



**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, 20<sup>th</sup> February 2006



## SUMMARY

Date and time: 20<sup>th</sup> 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 dávaná 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 projížděcího 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 nepřenositelné 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