

Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Střetnutí vlaku Os 7913 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P1313 mezi železničními stanicemi Březnice a Bělčice s následným vykolejením

Pondělí, 27. října 2025

Accident and incident investigation report

Collision of the regional passenger train No. 7913 with a lorry with consequent derailment at the level crossing No. P1313 between Březnice and Bělčice stations

Monday, 27th October 2025

č. j.: MU-1553/2025/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: Dražní inspekce

- Vznik události: 27. 10. 2025, 13:38 h.
- Popis události: střetnutí vlaku Os 7913 s nákladním automobilem s následným vykolejením řídicího vozu oběma podvozky.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie regionální, mezi železničními stanicemi Březnice a Bělčice, železniční přejezd P1313 v km 7,009.
- Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 7913); řidič silničního motorového vozidla.
- Následky: 1 usmrcený, 4 zranění;
celková škoda 6 967 231 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P1313 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 7913, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Příspěvající faktor nebyl Dražní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Dražní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

Dražní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P1313 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.

SUMMARY

Date and time: 27th October 2025, 13:38 (12:38 GMT).
Occurrence type: level crossing accident.
Description: collision of the regional passenger train No. 7913 with the lorry with consequent derailment of the driving trailer of the train by both bogies.
Type of train: the regional passenger train No. 7913.
Location: the level crossing No. P1313 between Březnice and Bělčice stations, km 7,009.
Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 7913);
driver of the lorry (level crossing user).
Consequences: 1 fatality, 4 injuries;
total damage CZK 6 967 231,-

Causal factor:

- an unauthorized entrance of the lorry at the level crossing No. P1313 at the time when the regional passenger train No. 7913 was arriving, caused by behavior of the driver of the lorry, who did not respect the light and acoustic warning of the level crossing safety equipment and did not make sure whether he could safely pass the level crossing.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation:

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to take own measure to ensure addition of the level crossing No. P1313 which is secure by flashing light level crossing warning system to a level crossing system equipped with barriers which with regard to point of view of optical and manual barrier will reduce probability of the driver's entrance at the level crossing when he does not respond to light signalization in the warning state.

Obsah

1 SHRNUÍ	3
SUMMARY	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících	10
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely	10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly	11
2.9 Interakce se soudními orgány	11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření	11
3 POPIS UDÁLOSTI	11
3.1 Popis a základní informace	11
3.1.1 Popis typu události	11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události	11
3.1.3 Popis místa události	11
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody	18
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů	18
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů	18
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel	19
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému	22
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací	25
3.2 Faktický popis události	27
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události	27
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb	28
4 ANALÝZA UDÁLOSTI	29
4.1 Úlohy a povinnosti	29
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah	29
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel	32
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení	32
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice	32
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika	33
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel	33
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty	33
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení	35
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení	35

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	35
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	35
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	35
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	35
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	35
4.3 Lidské faktory.....	35
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	35
4.3.2 Pracovní faktory.....	35
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	36
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	36
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	36
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	41
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	41
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	41
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	42
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	42
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	42
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	42
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	42
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	42
5 ZÁVĚRY.....	43
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	43
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	44
5.3 Doplnující zjištění.....	44
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	45

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	česká technická norma
DI	Drážní inspekce
DOZ	dálkově ovládané zařízení
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
HV	hnací vozidlo
IZS	integrováný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
Kámen Hudčice	Kámen Hudčice, s.r.o.
MU	mimořádná událost
NA	nákladní automobil
OŘP	oddělení operativního řízení provozu
PČR	Policie České republiky
PN	prováděcí nařízení
PS	požární stanice
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
ŘV	řídící vůz
SK	staniční kolej
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kolej
TNŽ	technická norma železnic
TP	technické podmínky
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	územní inspektorát
ÚO	územní odbor
UTZ	určené technické zařízení
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ŽKV	železniční kolejové vozidlo
ŽP	železniční přejezd
ZZS	zdravotnická záchranná služba
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 361/2000 Sb.	zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), 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. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický 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 dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN 34 2650	ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN 73 6380	ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, 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 ČD V 2	vnitřní předpis dopravce ČD, „ČD V 2 Předpis pro lokomotivní čety dopravce České dráhy, a.s.“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis ČD V15/I	vnitřní předpis dopravce ČD, „ČD V15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis ČD Předpis pro kontrolní činnost	vnitřní předpis dopravce ČD, „ČD Předpis pro kontrolní činnost“, 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 28. 10. 2025.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti, opakovanosti, dopadů mimořádné události na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a 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 nepotýkala s omezeními, která by negativně ovlivnila způsob a postupy v šetření.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: dne 27. 10. 2025 se DI šetření neúčastnila. Místo MU ohledala následně ve dnech 28. 10. 2025, 29. 10. 2025 a 19. 11. 2025.

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 pořízené po zahájení šetření. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od provozovatele dráhy, dopravce a PČR.

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 DV, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- měření rozhledových poměrů na ŽP;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného DV;
- analýza dat zaznamenaných přejezdovým zabezpečovacím zařízením ŽP P1313;

- analýza dat archivu SZZ žst. Blatná (včetně integrovaného TZZ Bělčice – Blatná);
- analýza záznamu kamerového systému instalovaného na objektu společnosti sídlící v bezprostřední blízkosti ŽP;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněných DV;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;
- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce a PČR;
- šetření lidského faktoru.

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

V průběhu šetření MU se nevyskytly žádné obtíže ani problémy, které by měly vliv na průběh šetření nebo jeho závěry.

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: střetnutí na železničním přejezdu.

Skupina MU: nehoda.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 27. 10. 2025.

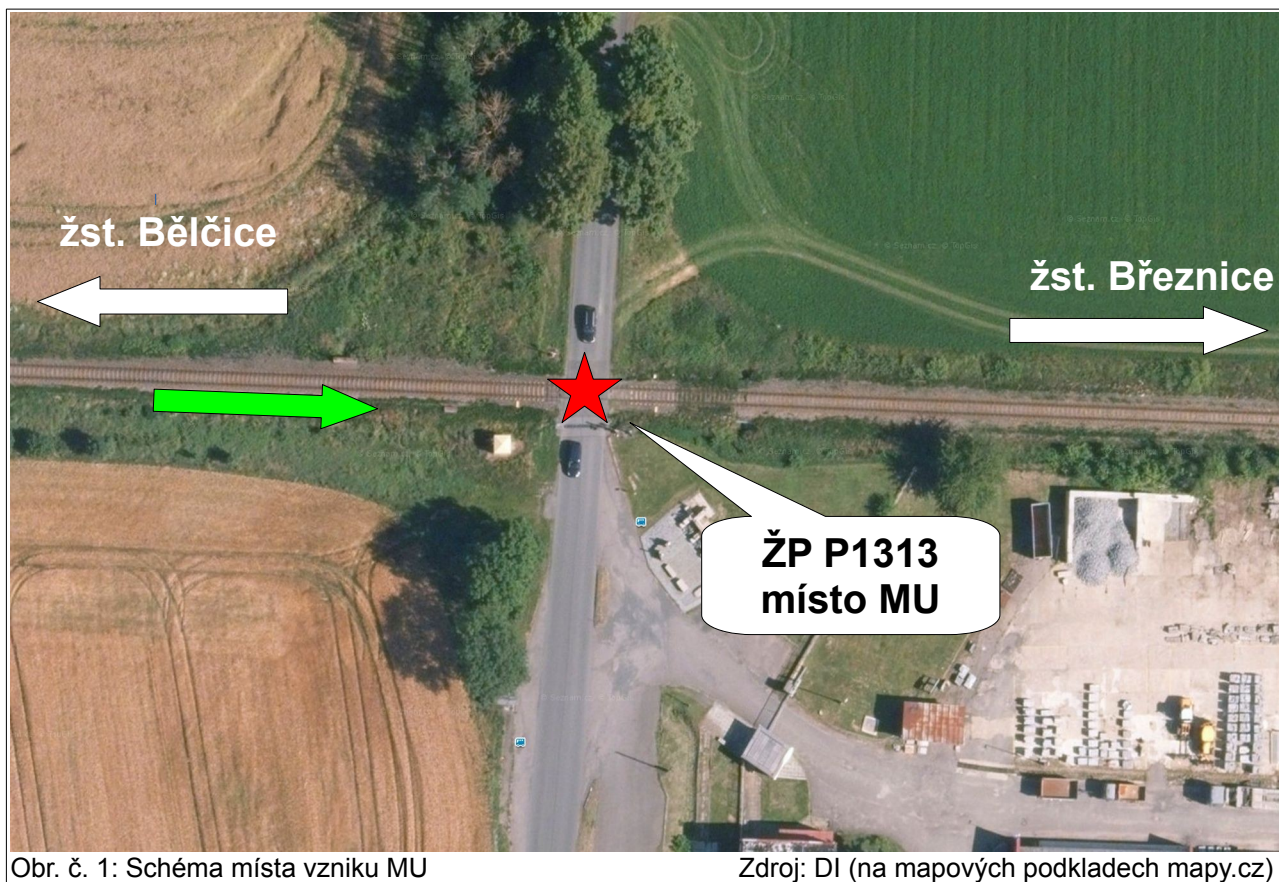
Čas: 13:38 h.

Místo: dráha železniční, kategorie regionální, Březnice – Strakonice, železniční přejezd P1313 v km 7,009.

GPS souřadnice: [49.5285278N, 13.9177789E](https://www.google.com/maps/place/49.5285278N,+13.9177789E).

3.1.3 Popis místa události

Jednokolejný železniční přejezd P1313 v km 7,009 mezi žst. Březnice a Bělčice umožňoval křížení dráhy železniční se silnicí II. třídy č. 174 v katastru obce Hudčice. Neelektrifikovaná železniční dráha byla v mezistaničních úsecích jednokolejná. Vlastníkem přilehlé pozemní komunikace – silnice II. třídy byl Středočeský kraj.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI (na mapových podkladech mapy.cz)

Ohledání místa MU bezprostředně po jejím vzniku se DI nezúčastnila, neboť o zahájení vlastního šetření této MU bylo rozhodnuto až následně (viz kapitoly 2.1 a 3.2.2 této ZZ).

Při následném ohledání místa MU ve dnech 28. 10. 2025, 29. 10. 2025 a 19. 11. 2025, kdy byla ohledána infrastruktura dráhy, pozemní komunikace přilehlá k ŽP P1313 včetně dopravního značení, stav zabezpečovacího zařízení, stav DV vlaku Os 7913 a stav NA, bylo ze strany DI zjištěno:

Stav infrastruktury, dopravního značení a zabezpečovacího zařízení:

- ŽP byl z obou stran označen svislými výstražnými dopravními značkami A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ v reflexní úpravě bez zvýraznění žlutozeleným retroreflexním fluorescenčním podkladem, umístěnými vpravo na pozemní komunikaci, pod kterými byly umístěny světelné skříně výstražníků PZZ, doplněné tabulkou „POZOR VLAK“;
- následkem střetnutí došlo k vyvrácení dvou výstražníků („B1“ a „B2“) na pravé straně pozemní komunikace v opačném směru jízdy NA;
- na zadních stranách všech tří světelných skříní výstražníků byly umístěny samolepicí fólie s označením ŽP identifikačním číslem P1313;
- výstražný kříž ve směru jízdy NA byl umístěn na stožáru výstražníku („A“) před ŽP na pozemní komunikaci vpravo ve vzdálenosti 4,60 m od osy koleje;

- ve směru jízdy NA byly před ŽP umístěny vpravo i vlevo na pozemní komunikaci svislé dopravní značky A 31a „Návěstní deska“ (240 m) doplněná dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“ (viz obr. č. 2), A 31b „Návěstní deska“ (160 m) a A 31c „Návěstní deska“ (80 m);



Obr. č. 2: Dopravní značení ve směru jízdy NA

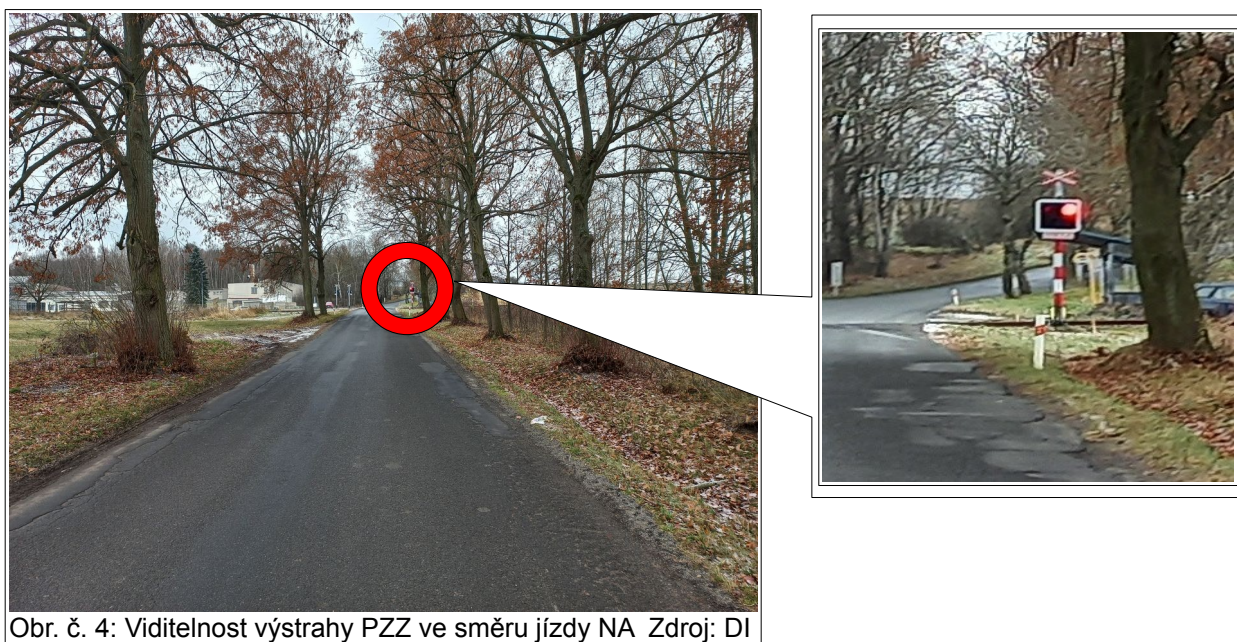
Zdroj: DI

- výstražný kříž a světelná skříň výstražníku („A“) vpravo na pozemní komunikaci byly ze směru jízdy NA viditelné z pozemní komunikace již ze vzdálenosti 90 m;
- rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p pro případ poruchy nebo vypnutí PZZ byla ve směru jízdy NA a jízdy vlaku Os 7913 naměřena 185 m (viz obr. č. 3);
- byly změřeny stavebně technické parametry ŽP: délka D_p – 6,60 m; šířka s_p – 5,80 m a volná šířka pozemní komunikace s_v – 5,60 m;
- technologický domek PZZ se nacházel z pohledu jízdy NA vpravo za ŽP a svým umístěním nevytvářel překážku ve výhledu, tj. pro řidiče byl zajištěn nerušený rozhled na dráhu;
- povrch pozemní komunikace přiléhající k ŽP byl živičný, přejezdová vozovka byla tvořena živičnou konstrukcí;
- přejezdová vozovka byla ve vyhovujícím stavu a byla sjízdná bez omezení;
- vodorovné dopravní značení nebylo u ŽP ve směru jízdy NA použito;
- z obou stran ŽP v ose koleje byly umístěny ochranné klíny a stav žlábků pro okolek DV byl ve vyhovujícím stavu;
- bod „0“, tj. první stopa po vykolejení, kde okolek pravého kola předního podvozku ŘV vlaku Os 7913 vyšplhal na temeno kolejnice pravého kolejnicového pásu ve směru jízdy vlaku a zanechal na něm viditelnou stopu, byl zjištěn v km 7,012;



Obr. č. 3: Rozhledová délka L_p ve směru jízdy NA a vlaku Os 7913
Zdroj: DI

- v celém úseku jízdy ve vykolejeném stavu zanechal ŘV stopy na přejezdové vozovce, dřevěných a betonových pražcích, upevňovadlech, šterkovém loži a odvodňovacím příkopu;
- ŽP P1313 byl zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez doplnění závorovými břevny, s pozitivním signálem (bílé přerušované světlo);
- v době ohledání místa MU dne 28. 10. 2025 bylo PZZ v bezvýstražném stavu, tj. na výstražnicích nesvítila žádná světla (tzv. varovný signál);
- dne 19. 11. 2025 po obnovení provozu bez omezení provedla DI ověření viditelnosti výstrahy PZZ za obdobných povětrnostních a světelných podmínek, které byly v době vzniku MU. Výstraha PZZ dávaná dvěma červenými střídavě přerušovanými světly byla viditelná a spolehlivě rozpoznatelná již ze vzdálenosti 80 m od ŽP (viz obr. č. 4).



Obr. č. 4: Viditelnost výstrahy PZZ ve směru jízdy NA Zdroj: DI

Stav drážních vozidel:

- vlak Os 7913 byl sestaven z motorové jednotky ve složení CZ-ČD 95 54 5 914 305-8 (dále také ŘV 914.305-8) a CZ-ČD 95 54 5 814 305-9 (dále také HDV 814.305-9);
- vlak nebyl označen návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“ z důvodu vypnutí baterií;
- konec vlaku se v místě konečného postavení po MU nacházel v km 6,998, tj. ve vzdálenosti 11 m od ŽP;
- HDV 814.305-9 nebylo vykolejeno, došlo k poškození předních nástupních dveří na pravé straně ve směru jízdy, okna u zadních dveří včetně zadních dveří na levé straně ve směru jízdy, 5 rámu stahovacích oken, boku skříně DV v úrovni oken na levé straně ve směru jízdy, zadního čelníku u levého nárazníku včetně levého nárazníku ve směru jízdy a mezivozového propojovacího zemnicího kabelu;
- prostor pro cestující v HDV včetně sedadel nejevil známky poškození;
- ŘV 914.305-8 vykolejil vpravo ve směru jízdy:
 - zadní podvozek ŘV se nacházel v km 6,981 – pravé kolo stálo na pravém kolejnicovém pásu, levé kolo se nacházelo ve výšce 0,70 m nad levým kolejnicovým pásem (viz obr. č. 5);
 - přední podvozek ŘV – pravé kolo bylo zabořeno v odvodňovacím příkopu ve vzdálenosti 1,5 m od pravého kolejnicového pásu a levé kolo bylo opřeno o vnitřní hranu pravého kolejnicového pásu;
- na ŘV došlo k poškození předního čela a pluhu DV včetně kohoutů průběžné brzdy a bočních laminátových dílů, pozičního světla na pravé straně ve směru jízdy, čelního skla stanoviště strojvedoucího, obou předních nárazníků, šroubovky, vzduchového potrubí a houkačky, převodu ruční brzdy včetně krytu, kondenzátoru klimatizace, skříně naftového topení, skříně motoru a čerpadla klimatizace, boku skříně DV na pravé straně ve směru jízdy, vnitřního obložení a ovládacího pultu

stanoviště strojvedoucího včetně řídicích a ovládacích prvků a kabeláže, okna na levé straně ve směru jízdy, držáku tlumiče primárního vypružení u předního podvozku na levé straně ve směru jízdy, nástupních dvojdílných dveří na pravé straně ve směru jízdy, mezivozového měchu včetně přechodového můstku, střechy DV nad dveřmi na pravé straně ve směru jízdy a zadního čelníku u nárazníku na pravé straně ve směru jízdy;



Obr. č. 5: Pohled na zadní podvozek ŘV

Zdroj: DI

- ohledáním prostoru pro cestující v ŘV byla zjištěna deformace příčky mezi oddílem pro cestující a stanovištěm strojvedoucího, posunutí buňky toalety, rozbití skla v prosklené příčce mezi oddíly pro cestující a rozbití bočního skla u sklopných sedaček v nízkém oddílu na pravé straně ve směru jízdy;
- ohledáním stanoviště strojvedoucího ŘV 914.305-8, ze kterého byl vlak řízen, bylo zjištěno:
 - stanoviště včetně ovládacího pultu jevílo známky poškození a deformací, bylo znečištěno střepinami skla a povalujícími se vytrženými součástmi vybavení, mj. ochrannými kryty osvětlení, obložení stěn a stropu;
 - zobrazovací jednotka elektronického rychloměru a panel radiostanice byly nárazem vytrženy z ovládacího pultu;
 - přepínač ARR (automatické regulace rychlosti) byl v poloze „I“;
 - přepínač směru jízdy byl v poloze „vzad“;
 - sdružená jízdní páka byla v poloze „R“ – rychlobrzda;
 - přepínač kontroly bdělosti KBS-E byl nastaven v poloze „PROVOZ“;
 - dieselový motor nebyl v chodu;
 - rukojeť brzdíče přímočinné brzdy byla v poloze „O2“ – odbrzděno;

- manometry tlaku vzduchu v brzdovém válci, v hlavním potrubí i v hlavním vzduchojemu ukazovaly hodnotu 0 bar;
- ručička zobrazovací jednotky elektronického rychloměru UniControls – Tramex RE 1xx byla zaseknuta na hodnotě 55 km·h⁻¹;
- čelo vlaku Os 7913 se v konečném postavení po MU nacházelo svou pravou částí ve směru jízdy mimo traťovou kolej a levou částí nad pravým kolejnicovým pásem v km 6,973, tj. ve vzdálenosti 36 m od ŽP (viz obr. č. 6).



Obr. č. 6: Pohled na čelo vlaku Os 7913 po MU

Zdroj: D1

Stav nákladního automobilu:

- silniční motorové vozidlo – NA značky Volvo FM13 440 86R;
- při MU narazil vlak Os 7913 do pravé zadní části NA, následkem čehož došlo k jeho otočení o cca 80°;
- NA byl odhozen na oba výstražníky („B1“ a „B2“) na pravé straně pozemní komunikace v opačném směru jízdy a v konečném postavení po MU se nacházel mimo pozemní komunikaci souběžně s HDV 814.305-9 svou přední částí v km 7,001, tj. ve vzdálenosti 8 m za ŽP.

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 8 °C, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: extravilán, katastrální území obce Hudčice, v místě MU byla trať vedena v přímém směru, podélný sklon pozemní komunikace byl 6,0 % – pozemní komunikace ve směru jízdy NA bezprostředně před železničním přejezdem stoupala.

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU došlo k:

- těžké újmě na zdraví s následkem usmrcení řidiče nákladního automobilu;
- újmě na zdraví strojvedoucího vlaku Os 7913;
- újmě na zdraví 3 cestujících.

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|----------------------|---------------|
| • ŘV (vlak Os 7913) | 5 550 000 Kč; |
| • HDV (vlak Os 7913) | 630 000 Kč; |
| • zařízení dráhy | 487 081 Kč; |
| • životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech a součástech dráhy vyčíslena **celkem na 6 667 081 Kč.**

Při MU došlo ke škodě na:

- | | |
|----------------------------------|-------------|
| • nákladním automobilu zn. Volvo | 300 000 Kč; |
| • osobních věcech cestujících | 150 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na nákladním automobilu a osobních věcech cestujících vyčíslena **celkem na 300 150 Kč.**

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

V důsledku vzniku MU bylo mezi žst. Březnice a Bělčice přerušeno provozování dráhy a drážní dopravy od 13:38 h dne 27. 10. 2025 do 14:55 h dne 28. 10. 2025. V rámci obnovení provozu bylo dne 28. 10. 2025 zavedeno přechodné omezení traťové rychlosti na $20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ v km 6,970 až 7,020. Provozování dráhy a drážní dopravy v plném rozsahu bylo obnoveno dne 7. 11. 2025 v 10:00 h.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí DOZ žst. Blatná, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 7913, zaměstnanec ČD.

Třetí strana:

- řidič nákladního automobilu.

Ostatní osoby, svědci:

- svědek 1 – cestující ve vlaku Os 7913;
- svědek 2 – cestující ve vlaku Os 7913;
- svědek 3 – cestující ve vlaku Os 7913.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Březnice – Strakonice, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy.

Dopravcem vlaku Os 7913 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:	Os 7913	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	28,44	ŘV:	95 54 5 914 305-8	P
Počet náprav:	4	HDV (za ŘV):	95 54 5 814 305-9	P
Hmotnost (t):	47			
Potřebná brzdící procenta (%):	58			
Skutečná brzdící procenta (%):	102			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	50			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 7913:

- v době vzniku MU vlakem cestovalo 8 cestujících;
- výchozí stanicí vlaku byla žst. Blatná, konečnou žst. Beroun;
- držitelem ŘV a HDV byly ČD;
- při MU vykolejené DV je žlutě podbarveno.

ŘV 914.305-8 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 61126/12-V.23, vydaný DÚ dne 25. 10. 2012. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 18. 12. 2024 s platností do 18. 12. 2025 s výsledkem, že DV vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a je ve shodě s TP uvedené řady ŽKV.

HDV 814.305-9 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 803/12-V.22, vydaný DÚ dne 25. 10. 2012. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU

byla provedena dne 18. 6. 2025 s platností do 18. 12. 2025 s výsledkem, že DV vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a je ve shodě s TP uvedené řady ŽKV.

HDV 814.305-9 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem UniControls – Tramex RE1xx, č. 2111.

Z rozboru zaznamenaných dat elektronickým rychloměrem (rozdíl zaznamenaného času oproti reálnému času nebyl zjištěn) vyplývá:

Čas [h]	Rychlost [km·h ⁻¹]	Ujetá dráha od předchozího bodu [m]	Registrovaná činnost strojvedoucího – HDV
13:18:52	1	-	rozjezd vlaku Os 7913 z žst. Blatná
13:19:47	50	459	dosažení rychlosti 50 km·h ⁻¹ a následná jízda rychlostí v rozmezí 51 – 52 km·h ⁻¹
13:21:10	49	1183	zavedení provozního brzdění přímočinnou brzdou
13:21:11	48	14	zahájení snižování rychlosti
13:21:37	0	199	zastavení vlaku Os 7913 na zastávce Bezdědovice
13:21:55	1	-	rozjezd vlaku Os 7913 ze zastávky Bezdědovice
13:22:37	50	326	dosažení rychlosti 50 km·h ⁻¹ a následné zvyšování rychlosti
13:23:57	57	1239	dosažení rychlosti 57 km·h ⁻¹ a následná jízda rychlostí v rozmezí 55 – 57 km·h ⁻¹
13:26:37	55	2510	zavedení provozního brzdění přímočinnou brzdou
13:26:38	54	15	zahájení snižování rychlosti
13:27:05	0	242	zastavení vlaku Os 7913 na zastávce Závašín
13:27:19	1	-	rozjezd vlaku Os 7913 ze zastávky Závašín
13:28:44	50	761	dosažení rychlosti 50 km·h ⁻¹ a následné zvyšování rychlosti
13:29:45	54	888	dosažení rychlosti 54 km·h ⁻¹ a následná jízda rychlostí v rozmezí 50 – 54 km·h ⁻¹
13:32:16	50	2196	zavedení provozního brzdění přímočinnou brzdou
13:32:17	48	13	zahájení snižování rychlosti
13:32:39	0	161	zastavení vlaku Os 7913 v žst. Bělčice
13:32:49	1	-	rozjezd vlaku Os 7913 z žst. Bělčice

13:33:31	50	306	dosažení rychlosti 50 km·h ⁻¹ a následné zvyšování rychlosti
13:33:57	55	381	dosažení rychlosti 55 km·h ⁻¹ a následná jízda rychlostí v rozmezí 53 – 55 km·h ⁻¹
13:35:18	54	1214	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 3 s na dráze 45 m
13:35:47	54	429	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s na dráze 29 m
13:36:00	53	196	zavedení provozního brzdění přímočinnou brzdou
13:36:02	50	29	zahájení snižování rychlosti
13:36:10	41	102	snížení rychlosti na 41 km·h ⁻¹
13:36:12	41	23	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s na dráze 23 m a následné zvyšování rychlosti
13:36:30	51	228	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 3 s na dráze 43 m
13:37:03	59	502	dosažení rychlosti 59 km·h ⁻¹ a následná jízda rychlostí v rozmezí 57 – 58 km·h ⁻¹
13:37:20	57	275	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 1 s na dráze 15 m a následné zvyšování rychlosti
13:37:47	60	430	po dosažení rychlosti 60 km·h ⁻¹ zavedení provozního brzdění přímočinnou brzdou a jeho okamžité ukončení
13:37:49	60	33	registrace nárůstu tlaku vzduchu v brzdových válcích
13:37:53	60	67	zavedení provozního brzdění přímočinnou brzdou a jeho okamžité ukončení
13:37:55	59	33	zahájení snižování rychlosti
13:38:02	54	110	snížení rychlosti na 54 km·h ⁻¹ a následné zvyšování rychlosti
13:38:17	56	228	začátek dávání zvukové návěsti „Pozor“ a zavedení provozního brzdění přímočinnou brzdou
13:38:18	57	16	registrace nárůstu tlaku vzduchu v brzdových válcích a zavedení rychločinného brzdění
13:38:18	55	-	konec záznamu – okamžik střetnutí vlaku Os 7913 s nákladním automobilem

Ze záznamu registračního rychloměru HDV vyplývá, že vlakový zabezpečovač byl v činnosti a v průběhu jízdy vlaku byl strojvedoucím pravidelně obsluhován. Dále ze záznamu registračního rychloměru vyplývá, že v posuzovaném úseku jízdy mezi žst. Blatná a místem vzniku MU v km 7,009 byla nejvyšší dovolená rychlost $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ strojvedoucím vlaku Os 7913 opakovaně překračována.

Dne 31. 10. 2025 byla odborně způsobilými osobami dopravce za přítomnosti inspektora DI provedena komisionální prohlídka technického stavu ŘV 914.305-8 a HDV 814.305-9 po MU. Při této prohlídce bylo zdokumentováno poškození ŘV a HDV. Technický stav ŘV a HDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem této MU a jejich poškození vzniklo jako následek střetnutí.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku Os 7913 byla vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu a klesala $14,90 \text{ ‰}$. Jednalo se o jednokolejnou, neelektrifikovanou trať, v místě MU s traťovou rychlostí stanovenou provozovatelem dráhy na $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

ŽP P1313 v km 7,009 měl šířku 5,80 m, délku 6,60 m a úhel křížení pozemní komunikace s tratí byl dle dokumentace provozovatele dráhy 85° . Přejezdová vozovka byla tvořena živičnou konstrukcí z asfaltového betonu, druh vozovky byl živičný kryt (asfalt). Maximální povolená rychlost silničních vozidel přes ŽP za podmínky svícení bílého přerušovaného světla signálu PZZ byla $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Výstražný kříž a světelná skříň výstražníku PZZ ve směru jízdy NA byly umístěny vpravo na pozemní komunikaci – silnici II. tř. v souladu s normou ČSN 73 6380. Viditelnost výstražného kříže a světelné skříně výstražníku ve směru jízdy NA byla zjištěna 90 m. Norma ČSN 73 6380 stanovuje minimální hodnotu této viditelnosti pro pozemní komunikace – silnice v závislosti na jejím podélném sklonu 40 m. Hodnota stoupání pozemní komunikace ve směru jízdy NA před ŽP je dle dokumentace provozovatele dráhy 6 %.

Výstraha PZZ dávaná dvěma červenými střídavě přerušovanými světly byla viditelná a spolehlivě rozpoznatelná již ze vzdálenosti 80 m od ŽP.

Mezistaniční úsek Březnice – Bělčice byl vybaven TZZ – automatickým hradlem AHP-03D bez oddílových návěstidel. Dle SŽ TNŽ 34 2620 se jednalo o zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektrické zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plnily funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Kontrola volnosti kolejových úseků byla zajišťována pomocí počítačů náprav.

TZZ mezistaničního úseku Březnice – Bělčice mělo platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 0758/21-E.48, vydaný DÚ dne 14. 12. 2021, bez omezení doby platnosti.

Výchozí revize elektrického zařízení byla na základě Zprávy o revizi elektrického zařízení č. 13SZZ-12-2021 provedena ve dnech 25. 11. 2021 – 1. 12. 2021 se závěrem: „*Revidované zabezpečovací zařízení je v rozsahu této revize schopné bezpečného provozu a provozní způsobilosti dle § 5 odst. 3 vyhlášky MD 100/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů.*“

Žst. Blatná byla vybavena SZZ typu ESA 11 s EIP, PMI a LEA (ESA 51) s decentralizovanými panely EIP (s řídicí úrovní JOP pro žst. Bělčice, Kasejovice, Sedlice a Radomyšl). Přilehlý

jednokolejný mezistaniční úsek Blatná – Bělčice byl vybaven TZZ typu AH ESA-04 (H) bez oddílových návěstidel, volnost kolejových úseků vyhodnocovaly počítače náprav. TZZ mezistaničního úseku Blatná – Bělčice bylo integrováno do SZZ žst. Blatná. SZZ bylo ovládáno z JOP dopravní kanceláře žst. Blatná, ze kterého bylo rovněž dálkově ovládáno zabezpečovací zařízení v žst. Bělčice, Kasejovice, Sedlice a Radomyšl.

Z rozboru zaznamenaných dat technologickým počítačem TPC1 SZZ žst. Blatná (rozdíl zaznamenaného času oproti reálnému času nebyl zjištěn) vyplývá:

SEČ	Událost
13:08:26 h	zadání čísla vlaku 7913 do JOP
13:18:04 h	udělení traťového souhlasu pro jízdu vlaku Os 7913 z žst. Blatná do žst. Bělčice
13:18:48 h	postavení vlakové cesty pro vlak Os 7913 od odjezdového návěstidla S1 žst. Blatná na TK ve směru do žst. Bělčice – na odjezdovém návěstidle S1 rozsvícena návěst „Volno“
13:19:03 h	minutí odjezdového návěstidla S1 žst. Blatná vlakem Os 7913 a obsazení kolejového úseku V1-5
13:19:10 h	uvolnění kolejového úseku 1K (SK č. 1) žst. Blatná vlakem Os 7913
13:19:23 h	uvolnění kolejového úseku V1-5 žst. Blatná vlakem Os 7913
13:19:34 h	postavení vlakové cesty pro vlak Os 7913 od vjezdového návěstidla S na SK č. 1 žst. Bělčice – na vjezdovém návěstidle S rozsvícena návěst „Výstraha“
13:19:36 h	obsazení kolejového úseku T4_L vlakem Os 7913 (minutí vjezdového návěstidla L žst. Blatná pro opačný směr jízdy) – vlak Os 7913 vjel do mezistaničního úseku Blatná – Bělčice
13:20:27 h	obsazení kolejového úseku T3_L vlakem Os 7913
13:20:32 h	uvolnění kolejového úseku T4_L vlakem Os 7913
13:27:06 h	udělení traťového souhlasu pro jízdu vlaku Os 7913 z žst. Bělčice do žst. Březnice
13:28:40 h	postavení vlakové cesty pro vlak Os 7913 od odjezdového návěstidla S1 žst. Bělčice na TK ve směru do žst. Březnice – na odjezdovém návěstidle S1 rozsvícena návěst „Volno“
13:28:42 h	změna návěsti vjezdového návěstidla S žst. Bělčice po postavení odjezdové vlakové cesty pro vlak Os 7913 od odjezdového návěstidla S1 – na vjezdovém návěstidle S rozsvícena návěst „Volno“
13:30:37 h	obsazení kolejového úseku T2_SB vlakem Os 7913
13:30:43 h	uvolnění kolejového úseku T3_L vlakem Os 7913
13:31:20 h	obsazení kolejového úseku T1_SB vlakem Os 7913
13:31:25 h	uvolnění kolejového úseku T2_SB vlakem Os 7913
13:31:41 h	minutí vjezdového návěstidla S žst. Bělčice vlakem Os 7913 a obsazení kolejového úseku SKb_B

13:31:46 h	uvolnění kolejového úseku T1_SB vlakem Os 7913
13:32:16 h	obsazení kolejového úseku V3 žst. Bělčice vlakem Os 7913
13:32:24 h	obsazení kolejového úseku 1K_B (SK č. 1) žst. Bělčice vlakem Os 7913
13:32:31 h	vlak Os 7913 je celý na SK č. 1 žst. Bělčice
13:33:04 h	minutí odjezdového návěstidla S1 žst. Bělčice vlakem Os 7913 a obsazení kolejového úseku V1
13:33:11 h	uvolnění kolejového úseku 1K_B (SK č. 1) žst. Bělčice vlakem Os 7913
13:33:17 h	uvolnění kolejového úseku V1 žst. Bělčice vlakem Os 7913
13:34:02 h	obsazení kolejového úseku T2_LB vlakem Os 7913 (minutí vjezdového návěstidla L žst. Bělčice pro opačný směr jízdy) – vlak Os 7913 vjel do mezistaničního úseku Bělčice – Březnice

Z rozboru zaznamenaných dat vyplývá, že zabezpečovací zařízení (SZZ i TZZ) vykazovalo před vznikem MU a v době jejího vzniku normální činnost. Činnost zabezpečovacího zařízení nebyla v příčinné souvislosti se vznikem MU.

ŽP P1313 byl zabezpečen světelným PZZ typu RE s počítači náprav, bez závorových břevien, s pozitivním signálem. Dle ČSN 34 2650 se jednalo o zabezpečovací zařízení kategorie PZS 3SBI – elektrické zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plnily funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Indikační a ovládací prvky ŽP byly přenášeny prostřednictvím REMOTE 98 na JOP výpravčího DOZ v žst. Blatná.

PZZ se ve směru od žst. Bělčice, tj. ve směru jízdy vlaku Os 7913, uvádělo do činnosti automaticky jízdou vlaku po obsazení přibližovacího úseku ovlivněním snímače počítače náprav umístěného v km 7,812 trati Březnice – Strakonice.

PZZ ŽP P1313 mělo platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1851/16-E.48, vydaný DÚ dne 5. 8. 2016, s platností na dobu neurčitou. Poslední prohlídka a zkouška UTZ byla na základě Protokolu o prohlídce a zkoušce č. 40/2021-LP provedena dne 28. 7. 2021 se závěrem: „*Prohlédnuté a přezkoušené zabezpečovací zařízení uvedené v tomto protokolu nadále plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a je provozně způsobilé.*“

Poslední revize elektrického zařízení byla na základě Zprávy o pravidelné revizi elektrického UTZ č. 046/21-KP provedena ve dnech 5. – 10. 5. 2021 se závěrem: „*Zařízení je z hlediska bezpečnosti osob a majetku před vlivy nebezpečného dotykového napětí způsobilé provozu dle § 5 odst. 3 vyhlášky 100/1995 Sb. Elektrické zařízení je z hlediska bezpečnosti schopné provozu.*“

Poslední komplexní prohlídka sdělovacího a zabezpečovacího zařízení PZZ byla na základě Zápisu z komplexní prohlídky provedena dne 28. 7. 2021 se závěrem: „*Kontrolované přejezdové zabezpečovací zařízení nevykazuje závady, je v dobrém, udržovaném stavu a umožňuje bezpečné provozování drážní dopravy.*“

Poslední pravidelná prohlídka a údržba PZZ dle schváleného plánu údržby byla provedena dne 22. 10. 2025 se závěrem: „*Zařízení přezkoušeno, je v pořádku a v provozuschopném stavu.*“

Rozborem staženého archivu dat ze záznamového zařízení PZZ po zohlednění časové odchylky (zaznamenaný čas byl o 19 min a 1 s napřed oproti reálnému času) bylo zjištěno:

- 13:37:28 h – obsazení kolejového úseku BJ ovlivněním snímače počítače náprav PB8 v km 7,812 jízdou vlaku Os 7913;
- 13:37:29 h – zahájení výstrahy PZZ;
- 13:38:17 h – obsazení kolejového úseku AJ ovlivněním snímače počítače náprav PB7 v km 7,019 jízdou vlaku Os 7913 – čelo vlaku Os 7913 se nacházelo 4 m před místem střetnutí s NA;
- 13:38:18 h – indikace poruchového stavu PZZ způsobeného poškozením výstražníků (B1 a B2) následkem střetnutí vlaku Os 7913 s NA.

Z rozboru staženého archivu dat vyplývá, že světelná a zvuková výstraha PZZ byla do doby ovlivnění snímače počítače náprav PB7 v km 7,019 jízdou vlaku Os 7913, kdy se čelo vlaku nacházelo 4 m před místem střetnutí s NA, dávana 48 s. Přibližovací doba vzhledem k délce ŽP P1313 a traťové rychlosti odpovídá stanovené hodnotě uvedené v tabulce přejezdu (32 s) a je v souladu s ustanovením normy ČSN 34 2650.

Ze záznamů v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení PZZ vyplývá, že pravidelné prohlídky a údržba byly prováděny v předepsaných intervalech a dne 27. 10. 2025 nebyla evidována žádná porucha.

Po vzniku MU bylo provedeno, dle dokumentace provozovatele dráhy odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy a PČR, ohledání a komisionální přezkoušení PZZ – byla zjištěna bezporuchová činnost PZZ.

Z rozboru stažených dat a z výsledků komisionální prohlídky vyplývá, že PZZ vykazovalo před vznikem MU a v době jejího vzniku bezporuchový stav a jeho technický stav nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

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:

- strojvedoucí vlaku Os 7913 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
 - dne 27. 10. 2025 kolem 13:30 h vedl vlak Os 7913 z žst. Blatná do žst. Beroun;
 - v době MU bylo zataženo a mrholilo, viditelnost snižena nebyla;
 - ve vlaku cestovalo cca 10 – 15 lidí;
 - na vzdálenost cca 200 m uviděl od Hudčic přijíždět k ŽP (pozn. DI: ŽP P1313) NA;
 - viděl, že NA nezpomaluje, a proto zahoukal (pozn. DI: návěst „Pozor“ použil 1 s před střetnutím);
 - když byl s vlakem cca 30 m od ŽP a viděl, že NA nezastavil, zavedl rychločinné brzdění (pozn. DI: rychločinné brzdění zavedl v okamžiku střetnutí);

- v tu chvíli vyhodnotil, že bude nejlepší lehnout si na zem, a poté došlo ke střetnutí;
- po nárazu šel zkontrolovat cestující, celkovou situaci a volal na ZZS;
- pomáhal cestujícím vystoupit z vlaku a šel se podívat na NA;
- řidič NA byl tělem vykloněný ven, ale nemohl se k němu dostat, protože byl ve výšce 2 m;
- při jízdě na řidiče NA neviděl, takže nevěděl, zda se rozhlížel, nebo zda telefonoval;
- po MU slyšel, že PZZ bylo v činnosti;
- výpravčí DOZ žst. Blatná – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 27. 10. 2025 vykonával službu výpravčího žst. Blatná;
 - ve 13:45 h mu zavolal operační důstojník HZS a sdělil mu informaci, že na ŽP P1313 došlo ke střetnutí vlaku s nákladním automobilem, a současně jej požádal o zastavení provozu;
 - MU poté nahlásil dle Ohlašovacího rozvrhu a dále se věnoval výkonu dopravní služby;
 - v době vzniku MU bylo mírně větrno, zataženo a teplota + 8 °C;
 - zabezpečovací zařízení JOP žst. Blatná v době vzniku MU bylo v pořádku a nevykazovalo žádný poruchový stav.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- svědek 1, cestující ve vlaku Os 7913 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
 - dne 27. 10. 2025 cestoval s kamarádem z Blatné do Prahy s přestupem ve Zdicích;
 - v době nárazu řešil něco v telefonu, nedíval se okolo sebe ani z okna;
 - poté ucítil náraz, následně jel vlak po pražcích, překlopil se a zastavil;
 - po nárazu spadl na kamaráda, ale nijak se nezranil;
 - když vystoupili z vlaku, světelná i zvuková znamení na přejezdu fungovala, přejezd stále „blikal a cinkal“;
- svědek 2, cestující ve vlaku Os 7913 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
 - dne 27. 10. 2025 jel sám, do vlaku nastoupil v Blatné a jel do Berouna;
 - střetnutí vlaku ani NA neviděl, nedával pozor, probral ho až prudký náraz, i když nespal;
 - slyšel houkání vlaku a ránu;
- svědek 3, cestující ve vlaku Os 7913 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
 - dne 27. 10. 2025 jela sama, do vlaku nastoupila v Blatné a jela do Příbrami;

- o náraz viděla – četla si a zrovna se koukla, když se blížili k přejezdu u obce Hudčice, od které viděla se blížít velkou rychlostí jedoucí nákladní vozidlo, které následně do vlaku narazilo;
- o ozvala se rána, byl cítit velký otřes a náraz.

Prostor v místě MU byl monitorován kamerovým systémem se záznamem. Z rozboru tohoto záznamu, který byl v rámci šetření poskytnut DI, po zohlednění časové odchylky (zaznamenaný čas byl o 26 s napřed oproti reálnému času), vyplývá:

13:37:23 h – ŽP P1313 projel poslední OA před zúčastněným NA;

13:37:58 h – v záběru kamery se objevil vlak Os 7913;

13:38:11 h – v záběru kamery se objevil NA;

13:38:16 h – NA bez zastavení minul úroveň výstražníku („A“) umístěného před ŽP P1313;

13:38:18 h – vznik MU – čelo vlaku Os 7913 narazilo do pravé zadní části NA.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Strojvedoucí vlaku Os 7913 nastoupil na směnu dne 27. 10. 2025 v žst. Blatná na vlak Os 7913 s pravidelným odjezdem z žst. Blatná ve 13:12 h ve směru do žst. Beroun.

Dle zaznamenaných dat SZZ žst. Blatná byla po obsluze výpravčím DOZ žst. Blatná postavena dne 27. 10. 2025 pro vlak Os 7913 ve 13:18:48 h vlaková cesta od odjezdového návěstidla S1 žst. Blatná na TK ve směru do žst. Bělčice, na odjezdovém návěstidle S1 svítila návěst „Volno“. Dle zaznamenaných dat registračním rychloměrem odjel vlak Os 7913 z žst. Blatná ve 13:18:52 h ve směru do žst. Bělčice.

Následně ve 13:19:34 h byla výpravčím DOZ žst. Blatná postavena vlaková cesta pro vlak Os 7913 od vjezdového návěstidla S na SK č. 1 žst. Bělčice, na vjezdovém návěstidle S žst. Bělčice svítila návěst „Výstraha“. Poté, co ve 13:28:40 h byla výpravčím DOZ žst. Blatná postavena vlaková cesta od odjezdového návěstidla S1 žst. Bělčice na TK ve směru do žst. Březnice a na odjezdovém návěstidle S1 svítila návěst „Volno“, došlo ve 13:28:42 h ke změně návěsti na vjezdovém návěstidle S žst. Bělčice na návěst „Volno“.

Ze zaznamenaných dat SZZ dále vyplývá, že ve 13:31:41 h minul vlak Os 7913 vjezdové návěstidlo S žst. Bělčice, ve 13:32:16 h obsadil kolejový úsek V3 výhybky č. 3 a ve 13:32:24 h obsadil vlak Os 7913 kolejový úsek SK č. 1 žst. Bělčice.

Poté, co ve 13:32:49 h, dle zaznamenaných dat registračním rychloměrem, odjel vlak Os 7913 z žst. Bělčice, minul ve 13:34:02 h, dle zaznamenaných dat SZZ, vjezdové návěstidlo L žst. Bělčice pro opačný směr jízdy, tj. vlak Os 7913 vjel do mezistaničního úseku Bělčice – Březnice.

V čase 13:37:28 h, kdy dle zaznamenaných dat PZZ ŽP P1313 obsadil vlak Os 7913 kolejový úsek BJ ovlivněním snímače počítače náprav PB8 v km 7,812, došlo ve 13:37:29 h k zahájení výstrahy PZZ.

Strojvedoucí vlaku Os 7913, dle svého vyjádření, uviděl na vzdálenost cca 200 m přijíždět k železničnímu přejezdu NA. Protože NA nezpomaloval, použil strojvedoucí zvukovou návěst „Pozor“ lokomotivní houkačkou a následně, když ze vzdálenosti cca 30 m před ŽP zjistil, že NA nezastavil, zavedl rychločinné brzdění. Vzhledem k rychlosti jízdy vlaku, vzdálenosti od ŽP a brzdné dráze, nemohl střetnutí s NA zabránit.

Ve Znaleckém posudku, vypracovaném znalcem pro obor doprava, odvětví doprava železniční, specializace příčiny nehod v železniční dopravě, stanovení výše škod vzniklých při nehodových událostech, a pro obor ekonomika, odvětví ceny a odhady, specializace drážní vozidla včetně tramvají a drážní zařízení, č. 100082/2025 (dále jen Znalecký posudek č. 100082/2025) ze dne 12. 1. 2026 je mj. uvedeno: *„Strojvedoucí vlaku Os 7913 (dopravce ČD) přesto, že nedodržel stanovenou rychlost 50 km/h, plně využil všechny možnosti k zastavení jedoucího vlaku, ale tím, že došlo k vjetí nákladního automobilu na těleso přejezdu krátce před čelem jedoucího vlaku, s ohledem na krátkou zábrzdnu vzdálenost nebylo možné bezpečně vlak před přejezdem zastavit, nebo snížit střetovou rychlost na minimum a tím omezit případné následky mimořádné události na minimum.“*

Následkem střetnutí, při němž vlak Os 7913 narazil do pravé zadní části NA, byl NA otočen o cca 80° a odhozen na výstražníky („B1“ a „B2“) na pravé straně pozemní komunikace v opačném směru jízdy. Ze zaznamenaných dat PZZ vyplývá, že ve 13:38:18 h došlo k indikaci poruchového stavu PZZ způsobeného poškozením výstražníků („B1“ a „B2“).

Vlak Os 7913 vykolejil předním i zadním podvozkem ŘV vpravo ve směru jízdy vlaku, přičemž přední čelo vlaku se v konečném postavení po MU nacházelo mimo traťovou kolej. K vykolejení HDV nedošlo.

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

- 13:38 h – vznik MU;
- 13:39 h – ohlášení vzniku MU řidičem SMV projíždějícím místem MU na linku 112;
- 13:40 h – ohlášení vzniku MU operačním střediskem HZS Středočeského kraje vedoucímu dispečerovi CDP Praha – OŘP pro oblast Praha včetně žádosti o zastavení provozu v mezistaničním úseku Březnice – Bělčice;
- 13:41 h – ohlášení vzniku MU operačním střediskem PČR vedoucímu dispečerovi CDP Praha – OŘP pro oblast Praha;
- 13:43 h – ohlášení změny místa vzniku MU operačním střediskem HZS Středočeského kraje vedoucímu dispečerovi CDP Praha – OŘP pro oblast Praha;
- 13:45 h – ohlášení vzniku MU operačním střediskem HZS Středočeského kraje výpravčímu žst. Blatná;
- 13:49 h – ohlášení změny místa vzniku MU operačním střediskem PČR vedoucímu dispečerovi CDP Praha – OŘP pro oblast Praha;
- 13:50 h – ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 7913 vedoucímu dispečerovi CDP Praha – OŘP pro oblast Praha;
- 13:55 h – ohlášení vzniku MU vedoucím dispečerem CDP Praha – OŘP pro oblast Praha na O18 SŽ;

- 14:01 h – oznámení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI a udělení souhlasu k uvolnění dráhy inspektorem COP DI na základě prvotně oznámených skutečností, a to konkrétně zranění řidiče NA, strojvedoucího vlaku Os 7913 a vykolejení vlaku Os 7913;
- 14:22 h – upřesnění rozsahu zranění řidiče NA pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI;
- 15:48 h – oznámení navýšení počtu zraněných osob, a to konkrétně 4 osob ve vlaku Os 7913 a řidiče NA, pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI;
- 18:00 h – oznámení navýšení počtu zraněných osob, a to konkrétně 5 osob ve vlaku Os 7913 a řidiče NA, pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI;
- 28. 10. 2025 v 8:35 h – ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
- 28. 10. 2025 ve 14:55 h – obnovení provozu – zavedení přechodného omezení traťové rychlosti na $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ v km 6,670 až 7,020;
- 7. 11. 2025 v 10:00 h – obnovení provozu bez omezení.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval ve 13:39 h, tj. bezprostředně po vzniku MU, řidič SMV projíždějící místem MU.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, ÚO Písek, Služba kriminální policie a vyšetřování, Oddělení obecné kriminality Písek;
- PČR, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, ÚO Beroun, Dopravní inspektorát Beroun;
- Letecká záchranná služba Armády ČR Líně;
- ZZS Středočeského kraje, Výjezdové stanoviště Příbram;
- HZS SŽ, Jednotka požární ochrany Plzeň;
- HZS Středočeského kraje, PS Příbram;
- HZS Jihočeského kraje, PS Blatná;
- HZS, Sbor dobrovolných hasičů Bělčice, Březnice a Rožmitál pod Třemšínem.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

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.

Provozovatel dráhy má podle ustanovení § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., resp. z nich odkazovanou normou ČSN 73 6380, mj. za povinnost označit křížení jednokolejných železničních dráh s pozemní komunikací v úrovni kolejí svislou dopravní značkou A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. Výstražný kříž se umísťuje při pravém okraji pozemní komunikace (chodníku) ve směru jízdy vozidel tak, aby žádná část výstražného kříže nebyla od osy krajní koleje vzdálena méně než 4 m. Výstražný kříž musí být viditelný nejméně na vzdálenost délky rozhledu pro zastavení D_z .

Železniční přejezdy s traťovou rychlostí vyšší než $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ nebo s hodnotou dopravního momentu přesahující 10 000 se zabezpečují světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, které musí varovat účastníky silničního provozu s dostatečným předstihem, že se k železničnímu přejezdu blíží vlak nebo drážní vozidlo, červeným přerušovaným světlem a přerušovaným zvukovým signálem. Provedení a umístění výstražníků musí odpovídat normám ČSN 73 6380 a ČSN 34 2650 a výstražníky musí být doplněny tabulkou s upozorněním „POZOR VLAK“.

Pro řidiče silničního vozidla musí být zajištěn rozhled na výstražník na takovou délku, aby mohl řidič spolehlivě zastavit před přejezdem, tj. na délku pro zastavení D_z . Dále pro případ poruchy nebo vypnutí přejezdového zabezpečovacího zařízení musí být zajištěna délka rozhledu pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p na drážní vozidlo ze vzdálenosti 4 m kolmo od osy koleje. Drážní vozidlo má v takovém případě povinnost jet rychlostí do $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí musí být označeno a zabezpečeno. Při křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemní komunikaci.

V případě předmětné MU bylo provedeným šetřením zjištěno, že ŽP P1313 byl řádně označen a zabezpečen a splňoval rozhledové poměry a parametry výstrahy v souladu s vyhláškou č. 177/1995 Sb. a normou ČSN 73 6380.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy, jak v příčinné souvislosti, tak i mimo příčinnou souvislost s MU.

Dopravce je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se řídit pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

Podle ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. je dopravce povinen zajistit, aby strojvedoucí z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti, jednal podle zjištěných skutečností a za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost.

Dopravce ČD stanovil jednotné technologické postupy při provozování drážní dopravy týkající se výše uvedených povinností, které jsou obsaženy ve vnitřních předpisech ČD V 2 a ČD V15/I.

V úseku jízdy mezi žst. Blatná a místem vzniku MU byla strojvedoucím opakovaně překračována nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 7913 ($50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$). Vzhledem k příčině vzniku

MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti s jejím vznikem (dále viz kapitola 4.3.5 této ZZ).

Ve Znaleckém posudku č. 100082/2025 je v souvislosti s technikou jízdy strojvedoucího vlaku Os 7913 mj. uvedeno: „Dle jeho názoru lze konstatovat pouze nedodržování stanovené rychlosti 50 km/h (její trvalé překračování v průběhu poslední jízdy vlaku Os 7913). Znalec může jen potvrdit, že i při tomto nedovoleném překračování stanovené rychlosti toto nebylo příčinou ani spolupříčinou vzniku této mimořádné události.“

Zjištění:

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, ...“;
- § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy, ...“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností, ...“;
- § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost, ...“;
- čl. 31 písm. d) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je zejména povinna sledovat za jízdy vlaku nebo posunového dílu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi a nařízenými pokyny, ...“;
- čl. 122 písm. d) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je za jízdy zejména povinna nepřekročit nejvyšší dovolenou rychlost vlaku, ...“;
- čl. 171 písm. b) vnitřního předpisu ČD V15/I:
„Strojvedoucí vedoucího (hnacího) vozidla vlaku musí při správném účinkování průběžné brzdy v závislosti na aktuálních traťových podmínkách, okamžité dopravní situaci (vyjádřené návěstmi, rádiovým spojením apod.) a skutečné okamžité rychlosti vlaku zajistit snížení rychlosti vlaku na hodnotu požadovanou návěstmi, předpisovými ustanoveními nebo vydanými pokyny, ...“;

- čl. 172 vnitřního předpisu ČD V15/I:

„Strojvedoucí vedoucího vozidla vlaku (hnacího nebo řídicího vozu) musí průběžnou brzdu udržovat v pohotovosti a ovládat tak, aby nedošlo k překročení nejvyšší dovolené rychlosti vlaku v pojížděném úseku“

Dopravce ČD stanovil jednotné technologické postupy při provozování drážní dopravy, které jsou obsaženy ve vnitřním předpisu ČD V 2, týkající se povinností při převzetí HV, a to konkrétně, aby strojvedoucí při převzetí HV potvrdil toto převzetí zápisem do Knihy předávky a rovněž stvrdil svým podpisem.

Šetřením této MU bylo zjištěno, že strojvedoucí vlaku Os 7913 při nástupu na směnu dne 27. 10. 2025 v žst. Blatná neprovedl zápis o převzetí HV do Knihy předávky a převzetí nestvrdil svým podpisem. Jednalo se o administrativní nedostatek, který vzhledem k příčině vzniku MU nelze posuzovat v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

Zjištění:

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, ...“;
- čl. 32 písm. n) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je dále povinna provést zápis do Knihy předávky HV v souvislosti s převzetím hnacího vozidla a převzetí HV stvrdit svým podpisem, ...“;
- čl. 92 písm. f) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Při převzetí odstaveného hnacího vozidla na určeném místě je strojvedoucí, mimo povinnosti stanovených jinými předpisy nebo místními nařízeními, především povinen potvrdit zápisem v Knize předávky HV převzetí hnacího vozidla, ...“.

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 DÚ, 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 DÚ je ve lhůtě do

12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit DI, jaká 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

Dle § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. má při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích. Uživatelé pozemní komunikace si před železničním přejezdem musí, v návaznosti na § 28 odst. 1 a § 29 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet, přičemž nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení nebo přerušovaným zvukem jeho houkačky nebo zvonku.

Rozborem staženého archivu dat ze záznamového zařízení PZZ ŽP P1313 a analýzou videozáznamu kamerového systému firmy se sídlem v bezprostřední blízkosti ŽP bylo zjištěno, že řidič NA zúčastněného na MU si v rozporu s povinnostmi stanovenými právními předpisy nepočínal před ŽP P1313 zvlášť opatrně tím, že na pokyn světelné a zvukové výstrahy PZZ nezastavil vozidlo před ŽP, nepřesvědčil se, zda může ŽP bezpečně přejet, a nedovoleně vjel na ŽP P1313 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 7913 (viz obr. č. 7).

Vzhledem k následkům zranění řidiče NA se v rámci šetření lidského faktoru nepodařilo Drážní inspekci prokazatelně zjistit, co bylo příčinou jeho nereagování na světelnou a zvukovou výstrahu PZZ.



Obr. č. 7: Okamžik střetnutí vlaku Os 7913 s NA

Zdroj: Kámen Hudčice

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, týkající se úloh a povinností uživatele pozemní komunikace – řidiče nákladního automobilu ve vztahu k železničnímu provozu, **v příčinné souvislosti s MU:**

- § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.:
„Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.“;
- § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.:
„Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.“;
- § 29 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.:
„Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, ...“;
- § 29 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb.:
„Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, ...“;
- § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.:
„Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li již vidět nebo slyšet příjíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo ...“.

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

Dopravce ČD provádí kontrolní činnost zaměstnanců, zaměřenou mj. na dodržování interních předpisů dopravce ČD a na dodržování předpisů příslušného provozovatele dráhy, dle přílohy B Metodika kontrolní činnosti v oblasti provozu osobní dopravy vnitřního předpisu ČD Předpis pro kontrolní činnost.

V rámci prováděné kontrolní činnosti doložil dopravce ČD záznamy o provedených kontrolách strojvedoucího vlaku Os 7913 se zaměřením na přímý výkon služby (vlaková dokumentace, technologie vedení vlaku a obsluhy vozidla, dodržování dávkování slyšitelných návěstí a dodržování nejvyšší dovolené rychlosti), a to konkrétně ve dnech 10. 4. 2025 a 12. 8. 2025. Dále dopravce ČD doložil záznamy o provedených kontrolách na přítomnost alkoholu ve dnech 19. 8. 2024 a 16. 12. 2024. Všechny provedené kontroly vyhodnotil dopravce ČD jako výkon služby bez závad.

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

V návaznosti na § 28 a § 29 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. si uživatel pozemní komunikace před ŽP musí počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda může ŽP bezpečně přejet, přičemž nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení nebo přerušovaným zvukem jeho houkačky nebo zvonku.

Toto neplatí pouze v případě, svítí-li přerušované bílé světlo pozitivního signálu PZZ. Řidič musí tedy při jízdě k ŽP zejména upravit rychlost vozidla, sledovat a vyhodnotit signál výstražníků, pokud je ŽP vybaven PZZ. Teprve na základě toho řidič zjistí, zda a jakou rychlostí může ŽP překonat, nebo zda musí vozidlo včas před ŽP zastavit. V případě výstražného signálu PZZ dávaného dvěma přerušovanými červenými světly a zvukem zvonku je ŽP pro uživatele pozemní komunikace jednoznačně uzavřen. V případě pozitivního signálu PZZ dávaného přerušovaným bílým světlem může řidič pokračovat v jízdě přes ŽP rychlostí nejvýše 50 km·h⁻¹. Při absenci signálu červeného i bílého světla jde o tzv. varovný signál, kdy řidič nemusí být PZZ informován o blížícím se drážním vozidle, které jej může ohrozit (v případě vypnutí či poruchy PZZ). V tomto případě se řidič musí pohledem a poslechem přesvědčit, že se k ŽP neblíží drážní vozidlo, a tedy může ŽP bezpečně přejet.

Řidič NA byl na ŽP P1313 upozorněn svislými dopravními značkami, umístěnými vpravo i vlevo na pozemní komunikaci, a to: A 31a „Návěstní deska“ (240 m) doplněná dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“, A 31b „Návěstní deska“ (160 m) a A 31c „Návěstní deska“ (80 m). ŽP P1313 byl z obou stran označen svislými výstražnými dopravními značkami A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ v reflexní úpravě bez zvýraznění žlutozeleným retroreflexním fluorescenčním podkladem, umístěnými vpravo na pozemní komunikaci. Dopravní značení na pozemní komunikaci bylo v souladu s dopravními předpisy pro provoz na pozemních komunikacích. Dopravní značky byly jak v době ohledání provedeném pověřenou osobou provozovatele dráhy bezprostředně po vzniku MU, tak i v době ohledání provedeném DI dne 28. 10. 2025, nepoškozené a dobře viditelné.

Výstražný kříž a světelná skříň výstražníku vpravo na pozemní komunikaci – silnici II. tř. č. 174 byly ze směru jízdy NA viditelné na vzdálenost 90 m.

Viditelnost výstražného kříže a světelné výstrahy na světelné skříni výstražníku je pro pozemní komunikaci – silnici stanovena normou ČSN 73 6380 na vzdálenost minimálně 40 m. Již ze vzdálenosti 80 m byla výstraha PZZ dávaná dvěma červenými střídavě přerušovanými světly spolehlivě rozpoznatelná.

Bezpečné provozování drážní dopravy a bezpečnost účastníků provozu na pozemní komunikaci je na ŽP P1313 zajištěna činností PZZ, které s dostatečným předstihem varuje uživatele pozemní komunikace, že se k ŽP blíží vlak.

Výpočet vyklizovací doby t_v dle normy ČSN 34 2650 – nejkratší doby, během které může ještě bezpečně projet železničním přejezdem nejdelší ($d_s = 22$ m) a nejpomalejší silniční vozidlo rychlostí $v_s = 5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, které při spuštění výstrahy PZZ je ve vzdálenosti 1 m před výstražníkem, tj. nejdelší a nejpomalejší silniční vozidlo musí minout hranici nebezpečného pásma za železničním přejezdem:

$$t_v = 3,6 \cdot d_T \cdot v_s^{-1}$$
$$t_v = 3,6 \cdot 30,02 \cdot 5^{-1} \Rightarrow t_v = 21,62 \text{ s}$$

kde:

d_T – délka směrodatná pro výpočet vyklizovací doby.

Výpočet délky pásma přejezdu d_p – délky pozemní komunikace, ve které se nesmí nacházet silniční vozidlo v době jízdy DV:

$$d_p = d_1 + d_6 + d_8 + d_{11}$$
$$d_p = 5,10 + 0 + 1 + 1,92 \Rightarrow d_p = 8,02 \text{ m}$$

kde:

d_1 – průmět délky nebezpečného pásma do vnějšího okraje jízdního pruhu pozemní komunikace;

d_6 – průmět šířky jízdního pruhu za ŽP do vnějšího okraje jízdního pruhu pozemní komunikace;

d_8 – vzdálenost čela silničního vozidla od čelní plochy světel výstražníku do vnějšího okraje jízdního pruhu pozemní komunikace;

d_{11} – vzdálenost průsečnicku vnějšího okraje jízdního pruhu pozemní komunikace s hranicí nebezpečného pásma a průmětu nejvzdálenější části výstražníku do tohoto okraje.

Výpočet směrodatné délky d_T :

$$d_T = d_p + d_s$$
$$d_T = 8,02 + 22 \Rightarrow d_T = 30,02 \text{ m}$$

kde:

d_p – délka pásma ŽP;

d_s – délka nejdelšího silničního vozidla.

Výpočet přibližovací doby t_L – nejkratší doby od okamžiku pokynu ke spuštění výstrahy do okamžiku, kdy smí vjet čelo drážního vozidla na ŽP:

$$t_L = t_r + t_v + t_{b1} + t_{b2}$$
$$t_L = 1 + 21,62 + 6 + 3 \Rightarrow t_L = 31,62 \text{ s}$$

kde:

t_r – doba reakce zařízení od ovlivnění ovládacího prvku závislého na jízdě DV do zahájení výstrahy;

t_v – vyklizovací doba;

t_{b1} – základní bezpečnostní doba, která musí uplynout od skončení měření vyklizovací doby do příjezdu čela DV na ŽP;

t_{b2} – přídatná bezpečnostní doba.

K aktivaci PZZ ŽP P1313, tj. k zahájení dávání výstrahy červenými přerušovanými světly spojené se zvukovou výstrahou, ve směru jízdy vlaků od žst. Bělčice, tj. ve směru jízdy vlaku Os 7913, dojde obsazením kolejového úseku BJ (přibližovacího úseku) ovlivněním snímače počítače náprav umístěném v km 7,812 jízdou vlaku. Délka přibližovacího úseku ve směru jízdy vlaků od žst. Bělčice je tedy 800 m.

Výpočet doby, za kterou ujede drážní vozidlo vzdálenost od snímače počítače náprav v km 7,812 k úrovni ŽP v km 7,012 traťovou rychlostí $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ (tj. nejvyšší povolenou rychlostí v daném úseku):

$$t = s / v$$
$$t = 800 / 13,88 \Rightarrow t = 57,6 \text{ s}$$

kde:

v – traťová rychlost drážního vozidla v $\text{m}\cdot\text{s}^{-1}$;

s – vzdálenost snímače počítače náprav od úrovně (hrany) ŽP.

Ve výše uvedeném výpočtu byla v celém přibližovacím úseku uvažovaná traťová rychlost $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a tudíž výsledná přibližovací doba 57,6 s platí za podmínky dodržení traťové rychlosti (tj. nejvyšší povolené rychlosti v daném úseku) strojvedoucím příslušného vlaku.

Z rozboru zaznamenaných dat elektronickým rychloměrem, kterým bylo vybaveno HDV 814.305-9, však vyplývá, že strojvedoucí vlaku Os 7913 opakovaně překračoval nejvyšší dovolenou rychlost a v úseku jízdy posledních 1.192 m před vznikem MU, tj. včetně přibližovacího úseku ŽP P1313, jel vlak Os 7913 průměrnou rychlostí $57,8 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ (rychlost v rozmezí **54 –60 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$**).

Na základě této skutečnosti byl proveden výpočet doby, za kterou ujede drážní vozidlo vzdálenost od snímače počítače náprav v km 7,812 k úrovni ŽP v km 7,012 rychlostí $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$:

$$t = s / v$$
$$t = 800 / 16,66 \Rightarrow t = 48 \text{ s}$$

Z výše uvedených výpočtů vyklizovací doby t_v a přibližovací doby t_L dle normy ČSN 34 2650 jednoznačně vyplývá, že nejdelší ($d_s = 22$ m) a nejpomalejší ($v_s = 5$ km·h⁻¹) silniční vozidlo, které je při spuštění výstrahy PZZ ve vzdálenosti 1 m před výstražníkem, mine hranici nebezpečného pásma za železničním přejezdem, tj. bezpečně projede železničním přejezdem před tím, než přijíždějící vlak dosáhne úrovně ŽP, čímž je zajištěna bezpečnost provozování dráhy, drážní dopravy a současně účastníků provozu na pozemních komunikacích i pro rychlost 60 km·h⁻¹.



Ve Znaleckém posudku č. 100082/2025 je mj. uvedeno: „Znalec na základě analýzy činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení může objektivně potvrdit, že i přes toto překročení rychlosti činnost přejezdového zabezpečovacího zařízení nebyla ovlivněna a včas tedy dle nastavených parametrů spustila výstrahu jak světelnou, tak i zvukovou, aby byla splněna podmínka včasného varování uživatele pozemní komunikace o tom, že se k tělesu přejezdu blíží drážní vozidlo. Dle názoru znalce i při dodržení stanovené rychlosti 50 km/h za dané situace by došlo ke vzniku mimořádné události prakticky s obdobnými následky.“

Drážní inspekce provedla ověření doby dávání výstrahy červenými přerušovanými světly spojené se zvukovou výstrahou PZZ ŽP P1313 uživatelům pozemní komunikace, tj. přibližovací doby, jízdou vlaku ve směru od žst. Bělčice. Měřením bylo zjištěno, že až do okamžiku, kdy čelo vlaku Os 7911 dosáhlo úrovně ŽP (viz obr. č. 8), trvala výstraha 57 s.

Na základě výše uvedených výpočtů a ověření doby trvání světelné a zvukové výstrahy davané PZZ lze konstatovat, že přibližovací doba vzhledem k délce ŽP P1313 a traťové rychlosti odpovídá stanovené hodnotě uvedené v tabulce přejezdu (32 s) s další rezervou a je v souladu s ustanovením normy ČSN 34 2650. Z uvedeného vyplývá, že účastníci

provozu na pozemní komunikaci byli činností PZZ ŽP P1313 včas varováni, že se k ŽP blíží vlak.

Rozborem staženého archivu dat ze záznamového zařízení PZZ ŽP P1313 bylo zjištěno, že v čase 13:37:29 h došlo k aktivaci PZZ, tj. k zahájení dávání výstrahy červenými přerušovanými světly spojené se zvukovou výstrahou, obsazením přibližovacího úseku v čase 13:37:28 h ovlivněním snímače počítače náprav PB8 umístěného v km 7,812 jízdou vlaku Os 7913. Z rozboru staženého archivu dat dále vyplývá, že světelná a zvuková výstraha PZZ byla do doby ovlivnění snímače počítače náprav PB7 v km 7,019 jízdou vlaku Os 7913, kdy čelo vlaku se nacházelo 4 m před místem střetnutí s NA, dávána 48 s. Řidič NA byl tudíž činností PZZ ŽP P1313 včas varován, že se k ŽP blíží vlak.

Pro případ poruchy nebo vypnutí PZZ musí být zajištěna rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p na drážní vozidlo, které v takovém případě musí jet rychlostí do $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Dle Přílohy C normy ČSN 73 6380 rozhledová délka L_p je délka úseku dráhy před přejezdem, kterou projede čelo DV traťovou rychlostí, v případě poruchy nebo vypnutí PZZ rychlostí $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, za dobu, potřebnou pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla, aby s vozidlem postačil spolehlivě opustit nebezpečné pásmo přejezdu, a vypočítá se podle vzorce:

$$L_p = v_z / v_{sn} * (D_p + D_s)$$
$$L_p = 10 / 5 * (6,60 + 22,0) \Rightarrow L_p = 57,2 \text{ m}$$

kde:

v_z – traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k přejezdu (v případě poruchy nebo vypnutí PZZ je $v_z = 10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$);

v_{sn} – rychlost nejpomalejšího silničního vozidla (při podélném sklonu zpevněné pozemní komunikace 6 % je u předmětného přejezdu $v_{sn} = 5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$);

D_p – délka měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně kolmo vzdálené 4,0 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu;

D_s – délka nejdelšího silničního vozidla připuštěného k provozu na pozemní komunikaci vedené přes přejezd (největší přípustná délka soupravy je 22,0 m).

Drážní inspekci byla bezprostředně po vzniku MU změřena rozhledová délka L_p ve směru jízdy NA a jízdy vlaku Os 7913. Již ze vzdálenosti 6 m od osy koleje měl řidič NA nerušený rozhled na dráhu 185 m ve směru jízdy vlaku Os 7913 (viz obr. č. 9).

Měřením bylo dále zjištěno, že ze vzdálenosti 17 m od výstražníku měl řidič NA nerušený rozhled na dráhu 92 m ve směru jízdy vlaku Os 7913.



Obr. č. 9: Rozhled z pozemní komunikace na dráhu ze vzdálenosti 6 m od osy koleje Zdroj: D1

Ve Znaleckém posudku č. 100082/2025 v souvislosti s možností zabránit vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 7913 je mj. uvedeno: „Znalec vylučuje, že i při dodržení stanovené rychlosti Os 7913 v dané situaci strojvedoucí mohl zahájit intenzivní brzdění s cílem zastavit čelem vlaku ještě před tělesem přejezdu, a to s ohledem na skutečnou brzdnou dráhu, kterou měl v dané situaci k dispozici, neboť instalovaný brzdový systém motorové jednotky vylučuje vyvinutí tak intenzivního brzdícího účinku, který by toto zastavení umožnil.“

Vyhodnocením dokumentace a záznamů, závěrů komisionálních prohlídek, fotodokumentace pořízené pověřenou osobou provozovatele dráhy bezprostředně po vzniku MU, vyjádření na MU zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, ověřením činnosti zabezpečovacího zařízení a dalších zdokumentovaných skutečností bylo zjištěno, že stav PZZ, technický stav drážních vozidel, ani postup zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU. Řidič NA i přes světelnou a zvukovou výstrahu dávanou PZZ nedovoleně vjel na ŽP v době, kdy se k němu blížil vlak Os 7913.

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 eviduje na dráhách celostátních a regionálních za období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU 1 279 obdobných MU, kdy na ŽP zabezpečených PZS bez závorových břeven došlo ke střetnutí DV se silničními motorovými vozidly. Při těchto MU bylo usmrceno 213 osob, újmu na zdraví utrpělo 956 osob a vznikla hmotná škoda na majetku ve výši 871 402 863 Kč.

Na předmětném ŽP P1313 DI v uvedeném období eviduje 3 obdobné MU:

- ze dne 26. 10. 2009, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 7980 s osobním automobilem (v době vzniku MU byl ŽP P1313 zabezpečen výstražnými kříži). Při MU nedošlo k újmě na zdraví. Vznikla hmotná škoda na majetku ve výši 6 552 Kč;
- ze dne 9. 10. 2013, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 17912 s osobním automobilem (v době vzniku MU byl ŽP P1313 zabezpečen výstražnými kříži). Při MU nedošlo k újmě na zdraví. Vznikla hmotná škoda na majetku ve výši 59 348 Kč;
- ze dne 25. 6. 2018, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 17911 s osobním automobilem. Při MU nedošlo k újmě na zdraví. Vznikla hmotná škoda na majetku ve výši 90 200 Kč.

DI od roku 2012 opakovaně doporučovala provozovateli dráhy SŽ (dříve SŽDC) z důvodu zajištění maximální bezpečnosti na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, zvyšovat úroveň zabezpečení železničních přejezdů tak, aby při

rekonstrukcích a modernizacích tratí a železničních přejezdů už bylo projektováno a instalováno pouze světelné přejezdové zabezpečovací zařízení doplněné závorovými břevely. DI současně těmito bezpečnostními doporučeními doporučovala Drážnímu úřadu přijmout vlastní opatření směřující k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice. Od 1. 4. 2017, kdy nabyla účinnost novela zákona č. 266/1994 Sb., byla bezpečnostní doporučení podobného charakteru určena v souladu s § 53e zákona č. 266/1994 Sb. pouze Drážnímu úřadu. Důvodem pro vydání těchto doporučení byla skutečnost, že nejvíce střetnutí se silničními vozidly s nejzávažnějšími následky se dlouhodobě odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor, naopak dlouhodobě z hlediska nehodovosti a následků je nejpříznivějším druhem zabezpečení železničních přejezdů právě přejezdové zabezpečovací zařízení doplněné o závorová břevena. SŽ (dříve SŽDC) na tato doporučení reagovala mj. tak, že „v případě náhrady stávajících PZM (přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické – pozn. DI) a PZS (přejezdové zabezpečovací zařízení světelné – pozn. DI) moderní technologií bude při projektování preferováno budování přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami, nebudou-li tomu bránit významné technické nebo provozní překážky. Instalace konkrétního přejezdového zabezpečovacího zařízení bude vždy respektovat platné rozhodnutí Drážního úřadu o rozsahu a způsobu zabezpečení železničního přejezdu.“. Drážní úřad mj. zaslal jako opatření následující vyjádření: „Drážní úřad, jako drážní správní úřad tak doporučuje trvale Správě železnic, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení. Prioritou by měly být přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi.“.

Drážní inspekce stále podporuje doplňování závorových břeven u železničních přejezdů (prioritně u těch s vyšším dopravním momentem a nepříznivými místními podmínkami), avšak v případě vydávání dalších bezpečnostních doporučení u konkrétních mimořádných událostí zohledňuje specifika daného železničního přejezdu a dané bezpečnostní doporučení tak vydává v konkrétnější podobě.

Šetřením příčin a okolností vzniku této MU bylo zjištěno, že provozovatel dráhy SŽ zvýší úroveň zabezpečení tohoto železničního přejezdu v rámci akce „Doplnění závor na přejezdu P1313 v km 7,009 trati Břežnice – Strakonice“. Avšak s ohledem na skutečnost, že termín realizace této stavby byl z roku 2026 posunut na srpen roku 2027, Drážní inspekce v tomto případě bezpečnostní doporučení vydává.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P1313 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 7913, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Příspěvající 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:

- an unauthorized entrance of the lorry at the level crossing No. P1313 at the time when the regional passenger train No. 7913 was arriving, caused by behavior of the driver of the lorry, who did not respect the light and acoustic warning of the level crossing safety equipment and did not make sure whether he could safely pass the level crossing.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- Správa železnic organizuje preventivní bezpečnostní kampaně zaměřené na bezpečnost na železničních přejezdech z pohledu účastníků silničního provozu, viz webová prezentace „Bezpečnost na přejezdech“ na <https://www.spravazeleznic.cz/bezpecna-zeleznice/bezpecnost-na-prejezdech>.

Dopravce ČD do doby vydání ZZ nepřijal a nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

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

- IM organizes preventive safety campaigns focused on safety at level crossings from the perspective of road users; see the „Safety at level crossings” web presentation available on <https://www.spravazeleznic.cz/bezpecna-zeleznice/bezpecnost-na-prejezdech>.

The railway undertaking ČD did not take any measures at the date when the report is published.

5.3 Doplnující zjištění

U dopravce ČD:

- strojvedoucí opakovaně překračoval nejvyšší dovolenou rychlost vlaku;
- strojvedoucí neprovedl zápis o převzetí HV do Knihy předávky.

Additional observations

At the railway undertaking ČD:

- the train driver repeatedly exceeded the maximum permitted speed of the train;
- the train driver did not perform record about takeover of the locomotive to the Book of handover.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P1313 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to take own measure to ensure addition of the level crossing No. P1313 which is secure by flashing light level crossing warning system to a level crossing system equipped with barriers which with regard to point of view of optical and manual barrier will reduce probability of the driver's entrance at the level crossing when he does not respond to light signalization in the warning state.

V Plzni dne 20. května 2026

Ing. Klára Majdlová
inspektor
Územního inspektorátu Plzeň

Ing. Petr Menci
vedoucí
Územního inspektorátu Plzeň

