



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka vlaků R 940 a Pn 1. nsl. 64439 v železniční stanici Kropáčova
Vrutice na dráze železniční celostátní Praha-Vysočany – Turnov

Pondělí, 20. února 2006

Investigation Report of Railway Accident

Collision of fast train No. 940 with freight train No. 1. nsl. 64439
in Kropáčova Vrutice station

Monday, 20th February 2006

SUMMARY

Date and time: 20th February 2006, 08:12 (07:12 GMT)

Occurrence type: trains collision (collision of fast train No. 940 with freight train No. 1. nsl. 64439) and consequent derailment

Type of train: fast train No. 940 and freight train No. 1. nsl. 64439

Location: Kropáčova Vrutice station, km 51,376

Consequences: 0 fatalities, 9 light injuries, total damage CZK 4 687 153.-

Direct cause: operations (train driver violation)

Underlying cause: none

Root cause: none

Recommendation: not issued

Událost:

K mimořádné události došlo u ČD, a.s. dne 20. 2. 2006 v 08:12 hodin v ŽST Kropáčova Vrutice v km 51,376, kdy vlak R 940 vjel do boku vjíždějícího vlaku 1.nsl Pn 64439.

Pozadí události:

ŽST Kropáčova Vrutice je v km 50,953 na jednokolejně trati číslo 537 Praha-Vysočany – Turnov, RCP Praha, UŽST Mladá Boleslav.

Má tři dopravní koleje (první, druhou a čtvrtou) a dvě manipulační koleje. První staniční kolej je hlavní staniční kolejí vjezdovou, odjezdovou a průjezdnou pro všechny vlaky s užitečnou délkou 669 metrů. Druhá staniční kolej je kolejí vjezdovou, odjezdovou a průjezdnou pro všechny vlaky s užitečnou délkou 618 metrů. Čtvrtá staniční kolej je kolejí vjezdovou, odjezdovou a průjezdnou pro všechny vlaky s užitečnou délkou 618 metrů.

Zabezpečovací zařízení je 2. kategorie, elektromechanické zabezpečovací zařízení se světelnými, na sobě závislými návěstidly, která návěstí rychlost pro obvod přilehlých výhybek a s mechanickými přestavníky výměn s pružinou.

Řídící přístroj je umístěn na pracovišti výpravčího a stavědlové přístroje na St 1 a St. 2. Vybaveny jsou indikačními deskami. K předávání pokynů mezi výpravčím a signalisty je používáno stavědlové telefonní spojení.

Pro vlak 1.nsl Pn 64439, který jel ve směru z Chotětova, byla postavena vlaková cesta na druhou staniční kolej, kde měl čekat na průjezd vlaku R 940. Pro vlak R 940, který jel ve směru ze Všetat, byla postavena vlaková cesta na první staniční kolej tak, že na předvěsti Př L k vjezdovému návěstidlu L byla návěst *Volno*, na vjezdovém návěstidle L byla návěst *Výstraha* a na odjezdovém návěstidle L1 byla návěst *Stůj*. Před odjezdovým návěstidlem L1, které ukazovalo návěst *Stůj* vlak R 940 nezastavil a došlo ke srážce s vjíždějícím vlakem 1.nsl Pn 64439.

Vlak R 940 měl 4 vozy, 16 náprav, 144/165 tun, potřebná brzdící procenta 78%, skutečná brzdící procenta 84%. Hnací vozidlo řady 854.006-4 DKV Praha. Za hnacím vozidlem byly tři přípojné vozy: Btn 053 011-3, Bdt 056 002-9 a Btn 053 024-6.

Vlak 1 nsl Pn 64439 měl 21 vozů, 84 náprav, 557/621 tun, potřebná brzdící procenta 76%, skutečná brzdící procenta 92%. Jednalo se o ucelenou soupravu prázdných vozů řady Falls, vlastník Mostecká uhelná, a. s. Hnací vozidlo řady 742.292-6 DKV Praha.

Strojvedoucím vlaku R 940 byl zaměstnanec DKV Praha, u ČD od 22. 06. 1976, ve funkci strojvedoucí od 14. 12. 1981.

Strojvedoucím vlaku 1 nsl Pn 64439 byl zaměstnanec DKV Praha.

Výpravčím v ŽST Kropáčova Vrutice byl zaměstnanec UŽST Mladá Boleslav.

Signalistou na stavědle 1 v ŽST Kropáčova Vrutice byl zaměstnanec UŽST Mladá Boleslav.

Signalistou na stavědle St. 2 v ŽST Kropáčova Vrutice byl zaměstnanec UŽST Mladá Boleslav.

Vedoucím obsluhy vlaku R 940 byl zaměstnanec UŽST Praha hl. n.

Členem obsluhy vlaku R 940 byl zaměstnanec UŽST Praha hl. n.

Následky:

Při MU nedošlo k usmrcení osob. Újmu na zdraví utrpěli strojvedoucí vlaku R 940, který byl leteckou ZS přepraven do nemocnice v Praze na Bulovce a vedoucí obsluhy vlaku

R 940 měl lehčí zranění bez pracovní neschopnosti.

Z cestujících byla jedna hospitalizována v nemocnici v Mladé Boleslavi a osm bylo ošetřeno na místě.

Vykolejilo HDV 854.006-4 DKV Praha. Při komisionální prohlídce dne 24. 02. 2006 byla materiálová škoda vyčíslena částkou 760 000 Kč, pracnost opravy 3 328 000,- Kč, celkem 4 088 000,- Kč.

Vykolejilo pět drážních vozidel a poškozena byla další tři drážní vozidla řady Falls, majetek Mostecká uhelná, a. s. Jedno z vozidel je určeno na zrušení, zůstatková hodnota nebyla stanovena. Celková škoda na ostatních vykolejených a poškozených drážních vozidlech byla komisionálně stanovena na 238 000,- Kč.

Na majetku SŽDC, s.o. byla vyčíslena škoda ve výši 361 153,- Kč.

Doprava v přilehlých mezistaničních úsecích byla přerušena od 08:12 hodin do 19:05 hodin dne 20. 02. 2006. Po dobu přerušení provozu byla zajištěna náhradní autobusová doprava.

Vnější okolnosti:

V době vzniku MU byla teplota +7°C, oblačno, viditelnost dobrá.

Průběh šetření mimořádné události:

Bylo provedeno ohledání místa vzniku mimořádné události, komisionální přezkoušení zabezpečovacího zařízení, viditelnosti předvěsti PŘL, vjezdového návěstidla L a odjezdového návěstidla L1 se závěrem, že viditelnost je v souladu s ustanovením předpisu ČD D1, čl. 58b. Byla zajištěna vlaková a dopravní dokumentace, předběžná vyjádření zúčastněných zaměstnanců, pořízena fotodokumentace a provedena dechová zkouška na přítomnost alkoholu u všech zúčastněných zaměstnanců (u strojvedoucího odběr krve v nemocnici) s negativním výsledkem. Posouzením rychloměrných proužků bylo zjištěno, že stanovená rychlost obou vlaků nebyla překročena.

Strojvedoucí vlaku R 940 měl platný průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla evidenční číslo 013848 vydaný DÚ Praha dne 05. 03. 1996, byl odborně a zdravotně způsobilý k výkonu funkce strojvedoucího. HV 809.239-7 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla evidenční číslo PZ 10118/01 – V. 22, který vydal DÚ Praha dne 15. 02. 2001, včetně pravidelné technické kontroly ze dne 25. 07. 2005. Byl předložen platný Průkaz způsobilosti UTZ, evidenční číslo PZ 1552/00- E. 46, který vydal DÚ Praha dne 20. 11. 2000.

Analýza a závěry:

Příčinou MU bylo **nerespektování pokynu provozovatele dráhy, zákazu jízdy za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu.**

Odpovědnost za vznik MU má strojvedoucí vlaku R 940, zaměstnanec DKV Praha.

Spoluodpovědnost nebyla zjištěna.

Strojvedoucí při řízení drážního vozidla vlaku R 940 nejednal včas podle pokynů při organizování a provozování drážní dopravy vyjádřených návěstmi. I když byla na vjezdovém návěstidle L návěst *Výstraha*, nejednal za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího, tedy tak, že musí ve stanici s vlakem zastavit. Dále nerespektoval návěst *Stůj*, dávanou odjezdovým návěstidlem L1 a nezastavil vlak před touto návěstí. Pokračoval v jízdě za toto návěstidlo, i když vlaková cesta pro jeho vlak končila u hlavního návěstidla s návěstí *Stůj*. Při řízení drážního vozidla nejednal přesně a svědomitě podle platných právních norem a vnitřních předpisů ČD.

Strojvedoucí při řízení drážního vozidla vlaku R 940 svým jednáním porušil:

ustanovení § 35 odst. 1, písm. g) zákona č. 266/1994 Sb., kterým se vydává zákon o dráhách v platném znění, a které stanoví:

„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy“

ustanovení § 35 odst. 1, písm. f) a m) a přílohy č. 1, části I, bodu 1.1. vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah v platném znění, a které stanoví:

„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností a zastavila vlak bezpečně před návěstěným místem“.

„Před návěstí **Stůj** musí každý vlak zastavit“.

Ustanovení vnitřního předpisu provozovatele dráhy a drážní dopravy ČD V2 - Předpis pro lokomotivní čety, který v čl. 23c ukládá za povinnost lokomotivní četě: „*pozorovat za jízdy vlaku nebo posunu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi*“.

Ustanovení vnitřního předpisu provozovatele dráhy a drážní dopravy ČD D1 – Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy, který ukládá v čl. 9 druhý odstavec:

„Pokynů při organizování a provozování drážní dopravy vyjádřených návěstmi musí zaměstnanec včas uposlechnout mimo případy, kdy by jejich provedení mohlo ohrozit bezpečnost drážní dopravy nebo lidské životy. Jsou-li dávány zároveň návěsti od sebe odchylné, musí se zaměstnanec řídit tou návěstí, která je nejzávažnější“.

čl. 10 druhý odstavec:

„Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny musí zajistit podmínky, aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi“.

čl. 87 druhý odstavec:

„*Návěst davaná hlavním návěstidlem buď jízdu vlaku zakazuje, nebo dovoluje. Návěst Stůj jízdu vlaku zakazuje, ostatní návěsti (mimo návěst Posun dovolen) jízdu vlaků dovolují*“.

čl.114:

„Návěst 26, Výstraha (žluté světlo) dovoluje strojvedoucímu jízdu vlaku a předvěstí návěst Stůj na následujícím návěstidle“. „Je-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle tato návěst, strojvedoucí projíždějícího vlaku jedná za vjezdu do stanice jako u vlaku pravidelně zastavujícího a musí ve stanici s vlakem zastavit, pokud nejsou splněny podmínky předpisu ČD D2 pro projetí vlaku“.

Ustanovení vnitřního předpisu provozovatele dráhy a drážní dopravy ČD D2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy, který ukládá v čl. 28:

„Bezpečnost železniční dopravy spočívá v její pravidelnosti, ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů ČD, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami. Tyto si musí být vždy vědomy, že i zdánlivě nepatrné porušení ustanovení těchto předpisů nebo vydaných opatření může ohrozit bezpečnost lidí a provozu a způsobit značné hmotné škody a musí proto vždy dbát na jejich přesné a svědomité dodržování“.

čl. 29 druhý odstavec:

„Každý zaměstnanec dopravní služby je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti dopravy

v rozsahu své odborné způsobilosti“.

čl. 448 a):

„Vlakovou cestou u vjíždějícího a pravidelně i mimořádně zastavujícího vlaku se rozumí:

a) úsek koleje od vjezdového (cestového) návěstidla na vjezdové straně vlaku až k hlavnímu návěstidlu s návěstí zakazující jízdu vlaku, popř. k červené desce nebo k červenému terči s návěstí Stůj, nahrazující hlavní návěstidlo a upravené jako nepřenosné návěstidlo, tam, kde takové návěstidlo není, nebo není přímo u koleje, až k návěstidlu s návěstí Konec vlakové cesty nebo Hlavní návěstidlo je na opačné straně“.

čl. 516 první odstavec:

„Není-li místo zastavení označeno nebo není-li určeno předpisy pro organizování a provozování drážní dopravy, musí vlak zastavit ve stanici před hlavním návěstidlem stojícím přímo u koleje s návěstí zakazující jízdu vlaku. Tam, kde takové návěstidlo přímo u koleje není, musí zastavit nejdále před návěstí Konec vlakové cesty nebo Hlavní návěstidlo je umístěno na opačné straně“.

čl. 548 první odstavec:

„Mimořádné zastavení vlaku ve stanici lze uskutečnit a strojvedoucí je musí očekávat vždy, je-li vjezd vlaku dovolován návěstí, podle níž musí strojvedoucí očekávat zastavení, popř. je-li na samostatné předvěsti odjezdového návěstidla návěst Výstraha, nebo je-li vjezd dovolován písemným rozkazem nebo telekomunikačním zařízením, nebo byl-li strojvedoucí zpraven o mimořádném zastavení písemným rozkazem, telekomunikačním zařízením, nebo byl-li vlak zastaven u nezávislého vjezdového (cestového) návěstidla“.

Vyhodnocení postupu provozovatele dráhy:

K postupu provozovatele dráhy a dopravce při zjišťování příčiny MU dle vyhlášky č. 361/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů nejsou výhrady. Závěry provozovatele a dopravce nejsou v rozporu se závěry šetření DI. Nebylo zjištěno porušení obecně závazných právních norem ze strany ČD, a. s.

Přijatá opatření:

S ohledem na shora uvedené závěry nebyla žádná opatření provozovatelem dráhy a dopravcem přijata.

Doporučení a opatření uložená DI:

DI nepovažuje za potřebné uložit doporučení nebo opatření.

V Praze dne 12. července 2007.

František Paseka v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha