

**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

## **Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události**

Nezajištěná jízda vlaku Sp 1767 na kolej obsazenou vlakem Sv 4192  
v železniční stanici Nemočice

Pondělí, 2. června 2025

### **Accident and incident investigation report**

Unsecured movement of the regional passenger train No. 1767 on a track occupied  
by the train set No. 4192 at Nemočice station

Monday, 2<sup>nd</sup> June 2025

č. j.: MU-783/2025/DI

*Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem. Drážní inspekce se při šetření nezabývá odpovědností za trestný čin nebo správní delikt, a proto ji nelze z této závěrečné zprávy dovozovat. Šetření bylo vedeno nezávisle s cílem zjistit příčiny a okolnosti mimořádné události.*

## 1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události: 2. 6. 2025, 14:17 h.

Popis události: nezajištěná jízda vlaku Sp 1767 na 1. staniční kolej obsazenou vlakem Sv 4192.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Nemotice, vjezdové návěstidlo S, km 47,118.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaků Sp 1767 a Sv 4192).

Následky: bez újmy na zdraví osob;  
bez vzniku hmotné škody.

Bezprostřední příčina:

- dovolení jízdy vlaku Sp 1767 po nesprávně nařízené a postavené vlakové cestě od vjezdového návěstidla S na 1. staniční kolej obsazenou vlakem Sv 4192.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

## SUMMARY

- Date and time: 2<sup>nd</sup> June 2025, 14:17 (13:17 GMT).
- Occurrence type: unsecured movement.
- Description: unsecured movement of the regional passenger train No. 1767 on the station track No. 1 occupied by the train set No. 4192.
- Type of train: the regional passenger train No. 1767;  
the train set No. 4192.
- Location: Nemořice station, the main (entry) signal device S, km 47,118.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);  
České dráhy, a. s. (RU of both trains).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;  
total damage CZK 0,-
- Causal factor:
- permission of movement of the regional passenger train No. 1767 along incorrectly ordered and set train path from the main (entry) signal device S on the station track No. 1 occupied by the train set No. 4192.
- Contributing factor: none.
- Systemic factor: none.
- Recommendation: not issued.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	4
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	9
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	9
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	9
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	9
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	9
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	9
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	10
2.9 Interakce se soudními orgány.....	10
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	10
3 POPIS UDÁLOSTI.....	10
3.1 Popis a základní informace.....	10
3.1.1 Popis typu události.....	10
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	10
3.1.3 Popis místa události.....	10
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	13
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	13
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	13
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	14
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	17
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	19
3.2 Faktický popis události.....	29
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	29
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	30
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	30
4.1 Úlohy a povinnosti.....	30
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	30
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	38
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	38
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	38
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	38
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	39
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	39
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	39
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	39

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	39
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	39
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	39
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	39
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	39
4.3 Lidské faktory.....	40
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	40
4.3.2 Pracovní faktory.....	40
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	40
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	40
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	40
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	40
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	40
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	40
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	40
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	40
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	41
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	41
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	41
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	41
5 ZÁVĚRY.....	42
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	42
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	42
5.3 Doplnující zjištění.....	43
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	44
PŘÍLOHY.....	45

### Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČSN	Česká technická norma
DAP	dokumenty a předpisy vnitropodnikové legislativy SŽ
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DÚ	Drážní úřad
EDD	elektronický dopravní deník
HDV, HV	hnací drážní vozidlo, hnací vozidlo
IZS	integrováný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
PN	přivolávací návěst
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RPB	reléový poloautomatický blok
ŘP	řídící přístroj
ŘV	řídící vůz
SK	staniční kolej
SŘ	staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TJŘ	tabelární jízdní řád
TK	traťová kolej
TNP	technické normy a předpisy
TNŽ	technická norma železnic
TO	traťový okrsek
TP	technické podmínky
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ZBHV	zkouška brzdy hnacího vozidla
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZZ	zabezpečovací zařízení
ZZS	zdravotnická záchranná služba
ŽKV	železniční kolejové vozidlo
žst.	železniční stanice

**Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů**

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN 34 2650 ed. 2	ČSN 34 2650 ed. 2, „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽ TNŽ 34 2620	SŽ TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení; Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ D17	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ Z1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŘ žst. Nemoctice	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Nemoctice“, ve znění účinném v době vzniku MU

## **2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI**

### **2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření**

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 2. 6. 2025.

### **2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření**

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a dopadů MU na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, a to na základě oprávnění vyplývajícího z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

### **2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění**

DI se v rámci šetření předmětné MU potýkala s následujícími omezeními, které negativně ovlivnily způsob a postupy při šetření:

MU byla oznámena na COP DI dne 2. 6. 2025 ve 14:45 h. V rámci ohledání místa MU, zahájeného v 16:00 h, bylo inspektory DI zjištěno, že krátce po jejím vzniku, tedy ještě před příjezdem DI na místo vzniku MU a bez udělení předchozího souhlasu, došlo k nedovolené manipulaci s HDV vlaku Sv 4192 a ovládacími prvky SZZ a TZZ žst. Nemořice. Tím bylo znemožněno zjistit a zdokumentovat skutečnou přesnou polohu zúčastněných vlaků a stav ZZ v době vzniku MU.

### **2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících**

Šetření DI na místě MU: 3x inspektor Územního inspektorátu Brno.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

### **2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely**

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od provozovatele dráhy a dopravce.

Šetření příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno podle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb.

### **2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty**

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

### **2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě**

V rámci šetření MU postupovala DI následovně, resp. použila mj. tyto metody a techniky:

- ohledání místa MU včetně zúčastněných drážních vozidel a technických zařízení;

- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce;
- analýza dat zaznamenaných registračními rychloměry zúčastněných drážních vozidel;
- analýza dat zaznamenaných v archivu PZZ P7927;
- analýza dat zaznamenaných v archivu telefonního a rádiového provozu (REDAT);
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;
- šetření vlivu lidského faktoru.

## 2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly

DI se během šetření předmětné MU potýkala s problémy, které jsou uvedené v bodu 2.3 této Závěrečné zprávy.

## 2.9 Interakce se soudními orgány

V průběhu šetření předmětné MU nebyla ze strany DI ani ze strany soudních orgánů iniciována žádná komunikace ani spolupráce.

## 2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

Všechny podstatné zjištěné souvislosti týkající se průběhu šetření předmětné MU byly již uvedeny výše.

# 3 POPIS UDÁLOSTI

## 3.1 Popis a základní informace

### 3.1.1 Popis typu události

Druh MU: nezajištěná jízda DV.

Skupina MU: incident.

### 3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 2. 6. 2025.

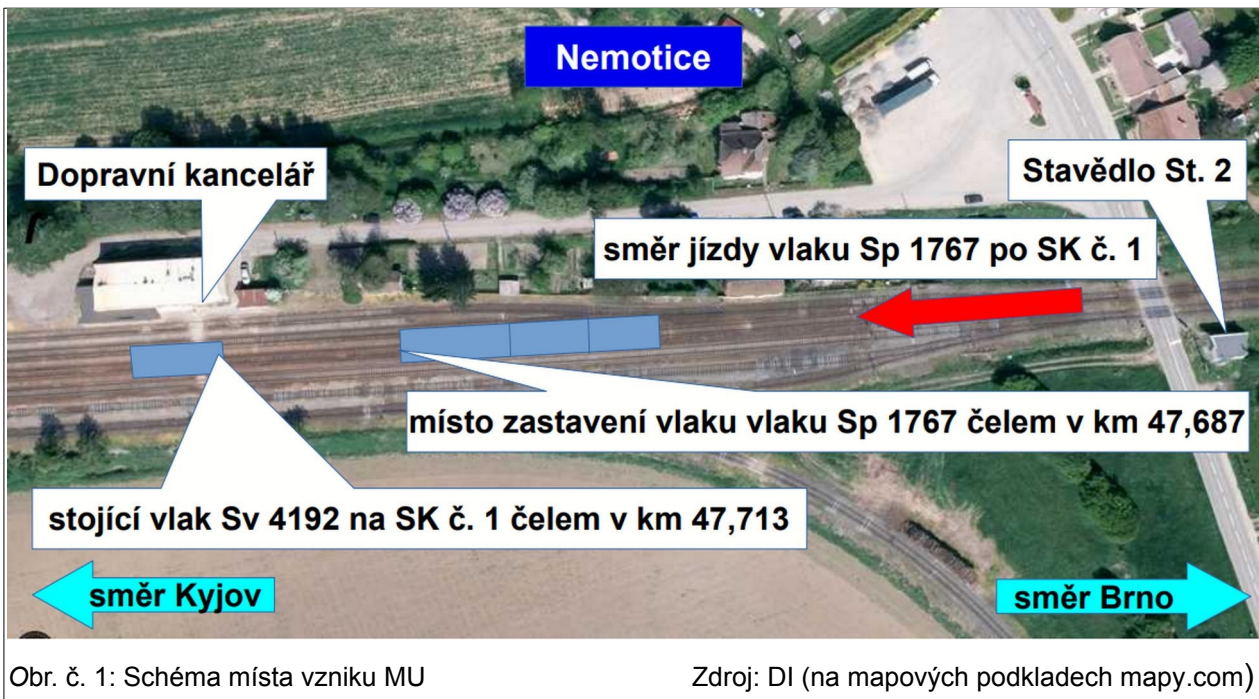
Čas: 14:17 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Nemotice, vjezdové návěstidlo S, km 47,118.

GPS souřadnice: [49.1347150N, 17.1208914E](#) (poloha vjezdového návěstidla S).

### 3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Nemotice leží v km 47,710 trati Veselí nad Moravou – Brno hl. n. dráhy celostátní. V přilehlých mezistaničních úsecích je trať dvoukolejná a neelektrizovaná (neelektrifikovaná).



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI (na mapových podkladech mapy.com)

#### Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Bylo provedeno ohledání zabezpečovacího zařízení, infrastruktury dráhy a drážních vozidel obou na MU zúčastněných vlaků.

Stav zabezpečovacího zařízení:

řídící přístroj (ŘP) v dopravní kanceláři, stav prvků pro jízdu od žst. Nesovice z 1. TK:

- na ŘP bylo uzavřeno návěstní hradlo pro návěstidlo S (červená clonka) a vybaveno přeřadné hradlo od Nesovic (bílá clonka). Výše uvedené úkony provedl signalista stavědla St. 2. Návěstní hradlo na stavědle St. 2 i na ŘP mělo současný chod. Přeřadné hradlo se vybavilo souběžně s hradlovou zarážkou na stavědle St. 2. Ve vztahu ke změně stavu zabezpečovacího zařízení po vzniku MU šlo o úkony, které lze tolerovat, protože se jedná o standardní činnost signalisty a výpravčího po vjezdu vlaku na určenou SK a z bezpečnostního hlediska je potřebné krýt žst. vjezdovým návěstidlem s návěstí „Stůj“. Obsluhou ŘP byla pomocí hradlového poloautomatického bloku rovněž dána odhláška do žst. Nesovice;
- závěr výměn od Nesovic na ŘP byl výpravčí uzavřen a pro stavědlo St. 2 uvolněn. Bílá clonka na závěru výměn od Nesovic na ŘP potvrzovala provedení úkonu. Tento úkon provedený výpravčí umožnil signalistovi na stavědle St. 2 vrátit kolejový závěrník do základního stavu, skrýt tím číslo koleje na kolejovém číselníku a vrátit výměnové páky do základních poloh. Tyto úkony již neměly bezpečnostní opodstatnění a způsobily tak změny na místě MU z pohledu monitorování nehodového děje na elektromechanickém SZZ.

ŘP v dopravní kanceláři, stav prvků pro jízdu do žst. Kyjov na 1. TK:

- na ŘP bylo zdokumentováno sejmutí bezpečnostního závěru od tlačítka pro obsluhu přivolávací návěsti na návěstidle L (plombovatelné tlačítko, plomba na

šňůrce). Toto tlačítko slouží k rozsvícení PN na vjezdovém návěstidle L a bylo použito v souvislosti s výlukou pro vjezdy z nesprávné 1. TK od žst. Kyjov. Použití tohoto tlačítka bylo zaznamenáno v dopravní dokumentaci;

- na počítadle u vybavovacího tlačítka pro hradlovou zarážku pro odjezdové vlakové cesty na 1. TK směr žst. Kyjov byl jiný číselný údaj než v ranní předávce služby v den vzniku MU. V záznamníku poruch v dopravní kanceláři v den vzniku MU nebyla evidována žádná porucha hradlové zarážky;
- použití vybavovacího tlačítka pro hradlovou zarážku pro odjezdové vlakové cesty, konkrétně pro vlak Sp 1767 na 1. TK směr žst. Kyjov, nebylo zaznamenáno v dopravní dokumentaci;
- na TZZ (jednosměrný RPB) mezi žst. Nemočice a žst. Kyjov byl pro 1. TK udělen souhlas pro jízdu do žst. Kyjov a nesvítila indikace volnost trati. Tento stav nastal při postavení odjezdové vlakové cesty a trval i po jejím zrušení (volnost tratě se obnoví až po průjezdu dalšího vlaku po předchozím zrušeném odjezdu, když za skutečně jedoucím vlakem do žst. Kyjov dojde z této stanice odhláška);
- všechny prvky na ŘP pro jízdy vlaků do žst. Kyjov byly v základním stavu. Bezpečnostní závěry na drátu a šňůrce byly kromě tlačítka pro obsluhu PN na návěstidle L v pořádku;
- odjezdová vlaková cesta z 1. SK na 1. TK směr žst. Kyjov pro vlak Sp 1767 byla na SZZ zrušena (důkazem byl stav RPB a použití vybavovacího tlačítka pro hradlovou zarážku na ŘP pro odjezdové vlakové cesty na 1. TK směr žst. Kyjov).

Stavědlové přístroje na stavědlech St. 1 a St. 2:

- byla ohledána obě pracoviště signalistů na stavědlech St. 1 a St. 2. Stav SZZ na obou stavědlech odpovídal stavu ŘP, což logicky vyplývalo ze vzájemné mechanické a elektrické provázanosti tohoto zařízení. Byla zadokumentována dopravní dokumentace a zkontrolovány bezpečnostní závěry na SZZ. V záznamníku poruch na stavědle St. 1 v den vzniku MU nebyla evidována žádná porucha hradlové zarážky.

Stav infrastruktury:

- ke škodě na infrastruktuře dráhy nedošlo. Bližší ohledání železničního svršku nebylo vzhledem k zjištěnému průběhu nehodového děje nutné.

Stav drážních vozidel:

- vlak Sp 1767 stál (v době ohledání) na 1. SK čelem v km 47,687, tj. 26 m před čelem vlaku Sv 4192. Vlak byl sestaven z HDV CZ-ČD 95 54 5 842 022-6 řízeným ze stanoviště strojvedoucího č. 2 a ze dvou TDV (CZ-ČD 50 54 21-29 353-9 a CZ-ČD 50 54 20-29 212-8). Čelo i konec vlaku byly označeny předepsanými návěstmi. Ve svěšení vlaku nebyly zjištěny závady. Vlak nebyl poškozen.
- vlak Sv 4192 stál (v době ohledání) na 1. SK čelem v km 47,713, tj. 26 m před čelem vlaku Sp 1767. Vlak byl tvořen samostatným motorovým vozem CZ-ČD 95 54 5 810 297-2 řízeným ze stanoviště strojvedoucího č. 2. Čelo i konec vlaku byly označeny předepsanými návěstmi. Vlak nebyl poškozen.

Ostatní:

- u všech zúčastněných zaměstnanců byla provedena zkouška na požití alkoholu s negativním výsledkem. Na stanovištích strojvedoucích byla zajištěna vlaková dokumentace. Bylo provedeno stažení dat ze záznamových zařízení obou HDV, archivu telefonního a rádiového provozu (REDAT) a ze záznamového zařízení z technologie PZZ na přejezdu P7927 v km 47,475 na nesovickém zhlaví žst. Nemotice.

**Stav SZZ a TZZ žst. Nemotice vykazoval provedení změn bez udělení souhlasu DI. Z ohledání EDD dále vyplynulo, že po nedovolené manipulaci provedené ihned po vzniku MU byla dalšími jízdami vlaků Os 4116 a Os 4147, rovněž bez udělení souhlasu DI, i nadále nedovoleně organizována a provozována drážní doprava, což vedlo k další obsluze a změnám stavu SZZ a TZZ.**

Povětrnostní podmínky: zataženo, silný déšť, + 26 °C, nárazový vítr, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: rovinatý terén, místo MU v přímé koleji.

Z důvodu provádění inženýrského geotechnického průzkumu probíhala dne 2. 6. 2025 v traťovém úseku Nemotice – Kyjov plánovaná výluka. Provoz byl organizován podle ROV č. 32A05044. V 8:45 h byla mezi žst. Kyjov a Nemotice zahájena výluka 2. TK. Ve stejný čas bylo mezi žst. Nemotice a Kyjov zavedeno telefonické dorozumívání pro jízdy vlaků po 1. TK. Výluka 2. TK mezi žst. Kyjov a Nemotice byla ukončena ve 14:10 h. Jízda vlaků po 1. TK podle TZZ byla mezi žst. Nemotice – Kyjov obnovena ve 14:13 h.

### 3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU nedošlo k újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce, osob ve smluvním poměru a ani u cestujících a třetích osob.

Škoda na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

### 3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů

V důsledku vzniku MU v žst. Nemotice mělo dne 2. 6. 2025 ihned po jejím vzniku dojít ve 14:17 h k přerušení provozování dráhy a drážní dopravy. Ve skutečnosti však došlo k přerušení provozování až po provedeném posunu se soupravou vlaku Sv 4192 a uskutečněných jízdách vlaků Os 4116 (odjezd z žst. Nemotice do žst. Nesovice ve 14:44 h) a Os 4147 (ve 14:41 souhlas s jízdou, ve 14:51 zastavení u vjezdového návěstidla S a diktování rozkazu souvisejícího s další zamýšlenou jízdou do žst. Nemotice a jeho následná jízda jako PMD zpět do žst. Nesovice). Provozování dráhy a drážní dopravy bylo obnoveno v 17:35 h.

### 3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí žst. Nemotice, zaměstnankyně SŽ;
- signalista stavědla St. 1 žst. Nemotice, zaměstnanec SŽ;
- signalista stavědla St. 2 žst. Nemotice, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Sp 1767, zaměstnanec ČD;
- strojvedoucí vlaku Sv 4192, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- vedoucí obsluhy vlaku Sp 1767 (dále jen vlakvedoucí vlaku Sp 1767), zaměstnankyně ČD.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Veselí nad Moravou – Brno hl. n., byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy.

Dopravcem vlaků Sp 1767 a Sv 4192 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD dne 27. 9. 2024, s účinností od téhož dne.

### 3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

#### Vlak Sp 1767:

Vlak:	Sp 1767	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	75	HDV:	94 54 5 842 022–6	P
Počet náprav:	12	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	141	1.	50 54 21 29 353–7	P
Potřebná brzdící procenta (%):	92	2.	50 54 20 29 212–8	P
Skutečná brzdící procenta (%):	94			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h <sup>-1</sup> ):	80			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Sp 1767:

- výchozí stanicí vlaku byla žst. Brno hl. n., konečnou žst. Staré Město u Uherského Hradiště;
- v době vzniku MU se ve vlaku nacházelo 50 cestujících;
- držitelem všech DV byly ČD.

Skutečný stav vlaku Sp 1767 zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

HDV 842.022-6 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 1049/04-V.22, vydaný DÚ dne 16. 2. 2004. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla

provedena dne 26. 3. 2025 s platností do 26. 6. 2025 s výsledkem: „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a je ve shodě s TP uvedené řadě ŽKV“.

TDV řady Bdtn 50 54 20-29 212-8 mělo platnou technickou kontrolu provedenou dne 16. 9. 2024 s platností do 16. 3. 2026.

TDV řady Bdtn 50 54 21-29 353-9 mělo platnou technickou kontrolu provedenou dne 23. 4. 2025 s platností do 23. 10. 2026.

Závěr technické kontroly obou TDV: „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a je ve shodě s TP uvedené řadě ŽKV“.

HDV 842.022-6 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA UniControls-Tramex, č. 1002.

Z rozboru zaznamenaných dat elektronickým rychloměrem po zohlednění časové odchylky (zaznamenaný čas byl o 6 s opožděn oproti reálnému času) vyplývá:

- 14:10:06 h – odjezd vlaku Sp 1767 z žst. Nesovice;
- 14:15:25 h – dosažení rychlosti  $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  po ujetí dráhy 4 906 m a následná jízda v rozmezí rychlosti  $68 - 80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  na dráze 2 066 m;
- 14:16:59 h – zadání provozního brzdění průběžnou brzdou, pokles tlaku v hlavním potrubí na 4,58 bar při rychlosti  $79 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a následné postupné snižování rychlosti;
- 14:17:03 h – jízda kolem vjezdového návěstidla S žst. Nemotice (čelo vlaku) při rychlosti  $78 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 14:17:11 h – zadání provozního brzdění průběžnou brzdou a následný pokles tlaku v hlavním potrubí na 4,58 bar při rychlosti  $70 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 14:17:25 h – průjezd čela vlaku Sp 1767 výhybkou č. 10 a následný vjezd na SK č. 1 obsazenou vlakem Sv 4192 při rychlosti  $41 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 14:17:28 h – jízda kolem odjezdového návěstidla L1-3 žst. Nemotice platného pro opačný směr jízdy (čelo vlaku) při rychlosti  $36 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 14:17:49 h – pokles tlaku v hlavním potrubí na 3,98 bar, zavedení rychločinného brzdění po dobu 1 s při rychlosti  $16 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 14:17:52 h – zastavení čela vlaku Sp 1667 v žst. Nemotice v km 47,687.

Ze záznamu registračního rychloměru HDV vyplývá, že vlakový zabezpečovač byl v činnosti a v průběhu jízdy vlaku byl strojvedoucím pravidelně obsluhován. Dále ze zaznamenaných dat vyplývá, že v posuzovaném úseku (žst. Nesovice – místo zastavení čela vlaku Sp 1767 v žst. Nemotice) nebyla nejvyšší dovolená rychlost ( $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ) vlaku Sp 1767 překročena.

**Vlak Sv 4192:**

Vlak:	Sv 4192	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	14	HDV:	95 54 5 810 297-2	P
Počet náprav:	2			
Hmotnost (t):	20			
Potřebná brzdící procenta (%):	66			
Skutečná brzdící procenta (%):	135			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h <sup>-1</sup> ):	80			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Sv 4192:

- soupravový vlak bez přepravy cestujících;
- výchozí stanicí vlaku byla žst. Kyjov, konečnou žst. Brno-Maloměřice;
- držitelem HDV byly ČD.

Skutečný stav vlaku Sv 4192 zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

HDV 810.297-2 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 2191/99-V.22, vydaný DÚ dne 18. 12. 2019. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 17. 1. 2025 s platností do 17. 7. 2025 s výsledkem: „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a je ve shodě s TP uvedené řadě ŽKV“.

HDV 810.297-2 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA UniControls-Tramex, č. 9209.

Z rozboru zaznamenaných dat elektronickým rychloměrem vlaku Sv 4192 po zohlednění časové odchylky (zaznamenaný čas byl o 13 s napřed oproti reálnému času) vyplývá:

- 13:56:16 h – odjezd vlaku Sv 4192 z žst. Kyjov s postupným zvyšováním rychlosti;
- 13:58:23 h – po ujetí dráhy 1 759 m dosažení rychlosti 75 km·h<sup>-1</sup> a následná jízda na dráze 11 700 m rychlostí v rozmezí 61 – 77 km·h<sup>-1</sup>;
- 14:08:13 h – zahájení provozního brzdění při rychlosti 58 km·h<sup>-1</sup> s postupným snižováním rychlosti;
- 14:08:48 h – snížení rychlosti na 18 km·h<sup>-1</sup> po ujetí vzdálenosti 341 m, následné postupné zvyšování rychlosti;
- 14:09:05 h – průjezd čela vlaku Sv 4192 kolem úrovně vjezdového návěstidla L žst. Nemočice při rychlosti 34 km·h<sup>-1</sup>;
- 14:09:16 h – po ujetí dráhy 234 m dosažení rychlosti 40 km·h<sup>-1</sup>, následná jízda v rozmezí rychlosti 37 – 40 km·h<sup>-1</sup>;
- 14:09:39 h – průjezd čela vlaku Sv 4192 výhybkou č. 2 rychlostí 38 km·h<sup>-1</sup>;
- 14:10:07 h – zahájení provozního brzdění po ujetí dráhy 537 m při rychlosti 34 km·h<sup>-1</sup>;

- 14:10:31 h – zastavení vlaku Sv 4192 v žst. Nemotice před dopravní kanceláří v km 47,714;
- 14:11:34 h – vyřazení směru vzad na stanovišti č. 2;
  
- 14:18:09 h – vypnutí řízení na stanovišti č. 2;
- 14:18:34 h – zapnutí řízení na stanovišti č. 1;
- 14:18:36 h – zařazení směru vpřed na stanovišti č. 1;
- 14:19:17 h – zahájení jízdy posunem proti směru původní jízdy vlaku Sv 4192;
- 14:19:48 h – dosažení maximální rychlosti jízdy posunem  $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 14:20:40 h – zastavení předního čela ve směru jízdy ve vzdálenosti 19 m před odjezdovým návěstidlem S1 žst. Nemotice;
- 14:25:58 h – opětovné zahájení jízdy posunem proti směru původní jízdy vlaku Sv 4192;
- 14:26:38 h – dosažení maximální rychlosti jízdy posunem  $31 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 14:26:56 h – zastavení předního čela ve směru jízdy ve vzdálenosti 27 m před úrovní výhybky č. 1 žst. Nemotice;
- 14:27:04 h – vyřazení směru vpřed a vypnutí řízení na stanovišti č. 1;
- 14:27:41 h – zapnutí řízení a zařazení směru vzad na stanovišti č. 2;
- 14:29:47 h – zahájení jízdy posunem ve směru původní jízdy vlaku Sv 4192;
- 14:31:26 h – dosažení maximální rychlosti jízdy posunem  $37 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 14:32:20 h – zastavení v žst. Nemotice před dopravní kanceláří v km 47,713.

Kurzívou uvedená část rozboru rychloměru se týká pohybu DV po vzniku MU.

Ze záznamu registračního rychloměru HDV vyplývá, že vlakový zabezpečovač byl v činnosti a v průběhu jízdy vlaku byl strojvedoucím pravidelně obsluhován. Dále ze zaznamenaných dat vyplývá, že v posuzovaném úseku (žst. Kyjov – místo zastavení čela vlaku Sv 4192 v žst. Nemotice) nebyla nejvyšší dovolená rychlost ( $80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ) vlaku Sv 4192 překročena. Ze zaznamenaných dat rovněž vyplývá, že po vzniku MU byl se soupravou vlaku Sv 4192 bez souhlasu DI prováděn posun, při kterém nebyla překročena nejvyšší dovolená rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

V Knihách předávky HDV 810.297-2 a 842.022-6 nebyla před vznikem MU evidována žádná technická závada. Technický stav DV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Nemotice je podle TNŽ 34 2620 vybavena SZZ 2. kategorie, elektromechanickým zabezpečovacím zařízením, které tvoří řídicí přístroj RANK a dvě závislá stavědla St. 1 a St. 2 se stavědlovými přístroji vzor 5007. Pro detekci průjezdu náprav vlaků při vjezdech a odjezdech slouží bodové prvky – izolované kolejnice. Návěstidla jsou mechanická. Část výhybek je ovládaných mechanickými přestavníky. Vybrané výhybky a jedna výkolejka

jsou doplněny mechanickými závorníky. Zbývající ručně stavěné výhybky jsou zabezpečeny výměnovými zámky. Výkolejky jsou stavěné ručně. Jedna je opatřena výkolejkovým zámkem. SZZ se obsluhuje místně z DK a ze stavědel St. 1 a St. 2.

V přilehlém mezistaničním úseku Nemotice – Kyjov je jednosměrné TZZ 2. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620 – reléový poloautomatický blok. Vlaky se vypravují vždy po uvolnění mezistaničního úseku.

V přilehlém mezistaničním úseku Nemotice – Nesovice je jednosměrné TZZ 2. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620 – hradlový poloautomatický blok – bez oddílových návěstidel. Vlaky se vypravují vždy po uvolnění mezistaničního úseku.

ŽP P7927 v km 47,475 u stavědla St. 2 je zabezpečen technologií PZZ-RE a podle ČSN 34 2650 ed. 2 se jedná o kategorii PZS 3 ZNI s polovičními závory. Spouštění a ukončení výstrahy PZZ při vjezdových vlakových cestách je závislé na činnosti počítačů náprav přibližovacího úseku a obsluze SZZ. Při odjezdových vlakových cestách je spouštění a ukončení výstrahy PZZ závislé na obsluze SZZ. PZZ lze do výstrahy uvést také ručně z ovládací skříňky umístěné na stavědle St. 2. Bez obsluhy SZZ nebo PZZ se jízdou drážního vozidla přejezdové zařízení neuvede automaticky do činnosti.

SZZ v žst. Nemotice mělo platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 6527/96-E.43, vydaný DÚ dne 19. 6. 1996, s platností na dobu neurčitou. UTZ bylo způsobilé k provozu na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. 572/2012/01-JK, ze dne 28. 11. 2012 se závěrem: „*Na základě předložených dokladů, provedené technické prohlídky a zkoušky v rozsahu uvedeném v tomto protokolu, je výše uvedené zařízení provozně způsobilé a zajišťuje bezpečný a spolehlivý provoz drážní dopravy.*“

Poslední prohlídka a zkouška určeného technického zařízení byla na základě Protokolu o prohlídce a zkoušce č. 031/20.TN provedena dne 30. 6. 2020 se závěrem: „*Prohlédnuté a přezkoušené zabezpečovací zařízení uvedené v tomto protokolu nadále plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a je provozně způsobilé.*“

Poslední pravidelná revize elektrického zařízení SZZ žst. Nemotice byla na základě Zprávy o pravidelné revizi elektrické instalace č. 41/2021-Chr provedena dne 31. 8. 2021 se závěrem: „*Elektrická instalace popisovaná v této revizní zprávě je z hlediska bezpečnosti schopna provozu.*“

Poslední komplexní prohlídka SZZ žst. Nemotice byla provedena ve dnech 11. 11. 2020 a 19. 11. 2020 se závěrem: „*Během komplexní prohlídky nebyly zjištěny žádné závady bránící bezpečnému provozu kontrolovaného zabezpečovacího zařízení.*“

SZZ nebylo vybaveno zařízením pro archivaci své činnosti.

Z ohledání ovládacích a indikačních prvků bezprostředně po vzniku MU bylo zjištěno, že SZZ vykazovalo normální činnost. Ze záznamů v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ vyplývá, že pravidelné prohlídky a údržba byly prováděny v předepsaných intervalech. V době vzniku MU nebyla v Záznamníku poruch evidována žádná porucha. Komisionální prohlídkou bylo zjištěno, že předmětné SZZ vykazovalo před vznikem MU a v době vzniku MU bezporuchový stav a že technický stav SZZ nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

**Vybrané údaje z EDD žst. Nemotice:**

Vlak Sv 4192 z žst. Kyjov do žst. Nemotice dne 2. 6. 2025	
13:54 h	Přijetí vlaku výpravčí žst. Nemotice (pozn. DI: časový údaj v rámci telefonické nabídky a přijetí vlaku, zadáno do EDD ve 13:55:33)
13:56 h	Předvídaný odjezd vlaku z žst. Kyjov (pozn. DI: časový údaj v rámci telefonické nabídky a přijetí vlaku, zadáno do EDD ve 13:55:03)
13:56 h	Skutečný odjezd vlaku z žst. Kyjov na 1. TK
14:10 h	Příjezd vlaku na 1. SK žst. Nemotice
14:12 h	Odhláška za vlakem Sv 4192 do žst. Kyjov, vlak Sv 4192 stojí na 1. SK žst. Nemotice

Vlak Sp 1767 z žst. Nesovice do žst. Nemotice dne 2. 6. 2025	
14:12 h	Předvídaný odjezd vlaku z žst. Nesovice (pozn. DI: v rámci telefonického hlášení předvídaného odjezdu vlaku původně výpravčí žst. Nesovice uvedla čas 14:10 h, zadáno do EDD ve 14:02:46, následně v EDD upraven předvídaný odjezd na 14:12 h)
14:12 h	Skutečný odjezd vlaku z žst. Nesovice na 1. TK
14:15:34 h	Zadání 1. SK určené pro vjezd vlaku Sp 1767 do EDD
14:18 h	Příjezd vlaku na 1. SK žst. Nemotice
14:22 h	Odhláška za vlakem Sp 1767 do žst. Nesovice, vlak Sp 1767 stojí na 1. SK žst. Nemotice

**3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací**

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu:

- výpravčí žst. Nemotice – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 2. 6. 2025 odbavila úkony pro vjezd vlaku Sv 4192 ve 14:10 h na 1. SK;
  - ve 14:10 h ukončila výlukou 2. TK (pozn. DI: 2. TK v mezistaničním úseku Kyjov – Nemotice) dle ROV 32A05044;
  - ve 14:12 h odjel ze 3. SK vlak Sv 4146;
  - ve 14:14 h vyšla před DK zjistit volnost vlakové cesty, kdy zamýšlela postavit vlakovou cestu pro vlak Sp 1767 na 3. SK;
  - po návratu do DK však omylem nahlásila úkony pro vjezd vlaku Sp 1767 na 1. SK včetně následné obsluhy zabezpečovacího zařízení;
  - po vzniku MU vše ohlásila dle ohlašovacího rozvrhu;
  - na otázky:
    - které SK v žst. Nemotice byly v jejím obvodu pro zjišťování volnosti vlakové cesty obsazené před vznikem MU, odpověděla, že 1. SK a 5. manipulační kolej;
    - zda použila upamatovací pomůcky, odpověděla, že ano, na kolejovém číselníku u 1. SK otočila na červenou barvu znamenající obsazenou SK;

- jakým způsobem prováděla přípravu vlakové cesty pro vlak Sp 1767, odpověděla, že běžným pracovním způsobem;
- zda vjezdové a odjezdové návěstidlo pro vlak Sp 1767 bylo postavené, odpověděla, že ano, bylo;
- zda použila Generální stop pro zastavení vlaku Sp 1767, odpověděla, že ne. Očekávala vlak Sp 1767 v kolejišti a ve chvíli, kdy si uvědomila, že vlak Sp 1767 vjíždí na obsazenou kolej, dávala vstříc vlaku návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Toto bylo rychlejší než použití Generálního stopu, protože by se musela vrátit do DK k základnové radiostanici, což by trvalo cca 1 min. Ve chvíli, kdy dávala návěst, měla oční kontakt se strojvedoucím a věděla, že její návěst vidí. Následně na ni reagoval a zastavil;
- zda vznesli signalisté nějakou námitku při přípravě vlakové cesty pro vlak Sp 1767, odpověděla, že si nevybavuje;
- jaké jsou v žst. Nemotice obvody pro zjišťování volnosti vlakové cesty, odpověděla, že má obvod výpravčího od hrotu výhybky č. 7 po roh budovy traťového okrsku a dále obvod od úrovně vjezdového návěstidla L po hrot výhybky č. 1 na kyjovském zhlaví. Ostatní jsou obvody pro zjišťování volnosti vlakové cesty signalistů;
- zda po vjezdu vlaku Sp 1767 na obsazenou 1. SK probíhal v žst. Nemotice posun, odpověděla, že probíhal. Až následně si uvědomila, že po vzniku MU nesmí dojít k žádnému pohybu DV;
- jaký byl její zdravotní stav a osobní situace, včetně působení fyzického a psychického stresu před vznikem MU, odpověděla, že dobrý;
- jak se cítila před směnou a v průběhu směny (např. konflikty, únava, osobní problémy apod.), odpověděla, že v pořádku;
- zda byla v průběhu směny nějak rozrušena, odpověděla, že nebyla;
- zda rozptýlilo něco její pozornost před vznikem MU (např. oslnění, telefonování, zamyšlení apod.), odpověděla, že nic;
- zda měla před vznikem MU nějaké problémy s obsluhou zařízení (např. funkce SZZ apod.), odpověděla, že neměla;
- zda ji vyhovuje pracoviště a pracovní podmínky, odpověděla, že ano;
- zda má nějaké návrhy k bezpečnosti a bezpečnostním rizikům, odpověděla, že nemá;
- zda chce k uvedenému ještě něco dodat, odpověděla, že ano, celá událost ji velmi mrzí a svého pochybení lituje. Ve funkci výpravčí pracuje již 19 let a za celou dobu neměla žádnou MU ani incident. Sama si nedokázala vysvětlit, jak mohla takovým způsobem pochybit. Pravděpodobně reagovala rutinně po skončení výluky a situaci vyhodnotila špatně;

- výpravčí žst. Nemotice – Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - před nástupem na směnu dne 2. 6. 2025 ani v jejím průběhu nebyla ničím ani nikým rozrušená, v průběhu směny (pozn. DI: až do vzniku MU) se nevyskytly žádné komplikace ani stresové situace;
  - při nástupu na směnu dne 2. 6. 2025 byla odpočatá, v době odpočinku před nástupem na směnu nevykonávala žádnou fyzicky náročnou práci ani nebyla vystavena psychickému tlaku;
  - pravidelně ani příležitostně neužívá žádné léky;
  - na výkon její služby a psychický stav neměly vliv žádné události z jejího soukromého života;
  - jako výpravčí v žst. Nemotice pracuje 19 let a 2 měsíce; jiné zaměstnání nebo jinou činnost pro dalšího zaměstnavatele nevykonává;
  - na otázky:
    - aby popsala výkon své služby dne 2. 6. 2025 od zahájení výluky 2. TK až po vznik mimořádné události, odpověděla, že s odstupem času si již podrobnosti nevybavuje. Pokud může uvést, měla ve směně výpravčího v zácviku před praktickou zkouškou. Vše již uvedla do Zápisu se zaměstnancem pro potřeby zaměstnavatele, a proto si dovoluje pouze na tento Zápis odkázat;
    - aby popsala určené obvody odpovědnosti pro zjišťování volnosti vlakové cesty, odpověděla, že od vjezdového návěstidla L od Kyjova po krajní výhybku č. 1 je to obvod výpravčího. Od výhybky č. 1 po „roh traťovky“ (pozn. DI: budova SŽ) je to obvod signalisty stavědla St. 1. Od „rohu traťovky“ po hrot výhybky č. 8 se jedná o obvod výpravčího. Od hrotu výhybky č. 8 po vjezdové návěstidlo S od Nesovic je to obvod signalisty stavědla St. 2;
    - zda zjišťovala před nařízením postavení vlakové cesty pro vlak Sp 1767 volnost staniční koleje, resp. jakým způsobem probíhá zjišťování volnosti koleje pro vjezdy a odjezdy vlaků v žst. Nemotice, zda ji upozornil při nesprávném nařízení čísla koleje některý ze signalistů na případný nedostatek a ohrožení, odpověděla, že ano, zjišťovala, a to volnost 3. SK. Přitom hovořila se strojvedoucím vlaku Sv 4192 stojícím na 1. SK. Žádný ze signalistů jí neupozornil na obsazenou 1. SK;
    - jak a kdy zjistila vznik této MU a zda učinila po zjištění, že vlak Sp 1767 vjíždí na obsazenou kolej nějaká opatření pro odvrácení hrozícího nebezpečí, odpověděla, že jakmile vyšla ven z dopravní kanceláře, zjistila, že se jedná o MU. Sundala si služební čepici a dávala návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“;
    - aby popsala svou činnost po zastavení vlaku Sp 1767 na 1. SK obsazené vlakem Sv 4192, zda obsloužila ZZ a jaké další dopravní úkony provedla, resp. nařídila, jak, kdy a přes jaké komunikační zařízení sjednala následný posun se strojvedoucím vlaku Sv 4192, odpověděla, že se nejprve lekla. V první chvíli si neuvědomila, co dělat. Nařídila posun vlaku Sv 4192 z první koleje na druhou, přes stavědlo St. 1. Vzápětí si uvědomila, že je to chyba

- a vrátila vše, včetně zabezpečovacího zařízení, do původního stavu. Po vzniku MU komunikovala se strojvedoucím vlaku Sv 4192 ústně;
- kdy a jaké pokyny vydala ve vztahu k zajištění místa vzniku této MU, odpověděla, že když si uvědomila předchozí chybu a napravila ji, začala obvolávat příslušné nadřízené podle Svolávacího plánu a postupovala podle jejich pokynů;
  - zda pociťovala v minulosti během výkonu služby sklon k rutinnímu jednání, odpověděla, že ne;
  - zda měla přítomnost výpravčího v zácviku na pracovišti nějaký vliv na případné rozptýlení, které mohlo ovlivnit její službu, odpověděla, že neměla;
- signalista stavědla St. 1 žst. Nemotice – Zápis se zaměstnancem:
    - dne 2. 6. 2025 od 8:45 h do 14:10 h byla výluka 2. TK mezi žst. Kyjov a žst. Nemotice;
    - ve 14:10 h vjel vlak 4192 celý z 1. TK na 1. SK žst. Nemotice;
    - přibližně po 10 min byl dán příkaz k přípravě vlakové cesty pro vlak 1767 z žst. Nesovice na 1. SK a z 1. SK do žst. Kyjov;
    - proběhly všechny úkony s přípravou vlakové cesty včetně postavení odjezdového návěstidla (pozn. DI: odjezdové návěstidlo S1 žst. Nemotice);
    - potom výpravčí dala příkaz ke zrušení vlakové cesty pro vlak 1767 do žst. Kyjov;
    - přestavil návěstidlo (pozn. DI: odjezdové návěstidlo S1) do polohy „Stůj“ a výpravčí nouzově vybavila hradlovou zarážku;
    - do té doby v obvodu mé odpovědnosti nebyl žádný vlak;
    - následně výpravčí dala svolení k posunu pro stavědlo St. 1 pro posunový díl 4192 z 1. SK na záhlaví 2. TK směr žst. Kyjov a z 2. TK na 4. SK směr dopravní kancelář;
    - posunový díl 4192 vyjel z 1. SK na záhlaví 2. TK a poté na příkaz výpravčí zpět z 2. TK na 1. SK;
    - na otázky:
      - jakým způsobem probíhala příprava vlakové cesty pro vlak Sp 1767, odpověděl, že běžným způsobem;
      - zda byly v žst. Nemotice před vznikem MU obsazeny vlakem staniční koleje, odpověděl, že ano, 1. SK a 5. manipulační kolej;
      - zda použil upamatovací pomůcky, odpověděl, že ano, všechny tři dostupné;
      - jaké jsou v žst. Nemotice obvody pro zjišťování volnosti vlakové cesty, odpověděl, že jeho obvod stavědla St. 1 je od rohu budovy traťového okrsku po hrot výhybky č. 1, zbytek stanice patří výpravčímu a signalistovi stavědla St. 2;
      - zda vjezdové a odjezdové návěstidlo (pozn. DI: vjezdové návěstidlo S a odjezdové návěstidlo S1) pro vlak Sp 1767 bylo postavené, odpověděl, že ano, bylo;

- zda po vjezdu vlaku Sp 1767 na obsazenou 1. SK probíhal v žst. Nemotice posun, odpověděl, že ano;
- jaký byl jeho zdravotní stav a osobní situace, včetně působení fyzického a psychického stresu, před vznikem MU, odpověděl, že dobrý;
- jak se cítil před směnou a v průběhu směny (např. konflikty, únava, osobní problémy apod.), odpověděl, že v pořádku;
- zda rozptýlilo něco jeho pozornost před vznikem MU (např. oslnění, telefonování, zamyšlení apod.), odpověděl, že nerozptýlilo;
- zda měl před vznikem MU nějaké problémy s obsluhou zařízení (např. funkce SZZ apod.), odpověděl, že neměl;
- zda mu vyhovuje pracoviště a pracovní podmínky, odpověděl, že vyhovuje;
- zda chce k uvedenému ještě něco dodat, odpověděl, že ho mrzí, že přehlédl upamatovací pomůcky o obsazení 1. SK. Jednalo se o jeho první pochybení, tohoto pochybení lituje a řádně se z něj do budoucna poučil;
  
- signalista stavědla St. 1 žst. Nemotice – Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - před nástupem na směnu dne 2. 6. 2025 ani v jejím průběhu nebyl ničím ani nikým rozrušený, v průběhu směny (pozn. DI: až do vzniku MU) se nevyskytly žádné komplikace ani stresové situace;
  - při nástupu na směnu dne 2. 6. 2025 byl odpočatý, v době odpočinku před nástupem na směnu nevykonával žádnou fyzicky náročnou práci ani nebyl vystaven psychickému tlaku;
  - pravidelně ani příležitostně neužívá žádné léky;
  - na výkon jeho služby a psychický stav neměly vliv žádné události z jeho soukromého života;
  - jako signalista v žst. Nemotice pracuje 1 rok, předtím vykonával 5 let funkci vlakvedoucího u ČD, jiné zaměstnání nebo jinou činnost pro dalšího zaměstnavatele nevykonává;
  - na otázky:
    - aby popsal výkon své služby dne 2. 6. 2025 od zahájení výluky 2. TK až po vznik mimořádné události a v jakém stavu bylo SZZ před vznikem této mimořádné události, odpověděl, že nastoupil na směnu na stavědlo St. 1, směna probíhala normálně, zabezpečovací zařízení bylo v pořádku. Probíhala výluka 2. TK mezi stanicemi Kyjov a Nemotice, která v čase mimořádné události končila. Tato výluka na způsob stavění vlakových cest pro něho jako signalistu stavědla St. 1 neměla vliv. Přibližně ve 14 hodin přijel vlak ze stanice Kyjov, a to Sv 4192 na 1. SK. Po něm také na 1. SK vlak Sp 1767. Pro tento vlak stavěl odjezdovou vlakovou cestu do stanice Kyjov. Následně byla tato vlaková cesta z nařízení výpravčí zrušena;
    - aby popsal určené obvody odpovědnosti pro zjišťování volnosti vlakové cesty, odpověděl, že stavědlo St. 1 má určený obvod od výhybky č. 1 až po

- útulek SŽ. Do sousedního obvodu, tj. obvodu výpravčí, vzhledem k oblouku kolejí, již nevidí;
- zda si byl vědom při stavění vlakové cesty pro vjezd a odjezd vlaku Sp 1767 na a z 1. SK, že tato kolej je obsazena vlakem Sv 4192, odpověděl, že nebyl;
  - kdy se dozvěděl o vzniku mimořádné události, jaké pokyny po vzniku mimořádné události obdržel od výpravčí, zda prováděli po vzniku této mimořádné události nějaké dopravní úkony a jak po vzniku mimořádné události obsloužil zabezpečovací zařízení, odpověděl, že o vzniku mimořádné události se dozvěděl až po nařízeném a provedeném posunu se soupravovým vlakem Sv 4192. Pokyny od výpravčí obdržel k provedení tohoto posunu. Zabezpečovací zařízení obsloužil běžným způsobem, a to k provedení tohoto posunu;
  - zda obdržel, a případně kdy, od výpravčí nějaké pokyny související se zajištěním místa mimořádné události, odpověděl, že ne, neobdržel;
  - zda pociťoval v minulosti během výkonu služby sklon k rutinnímu jednání, odpověděl, že ne;
  - zda mu vyhovuje celkové uspořádání pracoviště z hlediska obsluhy zařízení souvisejících s organizováním drážní dopravy a obsluhy zabezpečovacího zařízení a zda existují podle jeho názoru nějaké okolnosti, které ztěžují výkon služby signalisty, odpověděl, že uspořádání pracoviště mu vyhovuje. Podle jeho názoru je potřebné do budoucna provádět zjišťování volnosti kolejí v žst. Nemotice, vzhledem k oblouku kolejí, technickým zařízením umístěným přímo v kolejišti;
- signalista stavědla St. 2 žst. Nemotice – Zápis se zaměstnancem:
    - dne 2. 6. 2025 probíhala výluka 2. TK mezi žst. Kyjov a žst. Nemotice, většina vlaků jezdila na 1. SK v žst. Nemotice;
    - před vznikem MU přijel vlak Sp 1768 na 1. SK a (pozn. DI: měl jet) z 1. SK ve směru do žst. Nesovice;
    - byl přítomen na stavědle St. 2;
    - po odjezdu vlaku Sp 1768 vracel výhybky do základního stavu a na to výpravčí dávala telefonicky vjezd vlaku 4192 na 1. SK z žst. Kyjov;
    - domníval se, že má nějakou chvíli čas, a proto šel na WC;
    - po návratu zazvonil telefon, kdy výpravčí dávala vlak 1767 na 1. SK a z 1. SK směrem do žst. Kyjov;
    - poté si šel umýt ruce, mezitím opět zvonil telefon a výpravčí se ujišťovala, jestli dávala přípravu vlakové cesty pro vlak 1767;
    - z obou stavědel ji telefonicky ujistili, že dala;
    - poté nahrála (pozn. DI: výpravčí) vlakovou cestu pro vlak 1767 na 1. SK na SZZ;
    - vyhlédl z okna a zjišťoval volnost v obvodu stavědla St. 2, jelikož ve svém obvodu volnosti žádný vlak neviděl, šel postavit vlakovou cestu pro vlak 1767;
    - po postavení vlakové cesty si stoupl do okna a čekal na vjezd vlaku (pozn. DI: vlaku Sp 1767);

- vlak vjížděl do stanice, výpravčí dal zvonkovým znamením signál, že vlak vjíždí, a opět se postavil do okna;
- sledoval jízdu vlaku a jakmile jeho čelo minulo stavědlo St. 2, strojvedoucí začal rychle brzdit;
- vyklonil se z okna, protože si myslel, že se něco děje na ŽP (pozn. DI: ŽP P7927), a poté si všiml že vlak vjíždí na obsazenou 1. SK;
- vzal do ruky praporek a dával návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“;
- vlak plynule dojel až do stanice;
- poté volal výpravčí telefonem a dále služebním mobilem, ale ta telefony nebrala;
- na otázky:
  - jakým způsobem probíhala příprava vlakové cesty pro vlak Sp 1767, odpověděl, že standardně, podle předpisu;
  - zda při zjišťování volnosti vlakové cesty pohledem pro vlak Sp 1767 si nevšiml obsazené 1. SK vlakem Sv 4192, odpověděl, že nevšiml;
  - na otázku, zda souhlasilo číslo koleje v kolejovém číselníku se Zápisníkem volnosti a správného postavení vlakové cesty pro vlak Sp 1767, odpověděl, že ano;
  - zda byly v žst. Nemotice před vznikem MU obsazeny vlakem staniční koleje, odpověděl, že ano;
  - zda použil upamatovací pomůcky, odpověděl, že ne;
  - jaké jsou v žst. Nemotice obvody pro zjišťování volnosti vlakové cesty, odpověděl, že od vjezdového návěstidla ze žst. Nesovice (pozn. DI: vjezdové návěstidlo S žst. Nemotice) po úroveň hrotu výhybky č. 7;
  - zda vjezdové a odjezdové návěstidlo (pozn. DI: vjezdové návěstidlo S a odjezdové návěstidlo S1) pro vlak Sp 1767 bylo postavené, odpověděl, že ano;
  - zda po vjezdu vlaku Sp 1767 na obsazenou 1. SK probíhal v žst. Nemotice posun, odpověděl, že u stavědla St. 2 ne;
  - jakým způsobem probíhala příprava vlakové cesty pro vlak 4146, odpověděl, že si nepamatuje;
  - kdy byl proveden zápis vlaku Os 4146 (pozn. DI: vlak Sv 4146), odpověděl, že si nepamatuje;
  - zda byla odvolána vlaková cesta pro vlak Sp 1767, odpověděl, že ano;
  - pokud byla odvolána, zda byla odvolána celá, nebo pouze její část, odpověděl, že vlaková cesta byla odvolána;
  - jaký byl jeho zdravotní stav a osobní situace, včetně působení fyzického a psychického stresu, před vznikem MU, odpověděl, že normální;
  - jak se cítil před směnou a v průběhu směny (např. konflikty, únava, osobní problémy apod.), odpověděl, že pociťoval větší stres v průběhu probíhající výluky;

- zda rozptýlilo něco jeho pozornost před vznikem MU (např. oslnění, telefonování, zamyšlení apod.), odpověděl, že ne;
  - zda měl před vznikem MU nějaké problémy s obsluhou zařízení (např. funkce SZZ apod.), odpověděl, že ne;
  - zda mu vyhovuje pracoviště a pracovní podmínky, popřípadě, zda má návrhy na zlepšení, odpověděl, že vyhovuje a návrhy na zlepšení nemá;
  - zda chce k uvedenému ještě něco dodat, odpověděl, že ano, jako signalista pracuje 2 měsíce a žádnou MU do té doby nezažil;
- signalista stavědla St. 2 žst. Nemotice – Záznam o podaném vysvětlení DI:
    - při nástupu na směnu dne 2. 6. 2025 byl odpočatý, v době odpočinku před nástupem na směnu nevykonával žádnou fyzicky náročnou práci ani nebyl vystaven psychickému tlaku;
    - pravidelně ani příležitostně neužívá žádné léky;
    - na výkon jeho služby a psychický stav neměly vliv žádné události z jeho soukromého života;
    - jako signalista v žst. Nemotice pracuje necelý rok, předtím vykonával funkci vlakvedoucího, na dráze je 29 let; jiné zaměstnání nebo jinou činnost pro dalšího zaměstnavatele nevykonává;
    - na otázky:
      - zda byl před nástupem na směnu dne 2. 6. 2025 nebo v jejím průběhu něčím nebo někým rozrušen a zda se vyskytly v průběhu směny nějaké komplikace, stresové situace apod., odpověděl, že probíhalo ukončení výluky;
      - aby popsal výkon své služby dne 2. 6. 2025 od zahájení výluky 2. TK až po vznik mimořádné události a v jakém stavu bylo SZZ před vznikem této mimořádné události, odpověděl, že staniční zařízení bylo v pořádku. Dne 2. 6. probíhala výluka mezi stanicemi Kyjov a Nemotice. Většina vlaků jezdila na 1. SK žst. Nemotice. Před mimořádnou událostí jel vlak Sp 1768 na 1. SK a z 1. SK do Nesovic. Byl přítomen na stavědle St. 2, po odjetí vlaku Sp 1768 z 1. SK vracel výhybky do základního stavu a na to výpravčí dávala telefonicky vjezd vlaku 4192 na 1. SK ze stanice Kyjov. Myslel si, že „*má nějakou chvíli*“, tak šel na WC, když se vracel z WC, zazvonil telefon, zvedl ho a výpravčí dávala vlak 1767 na 1. SK a z 1. SK do stanice Kyjov. Šel si umýt ruce a zazvonil opět telefon a výpravčí se ujišťovala, jestli dávala přípravu vlakové cesty po vlak 1767. Do telefonu jí ujistili, že jí dávala. Poté nahrála cestu pro vlak 1767 na 1. SK. Provedl úkony, které patří k přijmutí vlaku, vyhlédl z okna, zjišťoval volnost v obvodu stavědla St. 2, jelikož ve svém obvodu žádný vlak neviděl, tak postavil vlakovou cestu pro vlak 1767. Po postavení vlakové cesty si stoupl u okna a očekával vjezd vlaku. Vlak vjížděl do stanice, výpravčí dal signál zvonkovým znamením a opět se postavil do okna. Vlak vjížděl do stanice, on sledoval jízdu vlaku a jakmile ho minulo čelo vlaku, strojvedoucí začal brzdit. Vyklonil se z okna, protože si myslel, že se něco děje na přejezdu, a poté si všiml, že vlak vjíždí na

obsazenou kolej. Rychle vzal do ruky praporek a dával návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, ale vlak plynule dojel až do stanice. Poté volal výpravčí traťovým telefonem a dále služebním mobilem, ale výpravčí telefon nezvedala;

- aby popsal určené obvody odpovědnosti pro zjišťování volnosti vlakové cesty, odpověděl, že na stavědle St. 2 je to od vjezdového návěstidla ze stanice Nesovice po úroveň hrotu výhybky č. 7;
  - zda si byl vědom při stavění vlakové cesty pro vjezd a odjezd vlaku Sp 1767 na a z 1. SK, že tato kolej je obsazena vlakem Sv 4192, odpověděl, že v daný moment ne;
  - kdy se dozvěděl o vzniku mimořádné události, jaké pokyny po vzniku mimořádné události obdržel od výpravčí, zda prováděli po vzniku této mimořádné události nějaké dopravní úkony a jak po vzniku mimořádné události obsloužil zabezpečovací zařízení, odpověděl, že na to již odpověděl v odpovědi na otázku č. 9. (pozn. DI: otázka k popisu průběhu směny výše) V daný moment od výpravčí neobdržel žádné pokyny, jelikož mu nezvedala telefon. Zavřel za tím vlakem vlakovou cestu a uvolnil přejezd;
  - zda obdržel, a případně kdy, od výpravčí nějaké pokyny související se zajištěním místa mimořádné události, odpověděl, že ne, žádné;
  - zda pociťoval v minulosti během výkonu služby sklon k rutinnímu jednání, odpověděl, že určitě ne;
  - zda mu vyhovuje celkové uspořádání pracoviště z hlediska obsluhy zařízení souvisejících s organizováním drážní dopravy a obsluhy zabezpečovacího zařízení a zda existují podle jeho názoru nějaké okolnosti, které ztěžují výkon služby signalisty, odpověděl, že vyhovuje. Žádné okolnosti neexistují, je to věc praxe;
- strojvedoucí vlaku Sp 1767 – Zápis se zaměstnancem:
    - dne 2. 6. 2025 měl výkon na vlaku Sp 1767, směna probíhala bez mimořádností;
    - na předvěsti (pozn. DI: předvěst PŘS) žst. Nemotice byla návěst „Volno“, dále na vjezdovém návěstidle (pozn. DI: vjezdové návěstidlo S) žst. Nemotice byla také návěst „Volno“;
    - pokračoval v jízdě do žst. Nemotice a cca před ŽP (pozn. DI: ŽP P7927) spatřil motorový vůz stojící na 1. SK;
    - zpozorněl, začal brzdit a pohledem kontroloval, jak je postavená vlaková cesta pro jeho vlak, a zjistil, že také na 1. SK;
    - vyhodnotil situaci, že není třeba použít rychločinné brzdění kvůli bezpečnosti cestujících, brzdil do zastavení vlaku (pozn. DI: strojvedoucí však na základě rozboru rychloměru rychločinné brzdění před místem zastavení vlaku po dobu 1 s při rychlosti  $16 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  zavedl).
    - v tu chvíli vyšla paní výpravčí (pozn. DI: výpravčí žst. Nemotice) a dala mu návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“;

- MU oznámila výpravčí a on se podrobil orientační dechové zkoušce na alkohol s výsledkem negativní;
- poskytl součinnost při vyšetřování a následně ukončil směnu;
- strojvedoucí vlaku Sv 4192 – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 2. 6. 2025 vedl soupravový vlak Sv 4192 z žst. Kyjov do žst. Brno-Maloměřice;
  - v žst. Nemotice zastavil na 1. SK z dopravních důvodů;
  - ze 3. SK odjel osobní vlak (pozn. DI: vlak Sv 4146) ve směru do žst. Nesovice;
  - po jeho odjezdu mu výpravčí (pozn. DI: výpravčí žst. Nemotice) osobně oznámila, že za 10 min po odhlášení za vlakem bude pokračovat dál do žst. Brno-Maloměřice;
  - po několika minutách zahlédl v dálce přijíždějící vlak (pozn. DI: vlak Sp 1767) ve směru od žst. Nesovice;
  - za nějaký okamžik zaregistroval, že vlak Sp 1767 vjíždí na 1. SK, kde stál jeho vlak;
  - z DK vyšla paní výpravčí a dávala návštěv „Stůj, zastavte všemi prostředky“;
  - následně čekal na příjezd vyšetřovatelů;

Souhrn podaných vysvětlení ostatních osob a svědků:

- vlakvedoucí vlaku Sp 1767 – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 2. 6. 2025 vjeli s vlakem Sp 1767, který doprovázela jako vlakvedoucí, do žst. Nemotice na obsazenou SK (pozn. DI: 1. SK) protijedoucím soupravovým vlakem (pozn. DI: vlak Sv 4192);
  - ke srážce vlaků nedošlo, zastavili přibližně 30 m od něj;
  - kromě posledních dveří vlaku zastavili u nástupiště, ke zranění cestujících ani zaměstnanců nedošlo;
  - na pokyn dispečera vystoupili cestující na nástupiště s tím, že předsednou do dalšího vlaku;
  - další vlak však nejel, a proto čekali asi 2 hodiny.

Prostor v místě MU nebyl monitorován kamerovým systémem se záznamem.

Přepis komunikace výpravčí žst. Nemotice – signalisté St. 1 a St. 2 žst. Nemotice:

Začátek hovoru: 2. 6. 2025, 14:13:59 h		Délka nahrávky: 58 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
Signalista St. 1	První stavědlo.	
Signalista St. 2	Druhé stavědlo.	

Výpravčí	Doprava. Takže ve 14:10 ukončena výluka druhé traťové koleje mezi stanicemi Kyjov – Nemotice. (jméno výpravčí).
Signalista St. 1	Ve 14:10 ukončena výluka druhé traťové koleje mezi stanicemi Kyjov – Nemotice, (jméno výpravčí). První stavědlo rozumí.
Signalista St. 2	Druhé stavědlo rozumí.
Výpravčí	Rozumím. A vlak 1767 ze stanice Nesovice na první a z první koleje do stanice Kyjov.
Signalista St. 2	Vlak 1767 ze stanice Nesovice na první a z první koleje do stanice Kyjov. Druhé stavědlo rozumí
Signalista St. 1	První stavědlo rozumí.
Výpravčí	Rozumím.

<b>Začátek hovoru:</b> 2. 6. 2025, 14:15:31 h		<b>Délka nahrávky:</b> 33 s
<b>Obsah přepisu:</b> celá nahrávka		
Signalista St. 1	První stavědlo.	
Výpravčí	Dávala jsem spěšňáka?	
Signalista St. 2	Druhé stavědlo.	
Signalista St. 1	1767, ano.	
Signalista St. 2	1767, ano.	
Výpravčí	Dávala jsem, jo jo, super.	

## 3.2 Faktický popis události

### 3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Z důvodu provádění inženýrského geotechnického průzkumu probíhala dne 2. 6. 2025 v traťovém úseku Nemotice – Kyjov plánovaná výluka. Provoz byl organizován podle ROV č. 32A05044. V 8:45 h byla mezi žst. Kyjov a Nemotice zahájena výluka 2. TK. Zároveň bylo mezi žst. Nemotice a Kyjov zavedeno telefonické dorozumívání pro jízdy vlaků po 1. TK.

Konfigurace kolejiště kyjovského zhlaví žst. Nemotice umožňuje při výluce 2. TK jízdy vlaků z 1. TK pouze na 1. a 3. SK. Ve 13:56 h odjel z žst. Kyjov vlak Sv 4192, který po předchozí přípravě vlakové cesty a dovolení vjezdu zastavil z provozních (dopravních) důvodů ve 14:10 h v žst. Nemotice na 1. SK. Ve stejný čas byla mezi žst. Kyjov a Nemotice ukončena výluka 2. TK. Ve 14:12 h odjel ze 3. SK žst. Nemotice na 2. TK do žst. Nesovice vlak Os 4146 a v opačném směru odjel z žst. Nesovice na 1. TK do žst. Nemotice vlak Sp 1767. Ve 14:13 h bylo pro jízdy vlaků po 1. TK mezi žst. Nemotice a Kyjov ukončeno telefonické dorozumívání a byla obnovena jízda vlaků podle TZZ. Ve 14:14 h nařídila výpravčí žst. Nemotice přípravu vlakové cesty pro vlak Sp 1767 z žst. Nesovice na 1. SK a z 1. SK do žst. Kyjov. Přestože 1. SK byla v té době stále obsazena vlakem Sv 4192, bylo postavení vlakové cesty provedeno a vjezd vlaku Sp 1767 na

stejnou SK byl dovolen. Strojvedoucí vlaku Sp 1767 podle svého vyjádření při vjezdu do žst. Nemotice nejprve minul vjezdové návěstidlo S v poloze „Volno“. Když cca v místě před ŽP P7927 spatřil na 1. SK stojící motorový vůz, zpozorněl, zahájil provozní brzdění a pohledem kontroloval, jak je postavená vlaková cesta pro jeho vlak. Když zjistil, že je také postavená na 1. SK, podle svého vyjádření vyhodnotil situaci tak, že není třeba použít rychločinné brzdění kvůli bezpečnosti cestujících, a pokračoval v provozním brzdění až do zastavení vlaku. Na základě rozboru rychloměru však rychločinné brzdění před místem zastavení vlaku po dobu 1 s při rychlosti  $16 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  zavedl. Ve stejnou dobu rovněž obdržel od výpravčí žst. Nemotice návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Ve 14:17 h tak došlo k nezajištěné jízdě vlaku Sp 1767 na 1. SK obsazenou vlakem Sv 4192.

Rozborem dat z archivu PZZ bylo zjištěno, že od okamžiku spuštění až do ukončení výstrahy na přejezdu byla přejezdovým zařízením dávana světelná výstraha u všech červených světél výstražníků bez přerušení. Po dobu výstrahy nebylo PZZ v poruchovém ani nouzovém stavu a nebylo dálkově ani místně ovládáno. Z výše uvedeného vyplývá, že vlak Sp 1767 vjížděl do žst. Nemotice na návěst dovolující jízdu po předchozí obsluze SZZ, která je spolu s činností počítačů náprav přibližovacího úseku nutná pro automatické uvedení PZZ do činnosti.

### 3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb

- 14:17 h vznik MU;
- 14:19 h ohlášení vzniku MU výpravčí žst. Nemotice provoznímu dispečerovi CDP Přerov;
- 14:23 h upřesňující dotaz provozního dispečera na výpravčí žst. Nemotice k nehodovému ději a příkaz ponechat místo vzniku MU beze změn;
- 14:24 h svolení výpravčí žst. Nemotice k následnému posunu Sv 4192 na 2. SK;
- 14:25 h další upřesňující dotaz provozního dispečera k nehodovému ději a zopakování příkazu ponechat místo vzniku MU beze změn;
- 14:26 h pokyn výpravčí pro stavědla St. 1 a St. 2, že je nutné přestavit soupravu vlaku Sv 4192 nacházející se již na záhlaví žst. Nemotice zpět na 1. SK;
- 14:26 h ohlášení vzniku MU vedoucím dispečerem CDP Přerov na O18 SŽ;
- 14:46 h oznámení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI;
- 16:00 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
- 16:23 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomným inspektorem DI;
- 17:35 h obnovení provozu.

Plán IZS nebyl vzhledem k charakteru MU aktivován.

## 4 ANALÝZA UDÁLOSTI

### 4.1 Úlohy a povinnosti

#### 4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

##### Provozovatel dráhy SŽ:

Provozovatel dráhy je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení a zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze, umožňoval provozování dráhy a drážní dopravy v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, jinými právními předpisy a osvědčeními dopravce a byl dodržován. Pravidla pro provozování dráhy stanoví prováděcí právní předpis, kterým je vyhláška č. 173/1995 Sb.

Provozovatel dráhy ve smyslu ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 173/1995 Sb. stanovil technologické postupy pro provozování dráhy a drážní dopravy, obsažené ve svých vnitřních předpisech, mj. ve vnitřním předpisu SŽ D1, kdy stanovil povinnost osoby řídící drážní dopravu zajistit při obsluze dráhy pro řízení drážní dopravy využívání závislostí vyplývajících z činností provozovaného zabezpečovacího zařízení. V souvislosti s předmětnou MU jde zejména o splnění podmínek při přípravě vlakové cesty, kterou se rozumí souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku, mimo jiné, aby vlakové cesty pro jízdy vlaků nebyly obsazeny jinými DV, nebyla povolena jízda jiných DV, které by se s danými vlakovými cestami stýkaly nebo je křížily, a vjezd/odjezd vlaků z/do dopravní s kolejevým rozvětvením byl povolen, jen jsou-li vlakové cesty správně postavené a volné.

Příprava a stavění vlakových cest byla v žst. Nemotice prováděna osobou řídící drážní dopravu a osobami podílejícími se na řízení drážní dopravy, a to konkrétně výpravčí z dopravní kanceláře a signalisty ze stavědel St. 1 a St. 2 umístěnými na jednotlivých zhlavích.

Jak již bylo uvedeno výše, probíhala dne 2. 6. 2025 mezi žst. Kyjov a Nemotice výluka 2. TK. Z toho důvodu byly jízdy vlaků prováděny pouze po 1. TK, ze které vzhledem ke konfiguraci kolejiště kyjovského zhlaví žst. Nemotice bylo možné stavět vlakové cesty pouze na 1. a 3. SK.

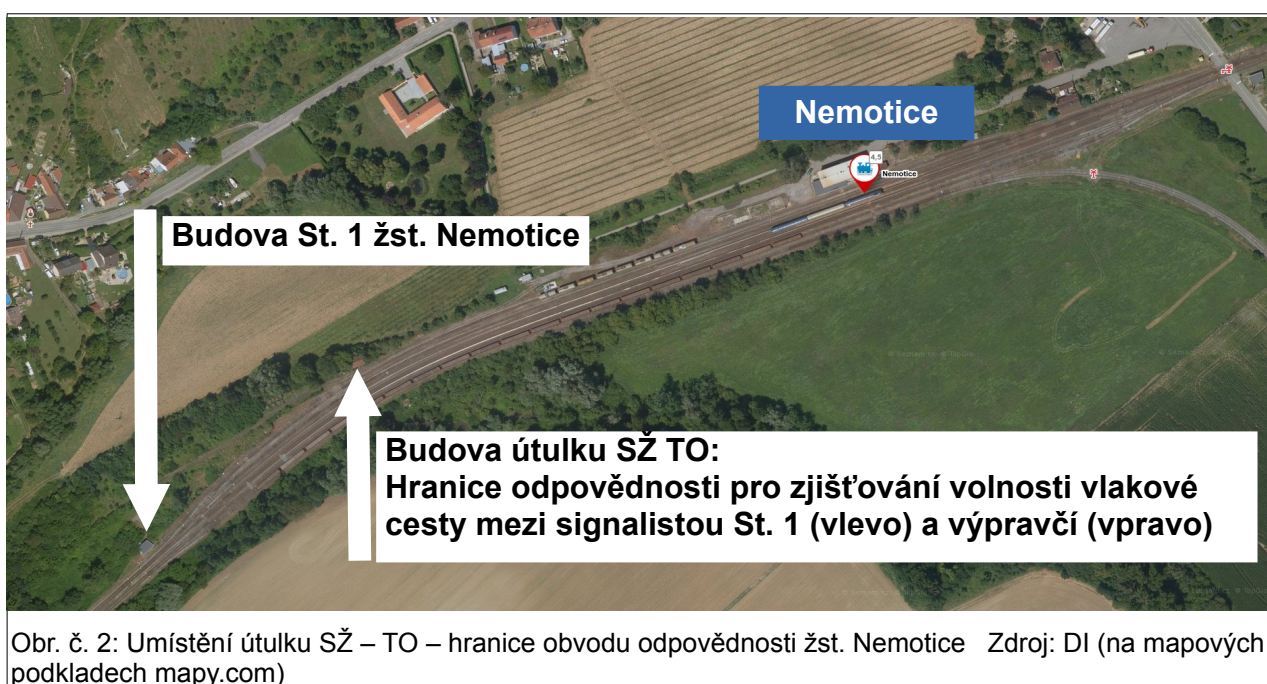
Vzhledem k dopravní situaci, kdy nebylo možné stavět vlakové cesty na 2. a 4. SK, rozhodla výpravčí o vjezdu vlaku Sv 4192, jedoucího z žst. Kyjov po 1. TK, na 1. SK s tím, že tam uvedený vlak vyčká na odhlášku za vlakem Os 4146, který odjel ze 3. SK do žst. Nesovice ve 14:12 h. Vlak Sv 4192 zastavil na 1. SK ve 14:10 h. Ve stejný čas byla mezi žst. Kyjov a Nemotice ukončena výluka 2. TK.

Podle údajů zaznamenaných v EDD přijala výpravčí žst. Nemotice ve 14:02 h vlak Sp 1767, který následně odjel ve 14:12 h z žst. Nesovice. Podle svého vyjádření zamýšlela výpravčí žst. Nemotice postavit vlakovou cestu pro vlak Sp 1767 z žst. Nesovice z 1. TK na 3. SK a ze 3. SK do žst. Kyjov, přičemž ve svém obvodu odpovědnosti provedla i zjištění volnosti 3. SK. Podle telefonického hovoru zaznamenaného zařízením ReDat však výpravčí ve 14:14 h nařídila signalistům stavědel St. 1 a St. 2 v rozporu se stanovenými technologickými postupy přípravu vlakové cesty pro vlak Sp 1767 z žst. Nesovice z 1. TK na 1. SK, která byla v té době stále obsazena vlakem Sv 4192. Ve 14:15 h byla 1. SK určená pro vjezd vlaku Sp 1767 rovněž zaznamenaná do EDD. Údaj o 1. SK

určené pro vjezd vlaku Sp 1767 byl také zaznamenán v telefonních zápisnicích na stavědlech St. 1 a St. 2.

Podle čl. 34 SŘ žst. Nemotice existovaly pro zjišťování volnosti vlakové cesty v této žst. 4 obvody odpovědnosti:

- obvod 1 – od úrovně vjezdového návěstidla L do úrovně hrotu jazyka výhybky č. 1. Za volnost vlakové cesty odpovídala výpravčí;
- obvod 2 – od úrovně hrotu jazyka výhybky č. 1 po úroveň rohu útulku SŽ TO od Kyjova. Za volnost vlakové cesty odpovídal signalista stavědla St. 1;
- obvod 3 – od úrovně rohu útulku SŽ TO od Kyjova po úroveň hrotu jazyka výhybky č. 7. Za volnost vlakové cesty odpovídala výpravčí;
- obvod 4 – od úrovně hrotu jazyka výhybky č. 7 po úroveň vjezdového návěstidla S. Za volnost vlakové cesty odpovídal signalista stavědla St. 2.



Obr. č. 2: Umístění útulku SŽ – TO – hranice obvodu odpovědnosti žst. Nemotice Zdroj: DI (na mapových podkladech mapy.com)

I když vlak Sv 4192 stál na 1. SK v obvodu 3, tedy v místě, za které byla při zjišťování volnosti vlakové cesty pro vlak Sp 1767 odpovědná výpravčí, oba signalisté, kteří o vjezdu a pobytu uvedeného vlaku na 1. SK z předchozí dopravní činnosti a vzájemné komunikace věděli, na tuto skutečnost výpravčí při nařízení přípravy vlakové cesty pro vlak Sp 1767 z žst. Nesovice na 1. SK a z 1. SK do žst. Kyjov neupozornili. Že byla příprava vlakové cesty pro vlak Sp 1767 nařízena na 1. SK, která byla obsazena vlakem Sv 4192, si neuvědomil ani jeden z nich i v čase 14:15 h, kdy na dotaz výpravčí: „Dávala jsem spěšňáka?“ oba signalisté potvrdily, že: „1767 ano“.

Podle vnitřních předpisů provozovatele dráhy slouží upamatovací pomůcky k upozornění obsluhujících zaměstnanců na zavedená opatření, případně k znemožnění obsluhy ovládacího prvku zabezpečovacího zařízení. Pokud je upamatovací pomůcka nedílnou součástí zabezpečovacího zařízení nebo toto zařízení jejich použití umožňuje, musí je obsluhující zaměstnanci vždy použít. Podle čl. 43 SŘ žst. Nemotice umístí výpravčí varovný štítek na tlačítko hradlového závěru, případně na ovládací pult zabezpečovacího zařízení a pro znemožnění obsluhy příslušného tlačítka nebo řadiče používá např. červené

krytky, které umístí na kolejový reliéf. Signalista umístí varovný štítek na tlačítko hradlového závěru a pro znemožnění obsluhy ovládacích prvků zabezpečovacího zařízení používá např. dřevěné klínky na páku nebo krytky na kolejový závěrník.

Vzhledem k provedeným změnám původního stavu zabezpečovacího zařízení v dopravní kanceláři a na stavědlech St. 1 a St. 2 v žst. Nemotice nebylo při ohledání místa MU možné zjistit, jakým způsobem a zda vůbec byly upamatovací pomůcky v souvislosti s jízdami vlaků před vznikem MU použity. V rámci podání vysvětlení odpověděli na MU zúčastnění zaměstnanci na dotaz, zda použili upamatovací pomůcky, následovně:

- výpravčí, že ano, na kolejovém číselníku otočila u 1. SK na červenou barvu znamenající obsazenou SK;
- signalista stavědla St. 1, že ano, všechny tři dostupné;
- signalista stavědla St. 2, že ne.

Z výše uvedených vyjádření vyplývá, že výpravčí žst. Nemotice a signalista stavědla St. 2 žst. Nemotice nepoužili v rozporu s ustanovením čl. 43 SŘ žst. Nemotice všechny dostupné upamatovací pomůcky, a to jak k upozornění obsluhujících zaměstnanců na zavedená opatření umístěním varovného štítku, tak i k znemožnění obsluhy ovládacího prvku pro zabránění postavení vlakové cesty na obsazenou 1. SK. V dopravní kanceláři šlo především o použití červené krytky umístěné na kolejovém reliéfu u příslušné obsazené SK tak, aby bylo výpravčímu zabráněno na tuto kolej při nesprávně nařízené vlakové cestě přesunout posuvný knoflík, což je vždy podle stanovených technologických postupů spolu s určením vjezdové (odjezdové) SK prvním krokem při stavění vlakové cesty. Zda signalista stavědla St. 1 skutečně použil všechny tři dostupné upamatovací pomůcky, nelze prokázat. V konečném důsledku však ani jeho výkon služby k odvrácení vzniku této MU nepřispěl.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy, **v příčinné souvislosti s MU:**

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, ...“;*
- § 15 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Vjezd vlaku do dopravní s kolejovým rozvětvením, jízdu vlaku v dopravně a odjezd vlaku z dopravní lze dovolit bez zavedení dalších opatření, jsou-li splněny tyto podmínky:*
  - a) *vlaková cesta pro danou jízdu vlaku nesmí být obsazena jinými drážními vozidly, ...“;*
- § 15 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Vjezd vlaku do dopravní s kolejovým rozvětvením se smí bez zavedení dalších opatření povolit, jen je-li vlaková cesta správně postavena a volná podle podmínek odstavce 1 ...“;*
- § 15 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Vjezd na kolej obsazenou drážními vozidly lze uskutečnit pouze v odůvodněných případech. Doprovod vlaku musí být o vjezdu na kolej obsazenou drážními vozidly*

*zpraven a jízda vlaku se od první pojižděné výhybky před místem obsazení koleje řídí podmínkami jízdy podle rozhledových poměrů.“;*

- čl. 25 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně a je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti“;*
- čl. 25 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, která má přednost před všemi ostatními činnostmi. Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí (např. zastavení provozu) a upozornit na ně bezprostředně nadřízeného zaměstnance.“;*
- čl. 36 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Za správnost daného pokynu odpovídá zaměstnanec, který pokyn dává, za provedení zaměstnanec, který pokyn přijímá a má vykonat.“;*
- čl. 315 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Každý zaměstnanec určený ke zjišťování volnosti vlakové cesty je plně odpovědný za volnost vlakové cesty ve svém obvodu odpovědnosti. Zjistí-li však, že je obsazena kolej v sousedním obvodu odpovědnosti, a nebyla nařizována vlaková cesta na obsazenou kolej, musí tuto skutečnost výpravčímu ohlásit.“*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený článek do souvislosti s definičním:

- čl. 315 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Obvodem odpovědnosti se rozumí obvod stanice, který je přidělen zaměstnanci zúčastněnému na přípravě vlakové cesty. Tento zaměstnanec v tomto obvodu odpovědnosti pro příslušnou vlakovou cestu buď:  
a) zjišťuje pouze volnost vlakové cesty, nebo  
b) zjišťuje volnost vlakové cesty a staví vlakovou cestu.“;*
- čl. 316 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Volnost vlakové cesty se zjišťuje:  
a) pohledem na úsek koleje v určeném obvodu odpovědnosti zaměstnance, ...“;*
- čl. 316 odst. 13 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Za včasné vydání správného příkazu k přípravě vlakové cesty všem zaměstnancům, kteří se musí zúčastnit na přípravě vlakové cesty, a za obdržení správného hlášení o provedení přípravy vlakové cesty odpovídá výpravčí.“*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený článek do souvislosti s definičním:

- čl. 316 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Příprava vlakové cesty je souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku. Tyto musí být provedeny dříve, než výpravčí dovolí jízdu vlaku hlavním návěstídem nebo jiným způsobem.“;*
- čl. 316 odst. 18 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Zahájit obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení pro zamýšlenou vlakovou cestu smí výpravčí v případě, že má ve svém obvodu odpovědnosti splněny podmínky pro stavění vlakové cesty (viz čl. 317 tohoto předpisu).“;*
- čl. 317 odst. 2 písm. b) vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Dříve než výpravčí nařídí přípravu vlakové cesty, musí zjistit, že v jeho obvodu odpovědnosti je:  
b) vlaková cesta volná ...“;*
- čl. 43 SŘ žst. Nemočice:  
*„... Výpravčí umístí varovný štítek na ovládací pult zabezpečovacího zařízení. Pro znemožnění obsluhy používá výpravčí upamatovací pomůcky, sloužící k znemožnění obsluhy příslušného tlačítka nebo řadiče (např. červené krytky, které umístí na kolejový reliéf).  
Signalista používá pro znemožnění obsluhy ovládacích prvků zabezpečovacího zařízení upamatovací pomůcky, sloužící k znemožnění obsluhy (např. dřevěné klínky na páku nebo krytky na kolejový závěrník).“*  
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený článek do souvislosti s definičním:
  - čl. 22 odst. 8 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Použití upamatovací pomůcky je ZDD stanovený způsob, jak upozornit obsluhujícího zaměstnance na zavedená opatření (např. umístěním varovného štítku na tlačítko nebo řadič) a případně znemožnit obsluhu ovládacího prvku zabezpečovacího zařízení, popř. jak zabránit postavení jízdní cesty automatickou činností zabezpečovacího zařízení (např. při výlukách, poruchách, při zavedení štítku výluky na JOP).“;*
- čl. 2.1.1.16 vnitřního předpisu SŽ Z1:  
*„Je-li upamatovací pomůcka nedílnou součástí ZZ nebo ZZ její použití umožňuje, musí obsluhující zaměstnanec tuto upamatovací pomůcku v případech stanovených DAP nebo ZDD použít vždy.“*

Provozovatel dráhy je povinen ve smyslu ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., vyhlášky č. 376/2006 Sb. a technologických postupů stanovených ve svých vnitřních předpisech zajistit, aby bylo zabráněno pohybu všech zúčastněných drážních vozidel, manipulaci s ovládacími prvky a obsluze všech zařízení, které měly vliv a souvisely se vznikem MU, a aby změny původního stavu na místě MU byly přípustné do příchodu zaměstnanců DI a orgánů činných v trestním řízení pouze po souhlasu velitele zásahu složek IZS v souvislosti s prováděním záchranných prací.

Šetřením bylo zjištěno, že zaměstnanci provozovatele dráhy v rozporu s ustanovením § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb. provedli na místě MU ještě před příchodem inspektorů DI i pověřené osoby provozovatele dráhy a bez udělení předchozího souhlasu změny v původním postavení zúčastněných drážních vozidel a též změny původního stavu ovládacích prvků SZZ a TZZ v dopravní kanceláři a na stavědlech St. 1 a St. 2. Po výše uvedených změnách provedených ihned po vzniku MU byla uskutečněním jízd dalších vlaků bez udělení souhlasu i nadále v žst. Nemoctice nedovoleně organizována a provozována drážní doprava. Tím došlo k nepřipustným a zásadním změnám původního stavu na místě MU ještě před příchodem vyšetřujících orgánů.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy, **mimo příčinnou souvislost s MU:**

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, ...“;*
- § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události,“;*
- § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:  
*„Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. Nezasahují-li tyto osoby, jsou změny původního stavu na místě mimořádné události přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo dopravce podle odstavce 1, jde-li o provádění záchranných prací, nebo v souladu s ustanovením zvláštních právních předpisů. ...“;*
- čl. 445 odst. 7 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření mimořádné události.“;*
- čl. 445 odst. 8 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„S odklizovacími a obnovovacími pracemi se smí započít pouze po jasném a jednoznačném souhlasu PČR, DI, HZS Správy železnic a zaměstnanců Správy železnic i dopravce, kteří mimořádnou událost šetří. K pracím nutným k záchraně lidských životů není tohoto svolení třeba a musí se zahájit neprodleně. I při těchto pracích je třeba dbát toho, aby stopy nebyly zbytečně znehodnoceny.“;*
- čl. 446 odst. 10 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. Nezasahují-li tyto osoby, jsou změny původního stavu na místě mimořádné události přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo dopravce, jde-li o provádění záchranných prací, nebo v souladu s ustanovením zvláštních právních předpisů. ...“;*

- čl. 446 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Při vzniku mimořádné události je třeba zabránit pohybu veškerých zúčastněných drážních a jiných vozidel, manipulaci s ovládacími prvky a jakékoliv obsluze zúčastněných zařízení majících vliv na mimořádnou událost a přemísťování věcí souvisejících s mimořádnou událostí, a to až do vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací s výjimkou případu, kdy je to nutné pro provádění záchranných prací nebo dovoluje-li to ustanovení zvláštních právních předpisů.“;*
- čl. 102 vnitřního předpisu SŽ D17:  
*„Je zakázáno pohybovat veškerými zúčastněnými drážními a jinými vozidly, manipulovat s ovládacími prvky a jakkoliv obsluhovat zúčastněná zařízení mající vliv na mimořádnou událost a přemísťovat věci související s MU, a to až do vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací s výjimkou případu, kdy je to nutné pro provádění záchranných prací nebo dovoluje-li to ustanovení zvláštních právních předpisů. ...“;*
- čl. 103 vnitřního předpisu SŽ D17:  
*„Změny původního stavu na místě MU jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance DI jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. Nezasahují-li tyto osoby, jsou změny původního stavu na místě mimořádné události přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo drážní dopravy, jde-li o provádění záchranných prací, nebo v souladu s ustanovením zvláštních právních předpisů. ....“.*

Provozovatel dráhy je dále povinen zajistit, aby obsluhující zaměstnanci v souladu se stanovenými technologickými postupy zaznamenávali do příslušné dopravní dokumentace každé použití nouzových obsluhovacích prvků a vybavovacích zařízení.

V rámci ohledání místa MU, konkrétně stavu SZZ a TZZ v dopravní kanceláři bylo zjištěno, že v rozporu se stanovenými technologickými postupy provozovatele dráhy nebylo v dopravní dokumentaci zaznamenáno použití vybavovacího tlačítka pro hradlovou zarážku pro odjezdové vlakové cesty, konkrétně pro vlak Sp 1767 na 1. TK směr žst. Kyjov.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy, **mimo příčinnou souvislost s MU:**

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, ...“;*
- čl. 2.1.1.33 vnitřního předpisu SŽ Z1:  
*„Stav počítačové obsluhy musí obsluhující zaměstnanec vždy zaznamenat po jeho použití do dopravní dokumentace ...“.*

### **Dopravce ČD:**

Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy a řídit se pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy. Dále je dopravce mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, ze kterého má nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností a za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost. Strojvedoucí zúčastněných vlaků Sp 1767 a Sv 4192 splnili všechny předepsané povinnosti.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností dopravce.

#### **4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel**

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

#### **4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení**

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců drážních vozidel nebo jiných dodavatelů železničních produktů.

#### **4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice**

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je Drážní úřad, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah, schvalování nových a modernizovaných drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností Drážního úřadu je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit Drážní inspekci, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal, toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.

Úlohou Agentury Evropské unie pro železnice je kromě zajišťování v mezích svých pravomocí, aby byla obecně zachována a pokud možno soustavně zvyšována bezpečnost železnic, dále mj. vydávání, obnovování, pozastavování a měnění jednotných osvědčení o bezpečnosti, omezení jejich platnosti nebo jejich zrušení, přičemž v této věci spolupracuje s vnitrostátními bezpečnostními orgány, dále vydává povolení k uvedení železničních vozidel a typů vozidel na trh a je oprávněna obnovovat, měnit, pozastavovat nebo rušit povolení, která vydala. Agentura dále posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů apod.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností vnitrostátního bezpečnostního orgánu a Agentury Evropské unie pro železnice.

#### **4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika**

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností oznámených subjektů, určených subjektů a subjektů zabývajících se posuzováním rizika.

#### **4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel**

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností certifikačních subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

#### **4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty**

Úlohy a povinnosti jiných osob nebo subjektů nesouvisely se vznikem MU.

### **4.2 Drážní vozidla a technická zařízení**

#### **4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení**

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

#### **4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení**

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.

#### **4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

#### **4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení**

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.

#### **4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.

#### **4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření**

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s drážními vozidly, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními.

## **4.3 Lidské faktory**

### **4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

### **4.3.2 Pracovní faktory**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. Při šetření nebylo u zúčastněných zaměstnanců zjištěno nedodržení podmínek pro odpočinek před směnou a přestávek, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo v průběhu směny.

### **4.3.3 Organizační faktory a úkoly**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

### **4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

### **4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření**

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s jednáním zúčastněných osob.

## **4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování**

### **4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce**

Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních Evropské unie, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách.

### **4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů**

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

### **4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah**

V systému bezpečnosti provozovatele dráhy a v systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

### **4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen**

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen neměl souvislost se vznikem MU.

#### 4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

S ohledem na zjištěné faktory a okolnosti vzniku MU nemá dohled bezpečnostního orgánu souvislost s předmětnou MU.

#### 4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody

Provozovatel dráhy provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Dopravce provozoval drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

#### 4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

### 4.5 Předchozí události podobné povahy

DI šetřila v období od 1. 1. 2018 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem 5 obdobných MU, kdy došlo k nezajištěné jízdě vlaku po nesprávně postavené vlakové cestě a jízdě na kolej obsazenou jinými DV bez vzniku následné srážky nebo vykolejení:

- ze dne 15. 2. 2018 v [žst. Praha-Horní Počernice](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 5815 na 2. SK proti odjíždějícímu vlaku Os 5810. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla jízda vjíždějícího vlaku Os 5815 na jinou kolej, než pro něj byla určena, proti současně odjíždějícímu vlaku Os 5810;
- ze dne 1. 7. 2018 v [žst. Veselí nad Moravou](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Sp 1724 po chybně postavené vlakové cestě na 1. TK obsazenou protijedoucím vlakem Sp 1721. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla chybně postavená vlaková cesta pro vlak Sp 1724;
- ze dne 18. 7. 2018 v [žst. Svor](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku R 1101 na 1. SK obsazenou vlakem Os 6000. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo dovolení vjezdu vlaku R 1101 po vlakové cestě nezamýšleně postavené na 1. SK obsazenou vlakem Os 6000;
- ze dne 11. 3. 2019 v [žst. Most nové nádraží](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Pn 62502 z 37. SK v obvodu stavědla St. 1 na 91. SK v obvodu stavědla St. 5 na kolej obsazenou stojícím posunovým dílem. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo neukončení rušícího posunu a nezjištění volnosti vlakové cesty pro jízdu vlaku Pn 62502;
- ze dne 15. 9. 2022 v [žst. Hoštejn](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Ex 512 po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě na 1. TK obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo povolení jízdy vlaku Ex 512 na přivolávací návěst po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě ze 2. SK žst. Hoštejn směrem na 1. TK do žst. Krasíkov obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775.

- ze dne 3. 12. 2024 v [žst. Hostivice](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku R 1233 po nesprávně postavené vlakové cestě na 4. SK, obsazenou skupinou odstavených drážních vozidel. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo povolení jízdy vlaku R 1233 na přivolávací návěst po nesprávně postavené vlakové cestě od vjezdového návěstidla S na 4. SK, obsazenou skupinou odstavených drážních vozidel.

## 5 ZÁVĚRY

### 5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- dovolení jízdy vlaku Sp 1767 po nesprávně nařízené a postavené vlakové cestě od vjezdového návěstidla S na 1. staniční kolej obsazenou vlakem Sv 4192.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

### A summary of the analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence

Causal factor:

- permission of movement of the regional passenger train No. 1767 along incorrectly ordered and set train path from the main (entry) signal device S on the station track No. 1 occupied by the train set No. 4192.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

### 5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- na základě prvotního šetření MU byla pozastavena odborná způsobilost výpravčí žst. Nemotice do úspěšného přezkoušení v rozsahu zkoušky D-07 část D/d. Dále byla na základě prvotního šetření pozastavena odborná způsobilost signalistům stavědel St. 1 a St. 2 žst. Nemotice do úspěšného přezkoušení v rozsahu zkoušky D-03 část D/d;
- výpravčí žst. Nemotice a signalistům stavědel St. 1 a St. 2 žst. Nemotice byly sníženy výkonové odměny za měsíc červen 2025 v plné výši;
- výpravčí žst. Nemotice a signalistovi stavědla St. 2 žst. Nemotice bylo předáno „Upozornění na porušení povinnosti vyplývající z právních předpisů vztahujících se k zaměstnancem vykonávané práci“;
- zaměstnanci PO Břeclav byli na základě „Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události“ seznámeni s průběhem, příčinami a okolnostmi vzniku předmětné MU „Pokynem přednosty PO Břeclav“.

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

## Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ took the following measures after the occurrence:

- it was suspended a professional competence of the station dispatcher at Nemotice station on the base of a primary investigation of the occurrence until successful examination within exam D-07 part D/d. Next, it was suspended a professional competence of the signalmen of the signalbox No. 1 and No. 2 at Nemotice station on the base of a primary investigation of the occurrence until successful examination within exam D-03 part D/d;
- it were reduced output bonuses in full height for the station dispatcher and signalmen of the signalboxes No. 1 and No. 2 at Nemotice station for June 2025;
- it was passed on „Warning for violation obligations follow from legal regulations related to perform work by employee“ for the station dispatcher and signalman of the signalbox No. 2 at Nemotice station;
- employees of Operation district Břeclav were familiarized with course, causes and circumstances of the occurrence by „Instruction of head of Operation district Břeclav“ on the base „Evaluation causes and circumstances of the occurrence“.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

## 5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- provedení změny v původním postavení zúčastněných drážních vozidel na místě MU a též změny původního stavu ovládacích prvků SZZ a TZZ v dopravní kanceláři a na stavědlech St. 1 a St. 2 v žst. Nemotice ještě před příchodem inspektorů DI i pověřené osoby provozovatele dráhy a bez udělení předchozího souhlasu;
- následné nedovolené organizování a provozování drážní dopravy uskutečněním jízd dalších vlaků v žst. Nemotice a tím provedení dalších změn původního stavu ještě před příchodem inspektorů DI i pověřené osoby provozovatele dráhy a bez udělení předchozího souhlasu;
- neprovedení záznamu o použití vybavovacího tlačítka pro hradlovou zarážku pro odjezdové vlakové cesty, konkrétně pro vlak Sp 1767 na 1. TK směr žst. Kyjov.

U dopravce ČD nebylo zjištěno.

## Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- performing changes in original position of rolling stocks at the place of the occurrence and changes original state of control elements of the station interlocking plant and line safety and signalling plant in station dispatcher room and in signalboxes No. 1 and No. 2 at Nemotice station before arrival inspectors NIB and authorized person of IM and without previous permission;

- unauthorized organize and guided railway transport operating by ride next trains at Nemotice station and thus performing next changes of original state before arrival inspectors of NIB and authorized person of IM and without previous permission;
- non-performance records about using equip button for block gate for departure train routes, specifically for the regional passenger train No. 1767 to line track No. 1 to Kyjov station.

It was not found at the railway undertaking ČD.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává, protože nebyly zjištěny takové poznatky, které by vydání bezpečnostního doporučení v rámci předcházení vzniku mimořádných událostí opodstatňovaly.

## SAFETY RECOMMENDATIONS

The Rail Safety Inspection Office does not issue a safety recommendation in regard of the found causes and circumstances, because we did not find out such knowledge, which would justify issuing of the safety recommendation within prevention of occurrence.

V Plzni dne 8. dubna 2026

Jaroslav Říha  
inspektor  
Územního inspektorátu Plzeň

Ing. Petr Menci  
vedoucí  
Územního inspektorátu Plzeň



## PŘÍLOHY



Obr. č. 3: Pohled na 1. SK žst. Nemotice ve směru jízdy vlaku Sp 1767 Zdroj: DI



Obr. č. 4: Pohled na stanoviště strojvedoucího vlaku Sp 1767 Zdroj: DI



Obr. č. 5: Pohled na řídicí přístroj ZZ v dopravní kanceláři žst. Nemotice

Zdroj: DI