádné události činí 1 240,20 Kč.

Doba přerušení a omezení provozování drážní dopravy, použití prostředků náhradní dopravy.

Provozování drážní dopravy nebylo přerušeno, v době od 04:48 do 17:20 hodin byla v ŽST Moravany obsazena 1. staniční kolej a konala se výluka trakčního vedení nad 1. a 3. staniční kolejí. Z důvodu těchto omezení bylo opožděno 57 vlaků, v souhrnu o 220 minut. Prostředky náhradní dopravy nebyly použity.

Způsob obnovení provozování dráhy a drážní dopravy.

Po ohledání místa vzniku mimořádné události orgány Policie ČR, DI, ČDC, a. s. a ČD, a. s., byl v 08:24 hodin dán souhlas k zahájení odklizovacích prací. Tyto práce byly

provedeny nehodovými pomocnými prostředky DKV Česká Třebová a ve spolupráci s jednotkou HZS ČD, a. s.

Zjištěné údaje, příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události, aktivace plánu integrovaného záchranného sboru a zdravotnické záchranné služby.

- Vznik MU byl ohlášen v 04:57 hodin vedoucím dispečerem RCP Praha službu konajícím zaměstnanci RIBŽD Praha, pracoviště Česká Třebová.
- Za DI hlášení o vzniku MU v 05:13 hodin převzal Jakubka Karel a souhlas k zahájení odklizovacích prací udělil Suchač Radim v 08:24 hodin.
- K najetí vlaku Lv 72461 na konec rozjíždějího se vlaku Os 5011 došlo v km 291,625 na 1. staniční koleji v prostoru zvýšeného nástupiště.
- Při srážce vykolejilo vpravo ve směru jízdy první dvojkolí HDV 163.004-5 vlaku Lv 72461 a druhý podvozek posledního vozu Bdmtee 50 54 2244 086-5 vlaku Os 5011. Vozy Bdmtee 50 54 2244 104-6, 50 54 2244 128-5 a HDV vlaku Os 5011 byly poškozeny bez vykolejení.
- Na místě MU byla zajištěna vlaková a dopravní dokumentace a rychloměrný proužek hnacího vozidla 163.039-1 vlaku Os 5011.
- Záznamy elektronického rychloměru hnacího vozidla 163.004-5 vlaku Lv 72461 byly ze zdemolovaného záznamového zařízení zajištěny v DKV Česká Třebová.
- Data archivu staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11 byly na místě zaznamenány na CD a předány vyšetřujícím orgánům.
- Při ohledání místa mimořádné události bylo zjištěno, že k pískování hnacího vozidla 163.039-1 vlaku Os 5011 docházelo po celou dobu jízdy tohoto vlaku z ŽST Kostěnice až do místa zastavení na 1. staniční koleji v ŽST Moravany.
- Na jízdni ploše pravého kolejnicového pásu 1. staniční koleje v ŽST Moravany byla pod stojícími drážními vozidly vlaku Os 5011 nalezena značná souvislá vrstva ujetého písku. Rovněž na levém kolejnicovém pásu byly nalezeny stopy po sypání písku. V místě, kde nebyla 1. staniční kolej kryta drážními vozidly a silničním nadjezdem na kostěnickém zhlaví, byly stopy po sypání písku na hlavách kolejnic patrné, ale smyté deštěm. V úseku, kde je tato kolej kryta proti dešti silničním nadjezdem, byla zjištěna vrstva písku obdobná jako v místě pod drážními vozidly vlaku Os 5011. V místě, odpovídajícím prvnímu zastavení hnacího vozidla vlaku Os 5011 (v době před jeho dalším rozjezdem), byly vpravo i vlevo pravého kolejnicového pásu nalezeny hromádky po trvalém sypání písku, vzdálené od sebe 8 metrů, což odpovídá vzdálenosti písečnickových trubek hnacího vozidla prvního a třetího dvojkolí (rozvor mezi nápravami je 8 metrů). Vytvořená vrstva nasypaného písku zakrývala patu kolejnice. U levého kolejnicového pásu byly nalezeny obdobné stopy po trvalém sypání písku, ale v menším množství, vrstva nasypaného písku pokrývala štěrk kolejového lože.
- Od místa prvního zastavení hnacího vozidla vlaku Os 5011 do vzdálenosti 26 metrů, ve směru jízdy tohoto vlaku po nárazu, pokračovaly stopy po sypání písku. V místě zastavení hnacího vozidla vlaku Os 5011 po nárazu stopy po sypání písku končily vytvořením malé vrstvy písku na hlavě pravého kolejnicového pásu a znatelné vrstvy na hlavě levého kolejnicového pásu.
- Jízdni plochy všech kol hnacího vozidla, jakož i jízdni plochy všech kol vozidel soupravy tohoto vlaku, byly obaleny bílým pískovým povlakem. Pojezd a spodní části vozových skříní těchto drážních vozidel byly mokré a znečištěné pískem.
- Rozborem dat z archivu staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11 ŽST Moravany bylo

zjištěno, že v čase:

- 4:31:27 postavena odjezdová vlaková cesta ze ŽST Kostěnice
 - 4:36:56 zařízení ESA 11 v ŽST Moravany přijalo povel výpravčí na vlakovou cestu od návěstidla 1S na 1. kolej
 - 4:37:02 postavena vlaková cesta od 1S na 1. kolej v ŽST Moravany (závěry vlakové cesty v celém úseku, návěstidlo 1S postaveno na návěst „Výstraha“
 - 4:43:30 vlak obsadil úsek 1T3 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:43:50 vlak obsadil úsek 1T2 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:43:56 vlak uvolnil úsek 1T3 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:44:11 vlak obsadil úsek 1T1 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:44:17 vlak uvolnil úsek 1T2 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:44:34 vlak obsadil úsek 1SK v ŽST Moravany
 - 4:44:35 návěstidlo 1S v ŽST Moravany na návěst „Stůj“
 - 4:44:42 vlak uvolnil úsek 1T1 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:44:46 vlak obsadil úsek V19-20 v ŽST Moravany
 - 4:44:50 vlak uvolnil úsek 1SK v ŽST Moravany
 - 4:44:51 vlak obsadil úsek V17-18 v ŽST Moravany
 - 4:44:56 vlak uvolnil úsek V19-20 v ŽST Moravany
 - 4:44:58 vlak obsadil 1. staniční kolej v ŽST Moravany
 - 4:45:02 vlak uvolnil úsek V17-18 v ŽST Moravany
 - 4:45:31 následný vlak obsadil úsek 1T3 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:46:01 následný vlak obsadil úsek 1T2 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:46:05 následný vlak uvolnil úsek 1T3 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:46:21 zařízení přijalo povel výpravčí na vlakovou cestu od návěstidla S1 na traťový úsek 1T5 Uhersko-Moravany
 - 4:46:26 provedeny závěry vlakové cesty od návěstidla S1 na traťový úsek 1T5 (vlaková cesta pod závěry, traťové přejezdy zapovelovány na uzavření, návěstidlo S1 v ŽST Moravany s návěstí „Stůj“)
 - 4:46:39 následný vlak obsadil úsek 1T1 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:46:43 následný vlak uvolnil úsek 1T2 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:46:50 zařízení přijalo povel výpravčí na vlakovou cestu od návěstidla 1S na 1. kolej v ŽST Moravany
 - 4:46:54 provedeny závěry vlakové cesty od návěstidla 1S na 1. kolej v ŽST Moravany (vlaková cesta pod závěry, 1kolej obsazena, návěstidlo 1S s návěstí „Stůj“)
 - 4:46:56 kolejový obvod 1. koleje v ŽST Moravany uvolněn (nerozlišený závěr na úseku 1K)
 - 4:46:57 návěstidlo 1S v ŽST Moravany na návěst „Výstraha“
 - 4:46:59 odpočet zpoždění pro traťové přejezdy dokončen návěstidlo S1 v ŽST Moravany na návěst „Volno“
 - 4:47:03 návěstidlo 1S v ŽST Moravany na návěst „Volno“
 - 4:47:30 následný vlak obsadil úsek 1SK v ŽST Moravany
 - 4:47:31 návěstidlo 1S v ŽST Moravany na návěst „Stůj“
 - 4:47:34 následný vlak uvolnil úsek 1T1 v traťovém úseku Kostěnice - Moravany
 - 4:47:44 následný vlak obsadil úsek V19-20 v ŽST Moravany
 - 4:47:46 následný vlak uvolnil úsek 1SK v ŽST Moravany
 - 4:47:49 následný vlak obsadil úsek V17-18 v ŽST Moravany 4:47:51 následný vlak uvolnil úsek V19-20 v ŽST Moravany
 - 4:47:56 následný vlak obsadil úsek 1. koleje v ŽST Moravany
 - 4:47:58 následný vlak uvolnil úsek V17-18 v ŽST Moravany
- Rozborem údajů rychloměrného proužku hnacího vozidla 163.039-1 vlaku Os 5011 bylo zjištěno:
- vlak Os 5011 odjel ze ŽST Kostěnice v 04:43:00 hodin.
 - v ŽST Moravany vlak zastavil čelem v km 291,530 ve 04:45:20 hodin;

zjištěno:

- na pružině záklopky nalezena hliníková špona cca 4 mm x 0,5 mm,
 - záklopka nese stopy zaschlé vazelíny, gumové těsnění celistvé,
 - při demontáži talířku umístěného nad bránicí nedošlo k jeho samovolnému vypadnutí z pouzdra, obvod talířku zanesen seschlou vazelínou. Na tomto obvodu nalezeny dvě vodorovné stopy po drhnutí v délce cca 1- 1,5 cm. Na horní dosedací středové ploše talířku, která je v kontaktu se záklopkou (zvedá) nalezeny otlaky – ve srovnání s novým nepoužitým talířkem je svislý rozměr o 0,2 mm menší. Současně nalezeny po obvodu praskliny a stopy po vyštípnutí materiálu velikosti cca 2 mm,
 - na bránici byla nalezena kulička seschlého maziva, která před demontáží byla v prostoru mezi stěnou talířku a dosedací plochou bránice. Na bránici byly nalezeny tři hliníkové špony o délce cca 4 mm x 0,5 mm.
 - Komise se jednoznačně shodla na tom, že zjištěný technický stav ventilu pro pískování, pro směr jízdy vpřed z prvního stanoviště HV 163.039-1, byl v příčinné souvislosti s poruchou, která se projevila jako nepožadované pískování.
- Funkčnost předmětných ventilů pro pískovače se kontroluje v rámci provozního ošetření a to dle kilometrického proběhu 1x za 10 000 km. Poslední vizuální a funkční kontrola byla provedena ve dnech 6. až 7.5.2008 v rámci periodické prohlídky. Toto zařízení nevykazovalo žádných závad. V naplnění udržovacího řádu nebyly zjištěny žádné závady.
 - Provozovatel hnacího drážního vozidla 163.039-1, DKV Česká Třebová předložil objednávku č. 4500049128 z 16.01.2008 používaného křemíkového písku pro pískovací zařízení. Jedná se o sušený odprašněný písek slévárenský praný PR 30. Dle deklarovaných údajů dodavatele má tento křemíkový sklářský písek zrnitost o velikosti zrn 0,3 – 1,6 mm. Objednaný písek byl dodán dodavatelem: Provodínské pískovny a.s., 471 67 Provodín 165.
 - Z hromádek písku, vysypaného z pískových zásobníků hnacího vozidla 163.039-1 na místě mimořádné události, z hlav kolejnic a z nánosů na tažených vozidlech byly při ohledání místa mimořádné události orgány Policie ČR odebrány vzorky použitého písku a odeslány k odbornému laboratornímu zkoumání s požadavkem na zjištění jeho zrnitosti, chemického složení a přítomnosti jiných nežádoucích příměsí. Z výsledku těchto zkoušek vyplynulo, že vzorek obsahoval velmi dobře vytríděný jemnozrnný křemenný písek s obsahem polozablených až zablených čirých, mléčných, oranžových, narůžovělých, nažloutlých a šedavých zrn křemene, velikosti cca 0,2 – 2,2 mm bez zjištění nežádoucích příměsí.
 - Při komisionální prohlídce HDV 163.004-5 vlaku Lv 72461 dne 20. 05. 2008 bylo na jeho zdemolovaném prvním stanovišti ověřeno nastavení ovládacích prvků, kdy bylo zjištěno:
 - režimový přepínač v poloze „Provoz“,
 - na řídicím pultu v automatickém režimu nastavena jízda výběhem,
 - lokomotivní brzdič zaplombován,
 - radiostanice nastavena: 62 stuha, 03 simplex, vlak 72461,
 - data z elektronického tachografu stažena bez poškození;
 - komise se shodla na tom, že technický stav tohoto hnacího vozidla nebyl v příčinné souvislosti se vznikem mimořádné události.
 - Při komisionálních prohlídkách technického stavu kolejového relé DSS 12-12S a kolejového obvodu 1K (1. staniční koleje), provedených zaměstnanci Technické ústředny

- Českých drah - sekce automatizační a telekomunikační techniky, bylo zjištěno, že:
- činnost kolejového relé DSS 12-12S byla vzhledem k vzniklým vnějším podmínkám správná;
 - kolejový obvod 1K byl správně nastaven podle platných regulačních tabulek RT 43 / II. vydání a vykazoval správnou funkci. Zabezpečení vlakových a posunových cest staničním zabezpečovacím zařízením ESA 11 splňovalo v době vzniku mimořádné události a po něm podmínky Vyhlášek a technických norem platných v době uvedení zařízení do činnosti pro staniční zabezpečovací zařízení III. kategorie. Technický stav zabezpečovacího zařízení ESA 11 v ŽST Moravany nebyl v příčinné souvislosti se vznikem předmětné mimořádné události.
 - V rámci šetření mimořádné události podal k jejímu průběhu vysvětlení zaměstnanec ČD, a. s., DKV Česká Třebová, strojvedoucí Šeda Vladimír, který jízdu vlaku Lv 76421 po 1. staniční koleji sledoval ze svého hnacího vozidla, stojícího na třetí staniční koleji v ŽST Moravany cca 50 m od konce stojícího vlaku Os 5011. Ve svém vyjádření mimo jiné uvedl: *„... uslyšel jsem ve vysílače volání výpravčího p. Nováka z ŽST Moravany „Vlak (číslo si již přesně nepamatuji) zastav, potřebujeme abys zastavil, zastav“. Domníval jsem se, že vlak 5011 odjíždí dříve a ještě dobíhají cestující. Vzápětí druhé volání „Vlak 7(další čísla si přesně nepamatuji) zastav, zastav“, také od stejného výpravčího. To jsem již zvedl hlavu od psaní vlakové dokumentace, protože sedmičkou začínají lokomotivní vlaky a uviděl jsem na vzdálenost cca 70-100m jet po první koleji lokomotivu. Došlo mně, že na první koleji ještě asi stojí vlak 5011, který zde má dvě minuty pobytu. Otevřel jsem okno, podíval se za sebe a viděl jsem před dopravní kanceláří koncová světla posledního vozu vlaku 5011. Ihned jsem dal pohybem ruky, vykloněn z okna, lokomotivnímu vlaku návštěv „Stůj zastavte všemi prostředky“, dokud mě lokomotiva neminula. Strojvedoucí měl na stanovišti rozsvícené tlumené světlo, takže jsem zřetelně viděl jeho pohyb po stanovišti z jedné strany na druhou s hlavou skloněnou dolů, proto jsem s ním nemohl navázat vizuální kontakt. Celou dobu, co jsem uviděl a sledoval lokomotivní vlak, jsem měl pocit, že vůbec nesnížil rychlost, kterou jsem odhadoval cca 50-60km/hod. Neslyšel jsem žádné zvuky brzdění ani smyku kol. Lokomotiva jela nezvykle potichu, hlavní světlomet nesvítíl, postavení sběračů jsem si nevšiml. Ve vysílače se již nic neozvalo. Při pohledu za lokomotivu jsem ještě zahlédl na druhém nástupišti u první koleje osobu s baterkou, která dávala návštěv „Stůj zastavte všemi prostředky“. Poté došlo k nárazu...“*
 - vyjádření strojvedoucího Šedy Vladimíra se shoduje s vyjádřením vedoucího vlakového doprovodu Koláře Květoslava, zaměstnance ČD, a. s., RCVD Pardubice, který v této době předával strojvedoucímu vlakovou dokumentaci na stanovišti zmíněného hnacího vozidla a průběh události rovněž sledoval.
 - Orientační dechové zkoušky na požití alkoholu u výpravčí, venkovního výpravčího a strojvedoucího vlaku Os 5011 byly negativní.
 - Strojvedoucí vlaku Lv 72461, strojvedoucí vlaku Os 5011, výpravčí a výpravčí vnější služby ŽST Moravany byli v době vzniku MU zdravotně a odborně způsobilí. Na pracovní směnu nastoupili všichni po dostatečném odpočinku.
 - V době vzniku MU byla venkovní teplota +12 ° C a viditelnost byla snižena hustým deštěm.
 - Prvotní šetření na místě MU provedli:
Jaroslav Lopour a Miroslav Kopecký - vrchní inspektoři RIBŽD Praha.

- Šetření na místě MU byli přítomni:
 - Ing. Lössel Vítězslav – ČD, a.s., GŘ, ředitel O 18
 - Ing. Novotný Zdeněk – ČD, a.s., GŘ, vedoucí oddělení OKP
 - Mgr. Šigut Roman – Generální inspektor DI
 - Ing. Miklenda Michal – DI, ředitel UI Brno
 - Ing. Handl Stanislav – DI, vrchní inspektor UI Brno
 - Ing. Hrubeš Lubor - ČD, a.s., SDC Pardubice, vrchní přednosta
 - Ing. Charvát Pavel - ČD, a.s., SDC Pardubice, přednosta SSZT
 - Ing. Ježek Miloslav – ČD, a.s., vrchní přednosta UŽST Pardubice
 - Ing. Jiří Marek - ČD, a.s., DKV Česká Třebová, přednosta PJ Pardubice
 - Ing. Štěpán Michal - ČD, a.s., KCOD Pardubice, ředitel organizační jednotky
 - Krebs Stanislav – ČD, a.s., GŘ – O 18, přednosta RIBŽD Praha
 - Josef Chládek - ČD Cargo. a. s., PJ Česká Třebová, systémový specialista
 - Aron Stanislav - ČD, a.s., GŘ – O11, RCP Praha, hlavní dopravní kontrolor
 - PČR OŘ SKPV Pardubice, kde je událost evidována pod č. j.: ORPA-2160/Tč-2008-80
- Údaje pro GŘ – O 01:
 - místo: ŽST Moravany,
 - trať číslo: 501 Česká Třebová – Praha Libeň,
 - číslo SAP: 8G0000004756

Závěr:

- Rozhodujícím faktorem vzniku mimořádné události byla náhle vzniklá porucha mechanické části ventilu pro pískování na lokomotivě 163.039-1 dopravce ČD, a.s., vedoucí vlak Os 5011, a v důsledku toho samovolné, nepožadované a nekontrolovatelné vysypání nadměrného množství písku na hlavy kolejnic, zejména pravého kolejnicového pásu. Při deštivém počasí a vlhkém prostředí došlo následně při zastavování vlaku Os 5011 provozním brzděním, kdy je u hnacího vozidla přednostně využívána EDB, ke vzniku kašovitě emulze, která obalila styčné plochy kol kolejových vozidel a hlav kolejnic a tím došlo k přerušení součinnosti kolejových vozidel s kolejovými obvody a následně k ovlivnění činnosti staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11, které tuto situaci vyhodnotilo jako uvolnění kolejového obvodu staniční koleje č. 1.
- **příčinou vzniku mimořádné události bylo náhle vzniklé přerušení součinnosti kolejových vozidel stojících na 1. staniční koleji s jejím kolejovým obvodem v důsledku samovolného nepožadovaného nadměrného pískování hnacího drážního vozidla 163.039-1 vlaku Os 5011.**

Určení odpovědnosti za vznik mimořádné události s uvedením ustanovení právních, vnitřních předpisů a harmonizovaných nebo určených technických norem, která nebyla dodržena.

Odpovědnost za vznik předmětné mimořádné události má dopravce vlaku Os 5011 České dráhy, a. s., Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1222, PSČ 110 15, který použil k jízdě drážní vozidlo, při jehož provozu došlo náhle a nekontrolovatelně k narušení jeho součinnosti s kolejovými obvody s negativním vlivem na správnou činnost zabezpečovacího zařízení. Odpovědnost jednotlivých a konkrétních zaměstnanců nebyla šetřením prokázána.

Odpovědnost výše uvedeného dopravce vyplývá z ustanovení odstavce i), článku (1), § 34, Vyhlášky 173/96 Sb., Dopravní řád drah: „*K jízdě nesmí být použito drážní vozidlo, které nezaručuje součinností s kolejovými obvody správnou činnost zabezpečovacího zařízení.*“

Vyhodnocení zdravotního stavu a osobní situace účastníků události, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického a psychického stresu.

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli zdravotně způsobilí pro výkon svých funkcí. Nebyly zjištěny žádné okolnosti, které by před vznikem mimořádné události měly nepříznivý vliv na jejich fyzický nebo psychický stav.

Návrh nápravných opatření k předcházení mimořádným událostem včetně návrhu termínu k jejich odstranění.

- Na základě prvotních výsledků šetření předmětné mimořádné události bylo dne 22.5.2008 pod č.j. 1187/08-O12 vydáno ředitelem odboru kolejových vozidel GR ČD, a. s., „Preventivní opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu“ .
 1. O12 (12/1) ve spolupráci s O16 prověří možnost změny složení osobních vlaků do 20ti náprav vedených lokomotivou s elektrodynamickou brzdou tak, aby byl v soupravě vlaku zařazen alespoň jeden vůz se špalíkovou brzdou. V případě, že to nebude možné bude strojvedoucí povinen vypnout jistič pískování.
 2. O12 prověří parametry křemičitého písku, dodávaného do DKV prostřednictvím ZC, zda nominálně i fyzicky odpovídají předepsaným požadavkům, a prověří ve spolupráci s DKV rovněž zachování parametrů během skladování a manipulace. V případě zjištění nevhodnosti dosud používaného písku bude zajištěn nákup odpovídajícího druhu.
 3. U souprav složených výhradně z vozidel s kotoučovou brzdou, kde není možné řešení dle bodu 1. např. soupravy 471 + 071 + 971 nebo 843 + 043 + 943 prověří O12 (12/4) možnost dosazení průtokoměru, resp. tlakového spínače do pneumatického obvodu pískování s indikací činnosti pískování na řídicí pult stanoviště strojvedoucího.
- Na základě výše uvedeného opatření č.j. 1187/08-O12 bylo dne 12.06.2008 pod č.j. 58730/2008-O11 vydáno „Společné opatření NOD a NP a NP GR ČD, a. s.“, které má dočasný charakter:
 1. O12 (12/1) ve spolupráci s O16 prověří možnosti změny složení osobních vlaků do 20ti náprav vedených lokomotivou s elektrodynamickou brzdou tak, aby byl v soupravě vlaku zařazen alespoň jeden vůz se špalíkovou brzdou. V případě, že to nebude možné bude strojvedoucí povinen vypnout pískování.
 2. Zjistí-li zaměstnanec, který provádí soupis vlaku ve výchozí stanici, že délka vlaku je do 20ti náprav a není-li ve vlaku zařazen vůz se špalíkovou brzdou, nahlásí tuto skutečnost výpravčímu.
 3. Výpravčí vlaků výchozí stanice prokazatelně zajistí sám nebo prostřednictvím provozního dispečera místně příslušného RCP předhlášení tohoto vlaku v celé trase pojížděné tímto vlakem.
 4. Výpravčí vlaků stanic v pojížděném úseku tratě vybavených elektrickým staničním zabezpečovacím zařízením typu ESA v tomto případě nesmí při přípravě vlakové cesty pro tyto vlaky použít volbu ze zásobníku. Tento zákaz se vztahuje pouze na stanice, ve kterých je volnost vlakové cesty zjišťován kolejovými obvody. Stanice, ve kterých se zjišťuje volnost kolejových úseků počítači náprav se toto opatření netýká.
 5. Při využití dopravního režimu „zapojení hlavních kolejí do autobloku“ není nutno zákaz uvedený v předchozím bodě uplatňovat.

Na základě požadavku dnes již bývalého provozovatele dráhy ČD, a.s. a dopravce ČD, a.s. byla ministrem dopravy ČR ustavena komise pro zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, jejíž pracovní sekce (lokomotivní a zabezpečovací) v současné době pracují

na problematice, která je specifikována jako příčina MU. Výsledky komise budou známy až po ukončení její činnosti a případně budou provozovatelem dráhy a dopravci implementovány do vlastních interních předpisů pro provozování dráhy a drážní dopravy.

Datum a místo vyhotovení vyhodnocení, jméno a podpis pověřené osoby.
V České Třebové dne 30.9. 2008

Jaroslav Lopour, vrchní inspektor – pověřená osoba

Podpis statutárního orgánu dopravce podle věcné příslušnosti.

Ing. Vítězslav Lössel, ředitel odboru 18 GR ČD, a. s.