



**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

## **Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události**

Střetnutí vlaku Nex 48162 s osobním automobilem na železničním přejezdu s následným vykolejením na dráze železniční, celostátní, trať České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice, obvod železniční stanice Omlenice, km 79,532

Úterý, 15. září 2009

### **Investigation Report of Railway Accident**

Level crossing accident of freight train No. 48162 and a car in km 79,532 in Omlenice station with consequent derailment, Ceske Budejovice – Horni Dvoriste statni hranice main line

Tuesday, 15<sup>th</sup> September 2009

Č. j.: 6-2903/2009/DI



## SUMMARY

Grade: accident

Date and time: 15<sup>th</sup> September 2009, 14:42 (12:42 GMT)

Occurrence type: level crossing accident

Description: Collision of freight train No. 48162 with a passenger car at the level crossing with consequent derailment (Active level crossing equipped with warning lights only)

Type of train: freight train

Location: Omlenice station, level crossing in km 79,532 (main line České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice)

Parties: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (IM)  
ČD Cargo, a. s. (RU)  
GEFCO TLA/GMO/WAG (owner of wagons)  
level crossing user

Consequences: 1 fatality (car driver)  
total cost: 16.159.394,- CZK

Direct cause: third party (level crossing user)

Underlying cause: none

Root cause: none

Recommendations: not issued



# Obsah

<b>Summary .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Souhrn .....</b>	<b>8</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>8</b>
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 .....	9
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	9
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	9
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel ..	9
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení) .....	10
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	10
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	10
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	10
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	10
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	10
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	10
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	11
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ...	11
2.4 Vnější okolnosti .....	11
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	11
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>11</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) .....	11
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	11

3.1.2 Jiné osoby .....	12
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti .....	12
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny .....	12
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	12
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	12
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	13
3.3 Právní a jiná úprava .....	13
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	13
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	13
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	14
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	14
3.4.2 Součásti dráhy .....	15
3.4.3 Komunikační prostředky .....	15
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	15
3.5 Dokumentace o provozním systému .....	15
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	15
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	16
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	16
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	16
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	16
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	16
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání .....	16
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	16
<b>4 Analýza a závěry .....</b>	<b>17</b>
4.1 Konečný popis mimořádné události .....	17
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	17

4.2 Rozbor .....	17
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	17
4.3 Závěry .....	17
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 .....	17
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	17
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	18
4.4 Doplnující zjištění .....	18
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	18
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>18</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	18
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>19</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>20</b>
Foto 1: Vlak po zastavení .....	20
Foto 2: Vykolejené vozy .....	20
Foto 3: Vykolejené vozy .....	21
Foto 4: Vykolejené vozy .....	21

## 1 SOUHRN

Skupina události:	nehoda
Vznik události:	15. září 2009, 14:42 hodin
Popis události:	střetnutí vlaku Nex 48162 s osobním automobilem na železničním přejezdu s následným vykolejením
Dráha, místo:	dráha železniční, celostátní, trať České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice, obvod železniční stanice Omlenice, železniční přejezd v km 79,532
Zúčastnění:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy) ČD Cargo, a. s. (dopravce) GEFCO TLA/GMO/WAG (vlastník nákladních vozů, Francie) řidič osobního automobilu
Následky:	jeden usmrcený (řidič osobního automobilu) celková škoda 16.159.394 Kč
Bezprostř. příčiny:	nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy to přejezdové zabezpečovací zařízení zakazovalo
Zásadní příčiny:	zásadní příčiny nebyly zjištěny
Příč. v syst. bezp.:	příčiny v systému bezpečnosti nebyly zjištěny
Bezp. doporučení:	s ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

#### 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

- 15. září 2009 ve 14:42 hodin
- dráha železniční, celostátní, trať České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice, obvod železniční stanice Omlenice, železniční přejezd v km 79,532



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

Při jízdě vlaku Nex 48162 do železniční stanice (dále jen žst.) Omlenice nerespektoval řidič osobního automobilu výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení a vjel na železniční přejezd těsně před přijíždějícím vlakem. Došlo ke střetnutí vlaku s automobilem. Automobil byl vklíněn pod nárazníky hnacího drážního vozidla (dále jen HDV) a hrnut před vlakem. Na výhybce č. 1 došlo k vykolejení HDV a sedmi vozů za ním. Vlak zastavil v km 79,712, tj. 180 metrů za místem střetnutí. Došlo k usmrcení řidiče osobního automobilu, značnému poškození koleje č. 1 a 3 včetně výhybek a zabezpečovacího zařízení (nepřenosná návěstidla, přestavníky, kabelové rozvody).

Integrovaný záchranný systém byl aktivován.

## **2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku**

Mimořádná událost (dále jen MU) byla ohlášena na Centrální ohlašovací pracoviště (dále jen COP) Drážní inspekce v 15:01 hodin. Drážní inspekce v souladu s § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), a § 11 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.), zahájila zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události. Na místo vzniku byli vysláni dva vrchní inspektori Drážní inspekce, Územního inspektorátu Plzeň. Souhlas se zahájením odklizovacích prací byl Drážní inspekcí vydán v 18:22 hodin.

## **2.2 Okolnosti mimořádné události**

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

- strojvedoucí vlaku Nex 48162, zaměstnanec ČD Cargo, a. s.
- řidič osobního automobilu (usmrcený)

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

Vlak Nex 48162 byl sestaven z HDV 363.065-4 dopravce ČD Cargo, a. s., SOKV České Budějovice, a dvaceti nákladních vozů pro přepravu automobilů společnosti GEFCO TLA/GMO/WAG (Francie). Měl délku 498 metrů, 59 náprav, dopravní hmotnost 517 t, celkovou hmotnost 605 t, potřebná brzdící procenta 72 %, skutečná brzdící procenta 96 %. Při MU vykolejilo HDV a sedm vozů řazených za ním. Vlak byl označen návěstmi "Začátek vlaku" a "Konec vlaku".

Vykolejená drážní vozidla:

- 363.065-4 (ČD Cargo, a. s.)
- 43 87 4272 255-8, 23 87 4272 660-3, 23 87 4180 197-7, 23 87 4273 453-2, 23 87 4272 828-6, 23 87 4273 584-4, 43 87 4272 907-4 (GEFCO TLA/GMO/WAG)

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

V km 79,532 kříží železniční trať silnice III/00357. Křížení je označeno výstražnými kříži a zabezpečeno přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor. Jedná se o zařízení typu PZZ – EA s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci (PZS 3SBI).

V žst. Omlenice proběhla v roce 2000 rekonstrukce železničního svršku a zabezpečovacího zařízení.

### **2.2.4 Použití komunikačních prostředků**

Pro komunikaci mezi strojvedoucím a dispečerem dálkově ovládaného zařízení (dále jen DOZ) bylo použito radiové spojení prostřednictvím radiostanic traťového radiového systému (dále jen TRS). Hovory byly zaznamenány na záznamové zařízení.

### **2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti**

V době vzniku MU ani těsně před ním nebyly v žst. Omlenice prováděny žádné práce.

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

Plán pro případ vzniku MU byl aktivován dle "Ohlašovacího rozvrhu MU".

MU vznikla dne 15. 9. 2009 ve 14:42 hodin. Bezprostředně po zastavení vlaku nahlásil strojvedoucí střetnutí radiostanicí dispečerovi DOZ a ten dále aktivoval Integrovaný záchranný systém dle ohlašovacího rozvrhu MU. V 15:01 hodin byla MU ohlášena COP Drážní inspekce. Souhlas se zahájením odklizovacích prací byl udělen v 18:22 hodin. Dne 16. 9. 2009 v 11:20 hodin byla drážní vozidla nakolejena a 17. 9. 2009 ve 02:20 hodin byl obnoven provoz po koleji č. 1 a 3 omezenou rychlostí 30 km/h. Dne 7. 10. 2009 v 17:00 hodin bylo zrušeno omezení rychlosti na kolejích č. 1 a 3. Kolej č. 5 byla v době vydání této zprávy stále vyloučena z provozu.

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

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) byl aktivován. Na místě zasahovaly Rychlá lékařská pomoc Kaplice, vrtulník Letecké záchranné služby České Budějovice, Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje, Územní odbor Český Krumlov, Požární stanice Kaplice, Hasičský záchranný sbor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, České Budějovice, Policie ČR, Skupina dopravních nehod Český Krumlov a Policie ČR, Služba kriminální policie a vyšetřování Český Krumlov.

## **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**

- usmrcen řidič osobního automobilu

### 2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

- škoda na osobním automobilu byla Policií ČR stanovena na **40.000 Kč**

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

Vyčíslení škody:

- na HDV 363.065-4 byla soudním znalcem vyčíslena škoda ve výši **5.872.962 Kč**
- na sedmi vykolejených vozech majitel (společnost GEFCO TLA/GMO/WAG, Francie) vyčísil škodu ve výši **110.400 €**, tj. dle kurzovního lístku ČNB ze dne 15. září 2009 (25,330 Kč/€) **2.796.432 Kč**.
- na zařízení infrastruktury byla komisionálně vyčíslena škoda **7.450.000 Kč**
- na životním prostředí škoda nevznikla
- celková škoda **16.159.394 Kč**

Dále byla vyčíslena škoda na úseku osobní dopravy a přepravy za zpoždění vlaků ve výši 201.608 Kč a náklady Regionálního centra provozu Plzeň – Provozního obvodu České Budějovice na mimořádné obsazení pracoviště výpravčího v žst. Omlenice 35.790 Kč. Náklady ČD Cargo, a. s., SOKV České Budějovice vynaložené na nakolejení, doprovod vozů a komisionální prohlídky jsou 20.000 Kč, náklady spojené s výměnou dvojkolí a nutnou opravou podvozků pro přepravu do opravy do Francie činí 50.000 Kč.

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

- teplota vzduchu +20 °C, oblačno, klid, viditelnost nesnížená
- železniční přejezd P5561, GPS 48°43'18.975" N, 14°26'48.570" E

## 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

Strojvedoucí vlaku Nex 48162 v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl:

- na předvěsti vjezdového návěstidla i na vjezdovém návěstidle byla návěst "Volno"
- náhle z pravé strany ve směru jízdy vlaku vjel pod lokomotivu osobní automobil
- použil jsem okamžitě rychločinné brzdění a lokomotivní houkačku

- po zastavení vlaku jsem okamžitě volal pomocí radiostanice dispečera, vyrozuměl ho o vzniklé situaci a požádal o informování IZS

### **3.1.2 Jiné osoby**

Jiní svědci nebyli zjištěni.

## **3.2 Systém zajišťování bezpečnosti**

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

Provozovatelem dráhy na trati České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Dráha je provozována na základě vydaného "Úředního povolení k provozování dráhy". V souladu s ustanovením zákona č. 266/1994 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek byly vydány vnitřní předpisy pro provozování dráhy.

Provozovatelem drážní dopravy je v tomto případě ČD Cargo, a. s. Drážní doprava je provozována na základě udělené "Licence k provozování drážní dopravy". V souladu s ustanovením zákona č. 266/1994 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek byly vydány vnitřní předpisy pro provozování drážní dopravy.

V úseku Horní Dvořiště – České Budějovice je drážní doprava řízena dálkově z Českých Budějovic. Komunikace mezi dispečerem DOZ a strojvedoucím je zajištěna pomocí radiového spojení radiostanicemi TRS.

### **3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování**

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a zaměstnance provozovatele drážní dopravy, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou dány zákonem č. 266/1994 Sb., jeho prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce. Dle předložených dokladů byl v den vzniku MU strojvedoucí odborně a zdravotně způsobilý pro výkon své funkce.

### **3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky**

HDV 363.065-4 má "Průkaz způsobilosti drážního vozidla", ev. číslo PZ 0216/00-V.03, vydaný Drážním úřadem Praha dne 18. 10. 2000. Pravidelná technická kontrola byla provedena dne 3. 5. 2009 v rozsahu dle přílohy č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.), s výsledkem "Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách".

Přejezdové zabezpečovací zařízení (dále jen PZZ) železničního přejezdu má "Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení", ev. číslo PZ 1831/00-E.48, vydaný Drážním úřadem Praha dne 21. 12. 2000. Poslední prohlídka a zkouška byla provedena dne 14. 6. 2007 s výsledkem "Určené technické zařízení je způsobilé k provozu na základě protokolu č.: 13/07-Kr/cb o prohlídce a zkoušce provedené dne 14. 6. 2007". Po vzniku MU bylo provedeno ohledání PZZ s výsledkem "zařízení je uváděno spolehlivě a včas ovlivněním spouštěcích prvků do výstrahy". Dále bylo provedeno komisionální přezkoušení PZZ

s výsledkem "zabezpečovací zařízení vyhovuje technickým normám a předpisům SŽDC, s. o. a nemohlo být příčinou nehodové události".

Žst. Omlenice je vybavena elektronickým stavědlem K 2000 – Starmon. Byl předložen "Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení", ev. číslo PZ 1830/00-E.48, vydaný Drážním úřadem Praha dne 21. 12. 2000 pro staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typ SZZK – 2000 – elektronické stavědlo. Poslední prohlídka a zkouška byla provedena dne 12. 9. 2005 s výsledkem "Určené technické zařízení je způsobilé k provozu na základě protokolu čj.: 08/2005-LP ze dne 12. 9. 2005".

### **3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty**

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

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – provozovatel dráhy
- ČD Cargo, a. s. – dopravce
- GEFCO TLA/GMO/WAG (vlastník nákladních vozů, Francie)
- řidič osobního automobilu – uživatel pozemní komunikace

## **3.3 Právní a jiná úprava**

### **3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy**

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU byly použity následující vnitrostátní předpisy:

- Zákon č. 266/1994 Sb.
- Vyhláška č. 376/2006 Sb.
- Vyhláška č. 173/1995 Sb.
- Vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), v platném znění
- Vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.)
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění (dále jen zákoník práce)

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

Platné technické normy:

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, změna Z1, z května 2008

- ČSN 34 2650 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení z října 1998

Vnitřní předpisy provozovatele dráhy:

- SŽDC Dp 17 "Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí", schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 6. 2008, č. j.: 22957/08, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění
- SŽDC Dp 17 - 1 "Prováděcí nařízení k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí", schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 6. 2008, č. j.: 22958/08, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění
- SŽDC(ČD) D1 "Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy", schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. 4. 1997, č. j.: 55216/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění
- SŽDC(ČD) D2 "Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy", schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. 3. 1997, č. j.: 55279/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění (dále jen SŽDC(ČD) D2);
- SŽDC (ČD) T 100 "Provoz zabezpečovacích zařízení", schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 19. 9. 1978, č. j.: 15979/78-14, s účinností od 1. 7. 1980, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění
- SŽDC (ČD) Z 1 "Předpis pro obsluhu staničního a traťového zabezpečovacího zařízení", schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah 26. 3. 2007, č. j.: 56704/2007, s účinností od 1. 6. 2007, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění

### 3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

PZZ je zapojeno do závislosti se staničním zabezpečovacím zařízením. Ve směru Horní Dvořiště – České Budějovice je ovládáno jízdou vlaku. Zabezpečovací zařízení žst. Omlenice je III. kategorie, typ SZZK 2000 – elektronické stavědlo. Jeho činnost je zaznamenávána na záznamovém zařízení Remote 96/98. Z vyhodnocení záznamu záznamového zařízení vyplývá, že vlaková cesta pro vjezd do žst. Omlenice byla postavena ve 14:36 hodin. Ve 14:40 hodin byl uzavřen železniční přejezd v km 79,532 a PZZ začalo dávat signál "Výstraha" dvěma červenými střídavě přerušovanými světly. Ke střetnutí na železničním přejezdu došlo ve 14:42 hodin. Výpis činnosti zabezpečovacích

zařízení s grafickým znázorněním je součástí spisu. V činnosti zabezpečovacích zařízení nebyly zjištěny závady.

### **3.4.2 Součásti dráhy**

Železniční přejezd leží na záhlaví žst. Omlenice, kříží dvě koleje, staniční kolej č. 1 žst. Omlenice a kolej vlečky zaústěné do žst. Omlenice. Silnice III/00357 vede souběžně s tratí a kříží ji pod úhlem 90°. Na přejezdu jsou osazeny tři světelné výstražníky, z toho dva na společném stožáru. Při ohledání na místě bylo konstatováno, že rozhledové poměry na železničním přejezdu a viditelnost výstražníků z pozemní komunikace vyhovují ustanovení ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. Závady nebyly zjištěny.

### **3.4.3 Komunikační prostředky**

Pro komunikaci mezi strojvedoucím vlaku Nex 48162 a dispečerem DOZ bylo použito radiové spojení radiostanicemi TRS. Závady nebyly zjištěny.

### **3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat**

HDV 363.065-4 bylo v době vzniku MU vybaveno registračním rychloměrem se záznamovým proužkem s uhlíkovou vrstvou. Z rozboru zaznamenaných dat vyplývá:

- HDV řízeno ze 2. stanoviště, jízda vpřed, registrační rychloměr na 1. stanovišti
- HDV není vybaveno registrací zvukové návěsti "Pozor"
- vlakový zabezpečovač byl obsluhován po celou dobu jízdy vlaku
- ze žst. Horní Dvořiště vlak odjel ve 14:25 hodin
- po projetí žst. Rybník vlak pokračoval rychlostí 60 – 65 km/h až do km 79,532, kde ve 14:42 hodin při rychlosti 65 km/h záznam rychlosti prudce klesl (střetnutí s osobním automobilem na železničním přejezdu)
- po ujetí 180 metrů čelo vlaku zastavilo v km 79,112
- strojvedoucí v kontrolovaném úseku jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost 70 km/h
- zařízení kontroly bdělosti bylo obsluhováno v celé části registrované jízdy vlaku Nex 48162

Závady nebyly zjištěny.

## **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 Nex 48162 přijel jako ucelená souprava prázdných vozů pro přepravu automobilů do přečhodové žst. Horní Dvořiště, odkud dále pokračoval do žst. Kolín. V žst. Horní Dvořiště byla provedena zkouška brzdy a byla zde vyhotovena "Zpráva o vlaku". Oba doklady jsou součástí spisu. Závady nebyly zjištěny.

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

Na záznamovém zařízení je zaznamenán hovor strojvedoucího s dispečerem DOZ – ohlášení MU a žádost o aktivaci Integrovaného záchranného systému. Závady nebyly zjištěny.

### **3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události**

Místo MU bylo zabezpečeno strojvedoucím v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb. Po svém příjezdu místo dále zabezpečila Policie ČR.

## **3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky**

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

- strojvedoucí vlaku Nex 48162 nastoupil směnu dne 15. září v 5:40 hodin, odpočinek před směnou byl zaměstnavatelem poskytnut v souladu s ustanovením § 90 zákoníku práce
- dispečer DOZ nastoupil směnu dne 15. září v 6:00 hodin, odpočinek před směnou byl zaměstnavatelem poskytnut v souladu s ustanovením § 90 zákoníku práce

Nedodržení ustanovení zákoníku práce u zúčastněných zaměstnanců nebylo zjištěno.

### **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 mohly mít vliv na MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

Orientační dechovou zkoušku u strojvedoucího provedla Policie ČR s negativním výsledkem.

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

V uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které by mohlo mít vliv na jejich ovládání a užívání, nebyly shledány nedostatky.

## **3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru**

Předchozí mimořádné události podobného charakteru:

- 14. 5. 2008, km 11,006, trať Kralupy nad Vltavou – Neratovice, kdy došlo ke střetnutí nákladního vlaku 1. nsl Pn 60570 s nákladním automobilem s přívěsem na železničním přejezdu zabezpečeném PZZ světelným bez závor



## 4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Při jízdě vlaku Nex 48162 na železničním přejezdu P5561 na záhlaví žst. Omlenice nerespektoval řidič osobního automobilu výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení a vjel na železniční přejezd těsně před přijíždějícím vlakem. Došlo ke střetnutí vlaku s automobilem. Automobil byl vklíněn pod nárazníky HDV a hrnut před vlakem. Na výhybce č. 1 došlo k vykolejení HDV a sedmi nákladních vozů řazených za lokomotivu. Vlak zastavil v km 79,712, tj. 180 metrů za místem střetnutí. Došlo k usmrcení řidiče osobního automobilu, značnému poškození koleje č. 1 a 3 včetně výhybek a zabezpečovacího zařízení (nepřenosná návěstidla, přestavníky, kabelové rozvody).

### 4.2 Rozbor

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

Dle záznamu zabezpečovacího zařízení byla postavena vlaková cesta pro průjezd vlaku Nex 48162 žst. Omlenice. Totéž uvádí v podaném vysvětlení i strojvedoucí. Na předvěsti vjezdového návěstidla i na vjezdovém návěstidle byla návěst "Volno". Maximální dovolená rychlost vlaku je 70 km/h. Dle rychloměrného proužku ze záznamového zařízení z HDV 363.065-4 nebyla tato rychlost překročena. Přejezdové zabezpečovací zařízení bylo v činnosti. Řidič osobního automobilu nerespektoval výstražný signál a vjel na železniční přejezd těsně před přijíždějícím vlakem.

### 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 bylo:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy to přejezdové zabezpečovací zařízení zakazovalo

#### 4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčiny nebyly zjištěny.

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

Příčiny způsobené předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti nebyly zjištěny.

#### **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**

Během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události nebyly zjištěné žádné nedostatky a opomenutí.

## **5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ**

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

Z důvodu příčiny a odpovědnosti za vznik mimořádné události mimo provozovatele dráhy a dopravce nebylo opatření přijato.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává.

V Českých Budějovicích dne 15. února 2010

Ing. Jan Kokoška, v. r.  
vrchní inspektor  
Územního inspektorátu Plzeň

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

## 7 PŘÍLOHY



*Foto 1: Vlak po zastavení*



*Foto 2: Vykolejené vozy*





*Foto 3: Vykolejené vozy*



*Foto 4: Vykolejené vozy*