

**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

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

Nedovolená jízda sunutého posunového dílu za úroveň seřadovacího návěstidla Se9 s návěstí „Posun zakázán“ a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku R 668 v železniční stanici Jihlava

Pondělí, 13. ledna 2025

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

Unauthorized movement (SPAD) of the shunting set of cars behind the shunting signal device Se9 with signal „Shunting forbidden“ and entry to a train route for the long distance passenger train No. 668 at Jihlava station

Monday, 13<sup>th</sup> January 2025

č. j.: MU-63/2025/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 SHRNU TÍ



Zdroj: Drážní inspekce

- Vznik události: 13. 1. 2025, 9:42 h.
- Popis události: nedovolená jízda sunutého posunového dílu za úroveň seřaďovacího návěstidla Se9 s návěstí „Posun zakázán“ a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku R 668.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Jihlava, staniční kolej č. 5a, seřaďovací návěstidlo Se9 v km 198,464.
- Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce posunového dílu a vlaku R 668).
- Následky: bez újmy na zdraví osob;  
celková škoda 11 037 Kč.

### Bezprostřední příčina:

- nezjištění návěstí „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se9 v železniční stanici Jihlava vedoucím posunové čety, který stál v čele sunutého posunového dílu.

### Příspěvající faktory:

- vydání pokynu pro zahájení posunu vedoucím posunové čety, který stál v čele sunutého posunového dílu a zastával funkci zaměstnance řídicího posunu, aniž by posun sjednal s výpravčím žst. Jihlava a byla mu sdělena technologie posunu;
- uvedení posunového dílu do pohybu strojvedoucím, aniž by znal technologii posunu;

- nesprávné navázání rádiového spojení a udělení souhlasu k posunu, který nebyl řádně sjednán, výpravčím žst. Jihlava, a to k zahájení posunu sunutím na volnou kolej, v jejímž pokračování nebyla zajištěna boční ochrana jízdnicích cest sbíhajících se s kolejí, na které byla postavená vlaková cesta pro vlak R 668.

Systemová příčina nebyla Dražní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Dražní inspekcí vydáno.

## SUMMARY

- Date and time: 13<sup>th</sup> January 2025, 9:42 (8:42 GMT).
- Occurrence type: unauthorized movement (SPAD).
- Description: unauthorized movement (SPAD) of the shunting set of cars behind the shunting signal device Se9 with signal „Shunting forbidden“ and entry to the train route for the long distance passenger train No. 668.
- Type of train: the shunting set of cars;  
the long distance passenger train No. 668.
- Location: Jihlava station, the station track No. 5a, the shunting signal device Se9, km 198,464.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);  
České dráhy, a. s. (RU of the shunting set of cars and the long distance passenger train No. 668).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;  
total damage CZK 11 037,-
- Causal factor:
- failure to find out the signal „Shunting forbidden“ of the shunting signal device Se9 at Jihlava station by the supervisor of the shunting who stood at the head of the shunting set of cars.
- Contributing factors:
- the supervisor of the shunting who stood at the head of the shunting set of cars and was employee who managing shunting without having arranged the shunting with the station dispatcher at Jihlava station and without knowing technology of shunting;
  - setting the shunting set of cars in motion by the train driver without being familiar with the shunting technology;
  - the station dispatcher at Jihlava station started wrongly radio connection and gave permission to shunting, which was not properly arrange and starting shunting by pushing to the open track in whose continuance was not ensured flank protection of routes where converged with the track where was set the train route for the long distance passenger train No. 668.
- Systemic factor: none.
- Recommendation: not issued.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	11
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	11
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	11
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	11
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	11
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	11
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	12
2.9 Interakce se soudními orgány.....	12
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	12
3 POPIS UDÁLOSTI.....	12
3.1 Popis a základní informace.....	12
3.1.1 Popis typu události.....	12
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	12
3.1.3 Popis místa události.....	12
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	16
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	16
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	16
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	17
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	18
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	20
3.2 Faktický popis události.....	28
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	28
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.....	42
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	42
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	43
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	43
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	43
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	43
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	43
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	43

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	43
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	44
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	44
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.	44
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	44
4.3 Lidské faktory.....	44
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	44
4.3.2 Pracovní faktory.....	45
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	46
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	46
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	46
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	46
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	46
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	46
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	46
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	46
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	46
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	46
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	47
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	47
5 ZÁVĚRY.....	47
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	47
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	48
5.3 Doplnující zjištění.....	49
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	50
PŘÍLOHY.....	51

**Seznam použitých zkratk a symbolů**

CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDV	hnací drážní vozidlo/a
HZS	hasičská záchranná služba
IZS	integrováný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JZB	jednoduchá zkouška brzdy
MU	mimořádná událost
OCP	oblastní centrum provozu
OŘ	oblastní ředitelství
OŘOD	oblastní ředitelství osobní dopravy
PČR	Policie České republiky
PO	provozní obvod
PP	pracoviště provozu
PVDS	pokyny pro výkon dopravní služby
RB	radioblok
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
SK	staniční kolej (staniční koleje)
SŘ	staniční řád
SSZT	správa sdělovací a zabezpečovací techniky
STE	síť technologická
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej
TNŽ	technická norma železnic
TP	technické podmínky
TRS-SRD	traťový rádiový systém – síť radiodispečerská
TTP	tabulky traťových poměrů
ÚI	územní inspektorát
VOS	všeobecná operativní síť
VZ	vlakový zabezpečovač
ZBHDV	zkouška brzdy hnacího drážního vozidla
ZPD	základní přepravní dokumentace
ZR	základnová radiostanice
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 dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 260/2023 Sb.	vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, 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 dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
TNŽ 34 2610	TNŽ 34 2610 „Železniční světelná návěstidla“, 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 SŽDC (ČD) T121	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC (ČD) T121 ÚDRŽBA VENKOVNÍHO ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ“, 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
vnitřní předpis SŽ Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ T7	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ T7 Rádiový provoz“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŘ žst. Jihlava	staniční řád železniční stanice Jihlava, ve znění účinném v době vzniku MU
PŘ MRS	provozní řád provozovatele dráhy SŽ „Provozní řád místních rádiových sítí PO Jihlava“, ve znění účinném v době vzniku MU

PVDS

pokyn provozovatele dráhy SŽ „Pokyny pro výkon  
dopravní služby ŽST Jihlava“, 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 13. 1. 2025.

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

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její opakovanosti, 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 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: 3x inspektor ÚI 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 DV, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- analýza dat zaznamenaných registračními rychloměry zúčastněných drážních vozidel;
- analýza dat archivu SZZ žst. Jihlava;
- analýza zápisů se zúčastněnými zaměstnanci;

- podání vysvětlení zúčastněných osob;
- analýza komunikace zaznamenaná záznamovým zařízením v žst. Jihlava;
- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce;
- šetření vlivu 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: nedovolená jízda DV.

Skupina MU: incident.

### 3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 13. 1. 2025.

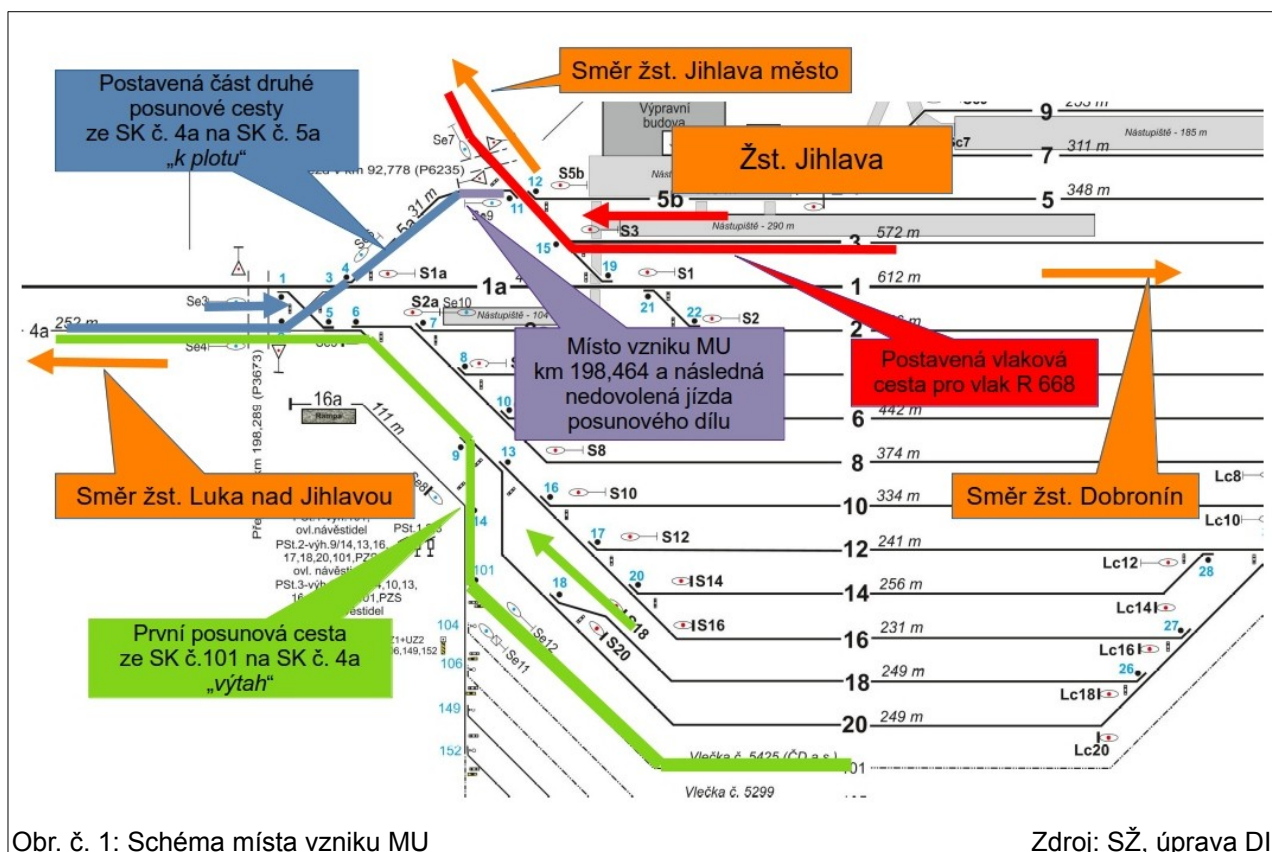
Čas: 9:42 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Jihlava, seřaďovací návěstidlo Se9, staniční kolej č. 5a, km 198,464.

GPS souřadnice: [49.4132186N, 15.5997011E](#)

### 3.1.3 Popis místa události

Žst. Jihlava leží na dráze železniční, celostátní, trati dle TTP 322C Brno-Horní Heršpice – Jihlava, v km 198,627 a zároveň v km 92,653 (= 198,627 – srovnání km polohy obou tratí) trati dle TTP 701A Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod. V přilehlém mezistaničním úseku mezi žst. Jihlava a žst. Jihlava město bylo zřízeno TZZ 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620, obousměrné automatické hradlo typu AHP03, bez přenosu kódu VZ, s úplnou blokovou podmínkou zaváděnou při odjezdu na trať.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: SŽ, úprava DI

Ohledání místa vzniku MU bylo provedeno ve směru nedovolené jízdy sunutého posunového dílu, tj. proti směru jízdy vlaku R 668.

Nejprve bylo provedeno ohledání sunutého posunového dílu a vlaku R 668. Dále místo vzniku MU v km 198,464 včetně návěstidla Se9. Závěrem byla ohledána relevantní část infrastruktury a dopravní kancelář žst. Jihlava.

Ohledáním sunutého posunového dílu bylo zjištěno:

- sunutý posunový díl zastavil předním čelem v km 198,505, tj. 41 m za místem vzniku MU;
- první dvojkolí prvního podvozku sunutého DV se nacházelo před hroty jazyka výhybky č. 11 a druhé dvojkolí za těmito hroty;
- sunutý posunový díl byl složený ze dvou DV, v čele DV CZ-ČD 50 54 29-29 024-8 označení Btr<sup>753</sup> a HDV CZ-ČD 95 54 5 843 024-1;
- posunový díl byl řádně svěšen a brzděn průběžnou brzdou;
- měl 8 náprav, délku 45 m a hmotnost 99 t;
- tato souprava byla připravena po nazbrojení na SK č. 101 v areálu vlečky ČD, a.s. – Jihlava a posunem probíhalo její přistavení do žst. Jihlava, odkud měla následně pokračovat jako vlak Os 14813;

- HDV posunového dílu bylo v době vzniku MU ovládáno strojvedoucím ze stanoviště č. 2;
- v době ohledání byly ovládací prvky na stanovišti strojvedoucího ve stavu:
  - směrová páka v poloze jízdy vzad, jízdní páka v poloze rychlobrzda, přidavná brzda v poloze zabrzděno a přepínač návěstních světel v poloze „B“;
  - na displeji radiostanice byl znázorněn naladěný simplexní kanál č. 12, duplexní TRS-SRD na kanálové skupině (stuze) 66;
  - na displeji elektronického rychloměru byl zjištěn rozdíl vůči přesnému času +27 s;
- posun sunutého posunového dílu byl prováděn s posunovou četou;
- čelo HDV, tzn. konec posunového dílu ve směru jízdy, bylo označeno dvěma rozsvícenými bílými světly ve stejné výši;
- vedoucí posunové čety dával při jízdě sunutím po postavené části druhé posunové cesty pokyny strojvedoucímu z místa na předním čele sunutého DV telekomunikačním zařízením pomocí ruční radiostanice Motorola Dp1400;
- při MU nedošlo ke škodě na posunovém dílu.

#### Ohledáním vlaku R 668 bylo zjištěno:

- vlak R 668 zastavil čelem HDV v km 198,572, tj. 27 m za odjezdovým návěstidlem S3 a 67 m před čelem sunutého posunového dílu;
- vlak byl sestaven z HDV CZ-ČD 91 54 7 242 213-7, řízeného strojvedoucím ze stanoviště č. 2, a 5 TDV, viz tabulka v bodu 3.1.7 této ZZ;
- čelo i konec vlaku byly označeny předepsanými návěstmi;
- ve svěšení vlaku nebyly zjištěny závady;
- vlak měl délku 139 m, 24 náprav, hmotnost 311 t, potřebná brzdící % 103, skutečná brzdící % 118 a byl brzděn I. způsobem brzdění v režimu brzdění R;
- na místě bylo provedeno dopravcem za přítomnosti DI vyjmutí rychloměrného proužku z mechanického registračního rychloměru;
- stav ovládacích prvků: řídicí kontrolér v poloze „0“, směrový přepínač v poloze „0“, průběžná brzda v poloze jízda, přímočinná brzda v poloze zabrzděno;
- stav manometrů: brzdové válce 3,8 bar, hlavní potrubí 5 bar;
- při MU nedošlo ke škodě na vlaku R 668.

#### Ohledáním zabezpečovacího zařízení bylo zjištěno:

- SZZ je dle SŽ TNŽ 34 2620 3. kategorie – elektronické stavědlo typu ESA 11 s ovládáním z JOP, se vzdáleným prováděcím počítačem v žst. Dobronín a v žst. Šlapanov;

- na pracovišti uzlového výpravčího žst. Jihlava v dopravní kanceláři žst. Jihlava byl zdokumentován záznamník poruch, telefonní zápisník, stav SZZ zobrazený na monitorech JOP a ovládací zařízení pro telefonní a rádiovou komunikaci;
- mezi žst. Jihlava a žst. Jihlava město bylo zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620, obousměrné automatické hradlo typu AHP03, bez přenosu kódu VZ, s úplnou blokovou podmínkou zaváděnou při odjezdu na trať;
- za přítomnosti DI byl stažen archiv SZZ žst. Jihlava obsahující data o posunové cestě a vlakové cestě pro vlak R 668 a byla pořízena fotodokumentace a videozáznam SZZ žst. Jihlava;
- ze záznamu archivu SZZ bylo zjištěno postavení posunové cesty ze SK č. 4a na SK č. 5a a postavení vlakové cesty pro vlak R 668 ze SK č. 3 do traťové koleje ve směru žst. Jihlava město;
- dále na záznamu došlo k obsazení kolejového úseku za návěstidlem Se9 posunovým dílem ještě před obsazením kolejového úseku postavené vlakové cesty za návěstidlem S3 rozjíždějícím se vlakem R 668 a následnou indikací změny návěstního znaku na návěstidle S3;
- časová odchylka času aktivního TPC SZZ byla +6 s vůči přesnému času.

#### Ohledáním infrastruktury bylo zjištěno:

- kolejnice byly v době ohledání místa MU suché, na pražcích a mezi kolejnicemi ležela vrstva dříve napadaného sněhu do výšky 5 cm;
- DI byla přítomna při prohlídce součástí výhybky a elektromotorického přestavníku na výhybce č. 11 po jejím násilném přestavení (rozřezu);
- poškození nebylo zjištěno a západková zkouška vyhověla v obou koncových polohách;
- návěstidlo Se9 bylo návěstidlo seřaďovací platné pro posun, stožárové, dvousvětlové, typu AŽD 70, umístěné vpravo přímo u SK č. 5a v km 198,464;
- stav nátěru návěstidla Se9 včetně označení byl bez závad;
- DI byla přítomna při prohlídce návěstidla Se9. Napětí na žárovce modrého světla bylo 10,94 V (v dovolené toleranci mezi 10,2 V a 11,2 V dle čl. 122 písm. d) vnitřního předpisu SŽDC (ČD) T121). Žárovka uvnitř návěstní optiky byla typu stanoveného výrobcem. Viditelnost světelné návěsti „Posun zakázán“ byla více než 100 m v souladu s § 7 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Povětrnostní podmínky: denní doba, jasno, -3 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: rovinatý terén, geografické uspořádání žst. Jihlava nemělo souvislost se vznikem MU.

V žst. Jihlava nebyly bezprostředně před vznikem MU 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 nedošlo k újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce, osob ve smluvním poměru a ani u cestujících a třetích osob.

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- |                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| • drážní vozidla                   | 0 Kč;      |
| • zprovoznění dopravní cesty dráhy | 11 037 Kč; |
| • životním prostředí               | 0 Kč.      |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy (zprovoznění dráhy) a životním prostředí vyčíslena **celkem na 11 037 Kč.**

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

V důsledku vzniku MU došlo k omezení drážní dopravy v žst. Jihlava od 9:42 h do 12:45 h.

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

#### Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- uzlový výpravčí (dále jen výpravčí) žst. Jihlava, zaměstnanec SŽ;
- výpravčí vnější služby žst. Jihlava, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec ČD;
- posunovač, pověřen plněním povinností vedoucího posunové čety, zaměstnanec ČD (v ZZ pro přehlednost uváděn jako vedoucí posunové čety);
- strojvedoucí vlaku R 668, zaměstnanec ČD.

#### Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Střelice – Jihlava, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Střelice – Jihlava, byla SŽ.

Dopravcem posunového dílu a vlaku R 668 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 00.

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

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

Posunový díl:		Sestava posunového dílu:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	45	HDV:	95 54 5 843 024-1	P
Počet náprav:	8	TDV:	50 54 29-29 024-8 Btn <sup>753</sup>	R
Hmotnost (t):	99			

Pozn. k posunovému dílu:

- v posunovém dílu se nacházel strojvedoucí a vedoucí posunové čety;
- držitelem DV byly ČD.

HDV 843 024-1 posunového dílu bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – registračním rychloměrem METRA, č. 6164.

Ze zaznamenaných dat po provedení korekce vyplývá:

- 9:38:16 h tažený posunový díl se rozjel z depa ze SK č. 101, následovalo zvyšování rychlosti na 22 km.h<sup>-1</sup>;
- 9:39:15 h tažený posunový díl dosáhl maximální rychlosti 22 km.h<sup>-1</sup> a následně začal postupně zpomalovat;
- 9:39:38 h tažený posunový díl zastavil na SK č. 4a. Ujetá vzdálenost 381 m;
- 9:41:32 h strojvedoucí navolil směr vpřed (pozn. DI: na stanovišti 2 směr vzad) a rozjel se ze SK č.4a. Po ujetí dráhy 182 m za 38 s dosáhl rychlosti 17 km.h<sup>-1</sup>. Posun byl prováděn sunutím;
- 9:42:23 h **vznik MU** – sunutý posunový díl projel kolem návěstidla Se9 rychlostí 17 km.h<sup>-1</sup>;
- 9:42:26 h registrováno použití rychlobrzdy;
- 9:42:32 h sunutý posunový díl zastavil z rychlosti 17 km.h<sup>-1</sup> na dráze 14 m v km 198,505.

Horní hranice rychlosti sunutého posunového dílu (30 km.h<sup>-1</sup>) nebyla překročena.

HDV 843 024-1 posunového dílu mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 5006/04-V.22, vydaný DÚ dne 8. 4. 2004. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 2. 9. 2024 se závěrem, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách.

Předmětné HDV posunového dílu na stanovišti strojvedoucího bylo v době MU vybaveno funkční vozidlovou radiostanicí, která umožňuje spojení strojvedoucího se zaměstnanci provozovatele dráhy na síti TRS-SRD. Vozidlová radiostanice zároveň v síti TRS-SRD umožňovala (ovládáním elektropneumatického ventilu v hlavním potrubí) samočinné zastavení vlaku na základě povelu vyslaného traťovou částí vlakového rádiového zařízení.

Vlak:	R 668	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	139	HDV:	91 54 7 242 213-7	P
Počet náprav:	24	TDV:	51 54 29-41 085-2	R

Hmotnost (t):	311		51 54 20-41 888-8	R
Potřebná brzdicí procenta (%):	103		51 54 29-41 096-9	R
Skutečná brzdicí procenta (%):	118		61 54 20-70 017-6	R
Chybějící brzdicí procenta (%):	0		61 54 30-30 007-4	R
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h <sup>-1</sup> ):	40			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku R 668:

- ve vlaku cestovalo dle vyjádření PČR cca 30 cestujících;
- držitelem DV byly ČD.

HDV 242 213-7 vlaku R 668 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – registračním rychloměrem typu METRA, č. RT9-D05.157 s rozsahem stupnice do 150 km.h<sup>-1</sup>. Záznam se zapisoval na rychloměrný proužek s uhlíkovou vrstvou. Korekce času nebyla provedena.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 9:42:20 h vlak R 668 se rozjel ze 3. SK žst. Jihlava, následně na dráze 25 m dosáhl rychlosti 13 km.h<sup>-1</sup>, kterou pokračoval v jízdě na dráze 20 m;
- 9:42:45 h zastavení vlaku R 668 v km 198,572 po použití rychlobrzdy na dráze 10 m.

HDV bylo během této jízdy ovládáno z prvního stanoviště. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku nebyla překročena.

HDV 242 213-7 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 0026/01-V.02, vydaný DÚ dne 19. 1. 2001. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 5. 9. 2024 se závěrem, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách.

Předmětné HDV vlaku R 668 bylo v době MU vybaveno funkční vozidlovou radiostanicí, která umožňuje spojení strojvedoucího se zaměstnanci provozovatele dráhy na síti TRS-SRD. Vozidlová radiostanice zároveň v síti TRS-SRD umožňovala (ovládáním elektropneumatického ventilu v hlavním potrubí) samočinné zastavení vlaku na základě povelu vyslaného traťovou částí vlakového rádiového zařízení.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci. Vznik MU nebyl v příčinné souvislosti s technickým stavem DV.

### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

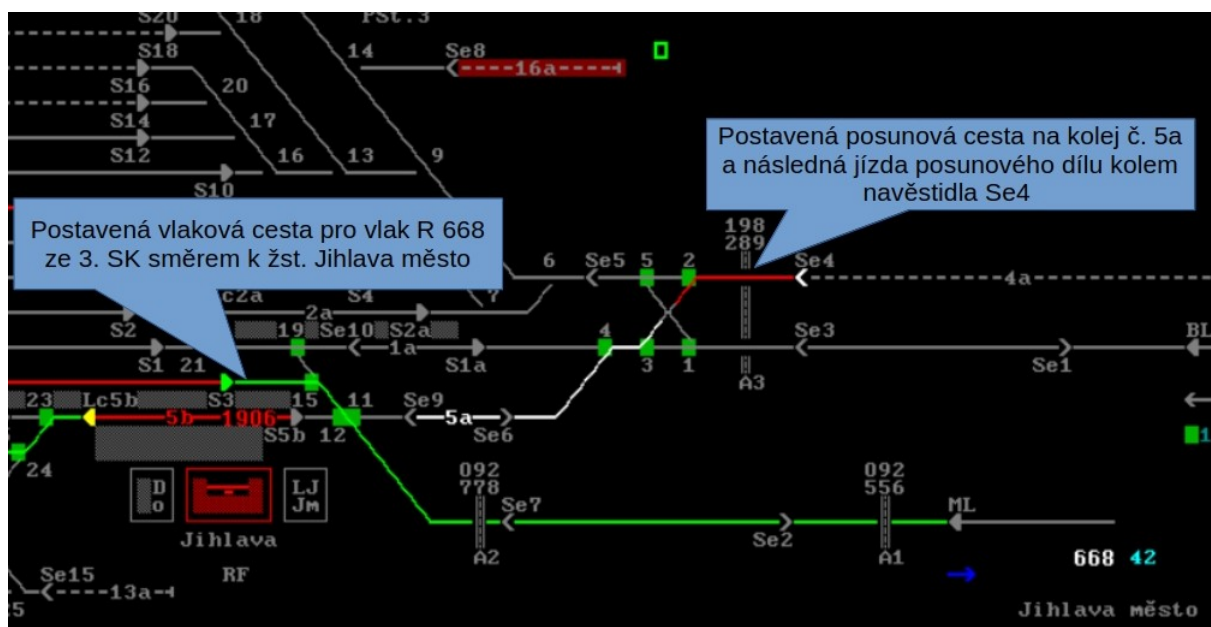
Místo MU se nacházelo na SK č. 5b v km 198,464. Trať byla před místem MU vedena ve směru jízdy posunového dílu v mírném pravém oblouku v prostoru osobního nádraží žst. Jihlava. Železniční svršek byl tvořen kolejnicemi tvaru S49 upevněnými svěrkami ŽS4 na žebrových podkladnicích na dřevěných pražcích. Zapuštěné šterkové lože bylo čisté. Seřaďovací návěstidlo Se9 bylo návěstidlo světelné, stožárové, platné jen pro posun a bylo umístěno vpravo přímo u koleje ve směru jízdy posunového dílu.

Žst. Jihlava byla elektrifikovaná střídavou napájecí soustavou s napětím 25 kV o kmitočtu 50 Hz. SZZ bylo 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620 typu ESA 11.

SZZ mělo platný Průkaz způsobilosti ev. č. PZ 1590/07-E.46, vydaný DÚ dne 16. 11. 2007 s platností na dobu neurčitou. Poslední údržba SZZ před vznikem MU byla provedena dne 8. 1. 2025.

Z dat záznamového zařízení SZZ v žst. Jihlava ze dne 13. 1. 2025 (po zohlednění odchylky mezi časem reálným a časem zaznamenaným technologickými počítači SZZ), mj. vyplývá:

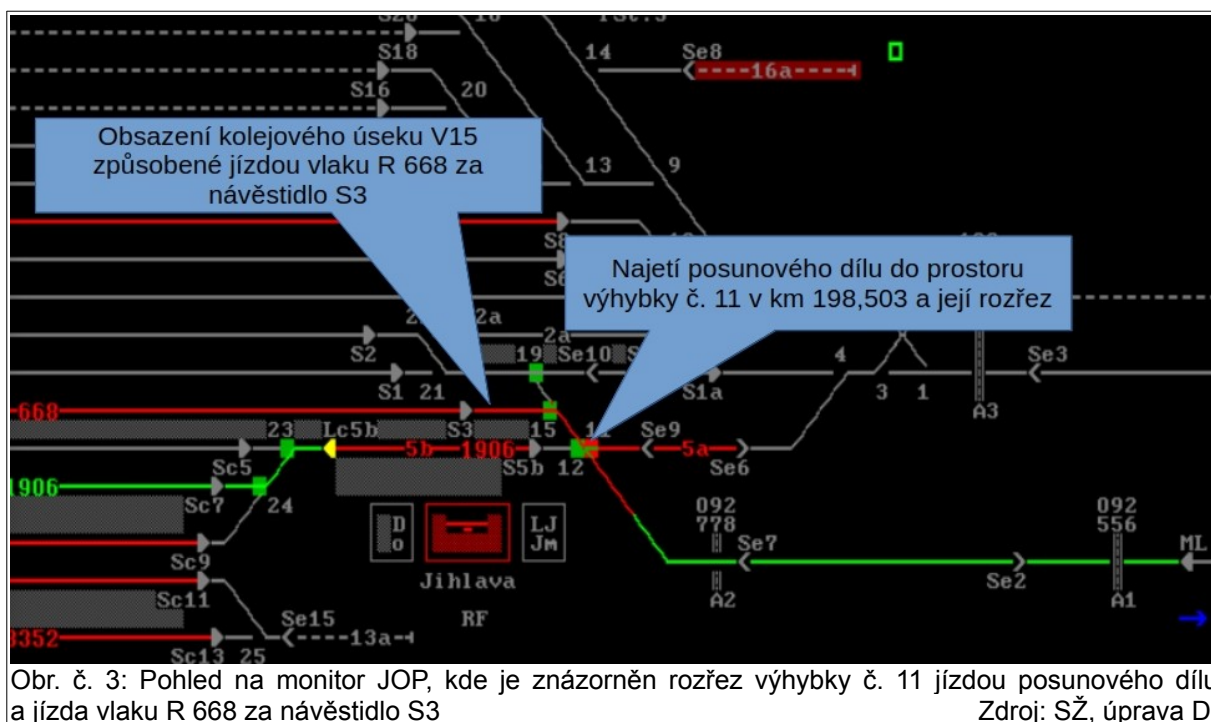
- 9:38:28 h čelo posunového dílu minulo návěstidlo Se12 na 101. SK, které nebylo obsluhováno;
- 9:41:25 h postavena posunová cesta od návěstidla Se4 na kolej č. 5a. Na návěstidle Se4 se rozsvítila návěst „Posun dovolen“ na návěstidle Se9 svítila návěst „Posun zakázán“;
- 9:41:47 h sunutý posunový díl minul seřadovací návěstidlo Se4 (viz Obr. č. 2);
- 9:41:48 h postavení vlakové cesty a rozsvícení povolující návěstí na návěstidle S3 pro vlak R 668;
- 9:42:25 h posunový díl obsadil kolejový úsek za návěstidlem Se9 s návěstí „Posun zakázán“ (kolejový úsek začíná až 4 m za návěstidlem);
- 9:42:27 h rozsvícení návěstí „Stůj“ na návěstidle S3. Jednalo se o náhlou změnu návěstního znaku v důsledku narušení postavené vlakové cesty projetím návěstidla Se9 s návěstí „Posun zakázán“ posunovým dílem;
- 9:42:32 h čelo vlaku R 668 minulo návěstidlo S3 s návěstí „Stůj“;
- 9:42:34 h indikace rozřezu výhybky č. 11 (viz Obr. č. 3).



Obr. č. 2: Pohled na monitor JOP, kde je znázorněna jízda posunového dílu a postavená vlaková cesta pro vlak R 668 stojící na 3.SK  
Zdroj: SŽ, úprava DI

SZZ vykazovalo v době vzniku MU správnou činnost a nebyly na něm evidovány žádné poruchy. Přezkoušením a kontrolou zařízení včetně dokumentace bylo zjištěno, že

pracovalo v době vzniku MU jemu předepsaným způsobem a bylo ve vyhovujícím provozně technickém stavu.



### 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 posunového dílu – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 13. 1. 2025 nastoupil na směnu v žst. Třebíč ve 2:58 h, odpočatý, střizlivý a bez osobních problémů;
  - po příjezdu do žst. Jihlava prováděl posun z depa s HDV 843 024-1 a vozem 29-29 024-8 na vlak 14813;
  - s výpravčím sjednal posun ze SK č. 101 na SK č. 4a do „výtahu“ (pozn. DI: dle SŽ žst. Jihlava místní název pro SK č. 4a);
  - výpravčí sdělil posunovou cestu, kterou zopakoval;
  - ve svolení k posunu zaznělo ze 101. koleje do výtahu;
  - tato část posunové cesty (pozn. DI: jednalo se o první posunovou cestu) proběhla bez závad a bez účasti posunové čety;
  - po zastavení ve výtahu (pozn. DI: SK č. 4a) změnil na vysílače simplexní kanál na č. 23 a čekal na pokyny vedoucího posunové čety;
  - vedoucí posunové čety byl přítomen v čele posunového sunutého dílu;

- na pokyn vedoucího posunové čety „*Vlak 14813 můžeme sunout*“ nejprve pohledem zkontroloval první návěstidlo v posunové cestě (pozn. DI: Se4) a poté uvedl posunový díl do pohybu;
  - dále se řídil pokyny vedoucího posunové čety;
  - na pokyn „*Stůj, stůj, stůj*“ posunový díl zastavil a informoval se o vzniklé situaci;
  - dále sdělil, že souprava posunového dílu byla průběžně brzděna a brzda byla v pořádku;
  - informaci o druhé části posunové cesty (pozn. DI: jednalo se o postavenou část druhé posunové cesty) neměl;
  - na otázku „*kdo informoval zúčastněné o změně zaměstnance řídícího posun*“ odpověděl „*já ne*“;
  - naposledy měl službu v žst. Jihlava 9. 1. 2025.
- strojvedoucí posunového dílu – Záznam o podaném vysvětlení DI:
    - při nástupu na směnu dne 13. 1. 2025 byl odpočatý a směna probíhala standardně, bez problémů;
    - profesi strojvedoucího vykonává cca 5 let. V době vzniku MU byl v režimu „letmo“, takže práce byla pestrá, rozmanitá, a tím pádem sklon k rutinnímu jednání neměl;
    - v průběhu směny nedošlo k žádnému konfliktu a také nebyl něčím či někým rozrušen;
    - jak probíhal posun do depa po příjezdu vlaku Os 14806 do žst. Jihlava (pozn. DI: sjednání, svolení, souhlas) a kde se v tu dobu nacházel vedoucí posunové čety, si konkrétně již nevzpomíná, ale věděl, že se naladil na kanál č. 12 a sjednal posun s výpravčím. Myslí si, že byl vedoucí posunové čety připravený na SK ho odvést. Poté došlo k objetí vozu a následnému přivěšení z druhé strany;
    - následoval posun do depa. Nejprve vyjeli do výtahu, kde byl v čele posunového dílu a následně do depa na SK č. 101. Vedoucí posunové čety při tomto posunu byl v čele sunutého dílu;
    - při provádění posunu soupravy od vlaku 14806 do depa byl naladěn na kanále č. 12 a poté se přeladil na kanál č. 23. Takto se to v žst. Jihlava dělalo běžně;
    - po příjezdu do depa byla souprava vyzbrojena;
    - při sjednávání posunu sdělil výpravčímu číslo vlaku. Z té informace již výpravčí předpokládá, kam vlak jede, a podle toho určuje posunovou cestu dle dopravní situace;
    - na otázku, zda měl tento posun proběhnout jako obvykle, nebo ho provázely před vznikem MU nějaké mimořádnosti a proč se soupravou odjel z depa se zpožděním, odpověděl, že v režimu letmo neví, jak tento posun obvykle probíhá. Někdy jej výpravčí dají na kolej č. 2a a nebo na kolej č. 5b. Proč měl zpoždění, si již nevybavuje. Asi zdržení při objíždění soupravy a zbrojení;

- technologie posunu byla uvedena v nástupních tabulkách;
  - pro první posun ze 101. koleje do výtahu probíhalo sjednání tak, že se ozval výpravčímu na kanále č. 12, který mu sdělil posunovou cestu včetně souhlasu, protože se návěstidlo neobsluhovalo;
  - po zbrojení soupravy si řekl osobně s vedoucím posunové čety, že se blíží čas odjezdu a jedou do stanice. Také mu řekl, že tuto první posunovou cestu ze SK č. 101 do „výťahu“ si sjedná sám. Vedoucí posunové čety byl ve voze a první posun byl prováděn bez posunové čety. Po ukončení této části posunu ve výtahu převzal povinnosti zaměstnanec řídicího posun vedoucí posunové čety;
  - při provádění první části posunu ze SK č. 101 do „výťahu“ byl naladěn na kanále č. 12 a poté se přeladil na kanál č. 23 proto, aby obdržel další informace o posunu;
  - s vedoucím posunové čety se dál nedomlouvali. Později slyšel v radiostanici informaci „14813 suneme“;
  - o změně zaměstnanec, který plnil povinnosti zaměstnanec řídicího posun, výpravčího neinformoval;
  - vedoucí posunu mu žádnou technologii posunu nesdělil. Konkrétně nevěděl, kam se soupravou má jet. Po obdržení informace „14813 suneme“ pohledem z okénka zkontroloval první návěst v posunové cestě „Posun dovolen“ a uvedl posunový díl do pohybu;
  - běžně se souprava přistavuje rovnou na odjezd (pozn. DI: na SK č. 5b);
  - není běžné, že se při posunech dopravce ČD komunikuje s posunovou četou na kanále č. 12 rádiové sítě VOS. S posunovou četou se komunikuje na kanále č. 23;
  - se soupravou zastavil na pokyn vedoucího posunu „stůj, stůj“, začal rychločinně brzdit;
  - po vzniku MU zajistil soupravu proti ujetí a vyšel ven z kabiny směrem k výpravní budově;
  - neví, zda je běžnou praxí, že při provádění tohoto předmětného posunu se první část posunu uskutečňuje bez posunové čety a druhá část s posunovou četou, tzn. že výpravčí komunikuje postupně se dvěma zaměstnanci řídicími posun;
  - sdělil, že je běžné, že zaměstnanci dopravce provádějí tyto úkony (sjednání posunu, zkouška brzdy apod.) na rádiové síti VOS;
  - vznik MU nikam neoznamoval. O vzniku MU se dozvěděl od výpravčího a vedoucího posunové čety.
- vedoucí posunové čety – Zápis se zaměstnancem:
    - dne 13. 1. 2025 nastoupil na směnu v 6:30 h v Jihlavě;
    - doprovázel posunový díl na vlak 14813 z depa k nástupišti žst. Jihlava;

- před zahájením posunu se domluvil se strojvedoucím, že posun s výpravčím sjedná strojvedoucí;
  - sjednání neslyšel, neboť byl naladěn na simplexním kanále č. 23;
  - po změně směru jízdy ve „výtahu“ stál v čele sunutého posunového dílu a na návěst „Posun dovolen“ na návěstidle Se4 dal pokyn strojvedoucímu „vlak 14813 posun dovolen“ bez informace o konci posunové cesty, který neznal;
  - předpokládal, že se jede k nástupišti;
  - návěst „Posun zakázán“ na návěstidle Se9 nezaregistroval, ale všiml si nesprávně přestavené výhybky č. 11 a dal pokyn strojvedoucímu „Stůj, stůj, stůj“ a posunový díl zastavil;
  - po zastavení zaregistroval rozjíždějící se vlak R 668 ze 3. SK, který vzápětí zastavil;
  - zaměstnancem řídícím posun byl při posunu tažením strojvedoucí a při posunu sunutím on sám.
- vedoucí posunové čety – Záznam o podaném vysvětlení DI:
    - profesi vedoucího posunu vykonává od roku 2010;
    - v průběhu směny nedošlo k žádnému konfliktu a také nebyl něčím či někým rozrušen;
    - službu v žst. Jihlava vykonává cca jednou týdně, někdy i dvakrát. Dále vykonává službu v Havlíčkově Brodě a ve Žďáru nad Sázavou;
    - při nástupu na směnu dne 13. 1. 2025 se cítil dostatečně fyzicky i duševně odpočatý;
    - na směnu nastoupil cca v 6:30 h. První posun, který realizoval, byl se soupravou od vlaku 14806, který posunoval do depa. Soupravu po příjezdu do žst. Jihlava rozvėsili, objeli a po svěšení jí posunovali ze severní strany do depa ke zbrojení. Vše probíhalo standardně;
    - na otázku, zda mu bylo dostatečně známo uspořádání kolejíště a umístění návěstidel v žst. Jihlava, odpověděl, že právě tím směrem, jakým se posunovalo (jihem), hodně dlouho nejel. I když má poznání, nevzpomněl si, že tam návěstidlo Se9 je. Umístění návěstidla Se9 je dle něj nepřehledné. V určitém místě dochází k překrytí s návěstidlem, které je umístěno před ním;
    - dále sdělil, že on a vozmistr pracují samostatně. Je to uvedeno v dokumentu „*technologie práce pro posunovače*“. Tím, že začali jezdit od nového grafikonu tyto posuny, tak vznikla práce pro „*posunovače*“. Předtím byl v žst. Jihlava ve směně jen vozmistr;
    - o plánovaném posunu soupravy od vlaku 14806/14813 se dozvěděl z „*technologie práce*“. Dále měl zapnutou vysílačku na kanále č. 12, aby věděl, kdy se strojvedoucí ohlásí výpravčímu třeba v případě zpoždění apod.;
    - po příjezdu vlaku Os 14806 probíhal posun do depa tak, že nejprve očekával příjezd vlaku ve služební místnosti v depu v Jihlavě. Před příjezdem vlaku šel ke

2. SK ze severní strany, kam přijel vlak Os 14806. Soupravu rozvěsil a čekal ve voze, až strojvedoucí se soupravou objede. Po objetí přivěsil HDV k vozu a sjednal posun s výpravčím „*pod most*“ na kanále č. 12. Poté přeprnul radiostanici na kanál č. 23 a realizoval posun sunutím pod most. Na to, zda sjednal posun i do depa, si již nevzpomíná;
- po příjezdu soupravy do depa došlo ke zbrojení. To realizoval společně se strojvedoucím;
  - strojvedoucího neznal a již si nevzpomíná, o čem se v depu bavili;
  - po ukončení zbrojení se domlouval se strojvedoucím, že pojedou „jihem“. Myslel si, že strojvedoucí sjedná celý posun, tedy obě posunové cesty;
  - tento posun je někdy prováděn „severem“ a někdy „jihem“ dle dopravní situace. Předpokládal, že je výpravčí vezme rovnou na kolej č. 2a;
  - při prvním posunu byl přítomný ve voze a naladěn na kanále č. 23. Sděлил, že všechny úkony byly na strojvedoucím;
  - dále sdělil, že každá směna je jiná a bylo to vždy o domluvě. Také zažil, že posun sjednával on;
  - když se soupravou zastavili „ve výtahu“, tak se strojvedoucím dále nekomunikoval. Jak se rozsvítila návěst „Posun dovolen“ na návěstidle Se4, tak mu poté říkal do radiostanice návěstí;
  - předpokládal, že tuto část posunu strojvedoucí s výpravčím sjednal, když se rozsvítila bílá;
  - o tom, že je umístěno v posunové cestě návěstidlo Se9, nevěděl;
  - že došlo ke vzniku MU, zjistil tak, že nebyla přestavená výhybka č. 11 z jeho směru. Ihned dal pokyn strojvedoucímu radiostanicí „Stůj, stůj“. Po zastavení to oznámil strojvedoucímu a další oznámení provedl strojvedoucí;
  - co podle něho způsobilo, že nedodržel pokyn vyjádřený návěstí na návěstidle Se9, bylo to, že neočekával návěstidlo Se9. Myslel, že jedou rovnou na kolej č. 5b;
  - nevěděl, zda je při provádění tohoto předmětného posunu běžné, že sunutý posunový díl zastavuje před návěstidlem Se9, protože to bylo de facto poprvé, co tímto směrem jel;
  - dále sdělil, že je běžné, že při provádění JZB u vlaků komunikuje strojvedoucí s vozmistrem na simplexním kanále č. 12, tj. rádiové síti VOS.
- strojvedoucí vlaku R 668 – Zápis se zaměstnancem:
    - dne 13. 1. 2025 nastoupil na směnu v žst. Jihlava v 8:35 h na výkon vlaku R 668;
    - po provedení administrativních úkonů převzal HDV pro vlak R 668 a provedl zápis do knihy předávky, ze které zjistil, že ZBHDV je platná;

- po sjednání posunu s výpravčím žst. Jihlava byl proveden posun z koleje č. 3a přes kolej č. 3 na záhlaví žst. Jihlava. Po vjezdu vlaku R 668 byl proveden posun HDV na kolej č. 3, kde bylo provedeno vozmistrem svěšení HDV se soupravou (pozn. DI: výměna HDV na vlaku R 668);
  - po svěšení byla provedena ve spolupráci s vozmistrem JZB;
  - po jejím vykonání již byla na návěstidle S3 návěst dovolující jízdu;
  - vyčkal na návěst „Odjezd“ dávanou výpravčím a společně s vlakovou četou provedli dopravcem stanovené úkony před odjezdem vlaku;
  - poté ještě zkontroloval návěstidlo, které návěstilo návěst dovolující jízdu, a uvedl vlak do pohybu;
  - při rozjezdu ještě kontroloval TDV, zda se někdo nesnaží na poslední chvíli nastoupit nebo vystoupit, protože souprava nemá centrálně jištěné zavření dveří, a pokračoval v rozjezdu;
  - vzápětí se v jízdni cestě objevil posunový díl, proto ihned zavedl rychločinné brzdění a s vlakem zastavil cca 45 m od místa rozjezdu a cca 25 m za návěstidlem S3;
  - vzhledem k tomu, že výpravčí se stále nacházel na nástupišti, tak mu osobně MU oznámil;
  - vyčkal příjezdu vyšetřujících orgánů a po ukončení šetření pokračoval ve směně.
- výpravčí žst. Jihlava – Zápis se zaměstnancem:
    - na předmětnou směnu nastoupil odpočatý a až do vzniku MU probíhala služba standardně;
    - podle pravidelné technologie měla být v 9:28 h vystavena z depa ČD souprava pro vlak 14813;
    - s mírným zpožděním se mu v 9:36 h ohlásil strojvedoucí, že je pohotový k přistavení na dopravní kolej;
    - sjednal s ním proto posun z depa na kolej č. 4a (do výtahu);
    - komunikace probíhala na kanále č. 12 v rádiové síti VOS;
    - po přejetí posunového dílu do „výtahu“ opět na kanále č. 12 oslovil strojvedoucího a sjednal s ním posun na kolej č. 5a „k plotu“ (pozn. DI: dle SŘ žst. Jihlava místní název pro SK č. 5a) a následně po projetí rychlíku na kolej č. 5b;
    - po tomto sjednání mu postavil posunovou cestu z koleje č. 4a na kolej č. 5a a následně se věnoval dalším povinnostem;
    - na monitoru JOP cca v 9:42 h zaregistroval v době odjezdu vlaku R 668 obsazení výhybky č. 11 a současně oznámení o jejím rozřezu;
    - než stačil dát návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, obě soupravy již stály;
    - následně vznik MU ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu;

- od strojvedoucího neobdržel žádnou informaci, že by během prováděného posunu došlo ke změně zaměstnance řídicího posun;
- strojvedoucímu posunového dílu neurčil žádnou kanálovou skupinu pro provádění posunu.
- výpravčí žst. Jihlava – Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - během směny nedošlo k žádnému konfliktu a v průběhu směny nebyl rozrušen;
  - strojvedoucí posunového dílu se mu ozval na kanále č. 12 v rádiové síti VOS;
  - když se mu ozval strojvedoucí, věděl, že je to souprava pro vlak 14813 s pravidelným odjezdem 9:43 h ve směru na Třebíč. Tím pádem ho strojvedoucí žádal o posun k nástupišti;
  - technologii posunu a zda bude posun prováděn s posunovou četou, nevěděl. Technologické postupy v pokynech pro výkon dopravní služby (PVDS) byly uvedeny, ale je to zpracovaná dokumentace pro dopravce, on se jí nemusí striktně řídit (pozn. DI: PVDS je dokumentace provozovatele dráhy, která platí pro zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce);
  - strojvedoucí posunového dílu se nahlásil o něco později a on nechtěl způsobit zpoždění vlaku 14813;
  - sjednání posunu probíhalo přes kanál č. 12 na vysílače, kdy strojvedoucí obdržel pokyny, že bude posunovat do „výťahu“ a tam počká. Posuny jsou z tohoto směru celkem dané, nejdříve jede posunový díl do „výťahu“ a poté na přistavení k nástupišti;
  - v době, kdy se uskutečňoval posun, si nevybavuje, jaké úkony přesně dělal, ale asi stavěl vlakovou cestu pro vlak Sp 1906. Možná že v tuto chvíli ještě probíhal posun HDV na vlak R 668;
  - zda mu bylo oznámeno zaměstnancem řídicím posun ukončení tohoto posunu, si přesně nevybavuje;
  - sjednání dalšího posunu, tedy „z výťahu na 5a“, probíhalo na kanále č. 12 v rádiové síti VOS, kdy vysílačkou strojvedoucímu sdělil, odkud a kam bude posunovat;
  - že se jedná o posun sunutím, nevěděl, mluvil jen se strojvedoucím;
  - zda zopakoval zaměstnanec řídicí posun jeho sdělenou informaci o tom, kde se bude posunovat, si přesně nevybavuje. Na kanále č. 12 se dělala brzda na vlaku R 668 a přitom mohlo dojít k překrytí, počítal, že strojvedoucí jeho pokyny pro posun přebral a že jeho pokynům rozumí. Pokud strojvedoucí nevěděl, kam pojedou, neměl jet;
  - na otázku, proč nepočkal se stavěním druhé posunové cesty, tedy „z výťahu na 5a“, až do doby, kdy by odjel rychlík R 668, odpověděl, že dal pokyny strojvedoucímu posunového dílu a nepočítal, že vjede do vlakové cesty vlaku R 668;
  - kolej č. 5a byla vyčkávací, většinou tam byly soupravy, které čekají na přistavení k nástupišti na odjezd. Z „výťahu“ je to daleko a ještě je tam přejezd, tím pádem

by byla doba jízdy z „výťahu“ delší. Navíc je na konci SK č. 5a návěstidlo platné pro posun;

- v rámci předmětného posunu mluví většinou se strojvedoucím, ale stává se, že i s jiným zaměstnancem posunové čety;
- není běžné, že by posunový díl zastavoval před návěstidlem Se9. Je to dle dopravní situace. Pokud by byl přistaven včas, tak by byl již ve stanici a vyčkával na jiné koleji;
- posun HDV na R 668 byl proveden na kanále č. 12. To, že zaměstnanci dopravce provádějí tyto úkony na rádiové síti VOS, ale není běžné;
- že došlo k MU, zjistil ve chvíli, kdy SZZ signalizovalo rozřez výhybky č. 11. To bylo skoro současně s indikací nedovolené jízdy posunu za návěstidlo Se9. V době rozřezu výhybky č. 11 již vlak R 668 stál. Jak zjistil, že stojí i posunový díl, si přesně nevybavuje;
- dále MU oznámil dle ohlašovacího rozvrhu.

Přepis komunikace výpravčí žst. Jihlava – strojvedoucí posunového dílu:

<b>Začátek hovoru:</b> 13. 1. 2025, 9:36:16 h		<b>Délka nahrávky:</b> 18 s
<b>Obsah přepisu:</b> rozhovor od 9:36:16 h – 9:36:24 h		
strojvedoucí	A dopravo v Jihlavě, 14813 na 101. na jihu pohotovej.	
výpravčí	Výpravčí stanice Jihlava rozumí.	

<b>Začátek hovoru:</b> 13. 1. 2025, 9:37:50 h		<b>Délka nahrávky:</b> 28 s
<b>Obsah přepisu:</b> rozhovor od 9:36:50 h – 9:37:08 h		
výpravčí	Pro soupravu 14813, zde výpravčí stanice Jihlava, návěstidlo Se12 se neobsluhuje, směr výtah posun dovolen.	
výpravčí	14813 tomu rozumím takže ze 101. směr výtah posun dovolen.	

<b>Začátek hovoru:</b> 13. 1. 2025, 9:41:19 h		<b>Délka nahrávky:</b> 32 s
<b>Obsah přepisu:</b> nahrávka od 9:41:19 h – 9:41:40 h		
výpravčí	Souprava 14813, zde výpravčí stanice Jihlava, bude to z výťahu zatím na 5a, z plotu odjede rychlík a bude to na 5b.	
vozmistr	Vlak 668 zabrzdí...	
vozmistr	668 odbrzdí...	

<b>Začátek hovoru:</b> 13. 1. 2025, 9:42:07 h		<b>Délka nahrávky:</b> 52 s
<b>Obsah přepisu:</b> nahrávka od 9:42:07 h – 9:41:37 h		
vedoucí posunové čety	Suneme.	
vedoucí posunové čety	Motor suneme.	
vedoucí posunové čety	Motor ... stuj stuj, stuj stuj, stuj, stuj, stuj, stuj ... (dále nahrávka nesrozumitelná)	

## 3.2 Faktický popis události

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

Dne 13. 1. 2025 v 8:25 h přijel do žst. Jihlava vlak Os 14806 ze směru od žst. Luka nad Jihlavou. Po výstupu cestujících byl sjednán a realizován posun soupravy na vlečku ČD, a. s. – Jihlava (depo dopravce ČD), kde proběhlo na soupravě dle ZPD vratné čištění a plnění vodou. V 9:36:16 h se ohlásil strojvedoucí posunového dílu na kanále č. 12 rádiové sítě VOS výpravčímu žst. Jihlava s informací, že je na SK č. 101 „na jihu“ pohotov. Výpravčí žst. Jihlava sdělil, že rozumí, a následně v čase 9:37:50 h udělil svolení k posunu a následný souhlas k zahájení posunu telekomunikačním zařízením ze SK č. 101 na SK č. 4a (do „výtahu“). Jednalo se o první a jedinou sjednanou posunovou cestu, kterou sjednal strojvedoucí posunového dílu jako posun bez posunové čety (též první posun). V 9:38:16 h se rozjel tažený posunový díl ze SK č. 101 kolem neobsluhovaného návěstidla Se12 na SK č. 4a (do „výtahu“), kde v čase 9:39:38 h zastavil. Tím byl strojvedoucím sjednaný posun proveden (dokončen). Strojvedoucí se po zastavení přeladil na kanál č. 23. Na tomto kanále byl naladěný i vedoucí posunové čety, který se nacházel při realizaci prvního posunu ve voze za HDV.

Výpravčí žst. Jihlava udělil na kanále č. 12 rádiové sítě VOS v čase 9:41:19 h svolení k posunu pro nikým nesjednaný druhý posun, a to pouze slovy „*Souprava 14813, zde výpravčí stanice Jihlava, bude to z výtahu zatím na 5a, z plotu odjede rychlík a bude to na 5b*“ (též druhá posunová cesta), které strojvedoucí a vedoucí posunové čety neslyšeli z důvodu přeladění vysílačky na jiný kanál. V čase 9:41:25 h výpravčí žst. Jihlava postavil normální obsluhou SZZ část druhé posunové cesty od návěstidla Se4 na SK č. 5a k návěstidlu Se9 a rozsvícením návěstí „Posun dovolen“ na návěstidlo Se4 udělil souhlas k zahájení posunu. Druhý posun (od návěstidla Se4 na SK č. 5a a následně na SK č. 5b) byl uskutečňován sunutím. V tuto dobu došlo také výpravčím žst. Jihlava prostřednictvím SZZ k přípravě, postavení a zabezpečení odjezdové vlakové cesty pro vlak R 668, a to ze SK č. 3 kolem návěstidla S3, dále přes výhybky č. 15, č. 12 a č. 11 směrem do žst. Jihlava město.

Vedoucí posunové čety v čele sunutého posunového dílu vydal pomocí radiostanice pokyn pro zahájení posunu sunutím. Strojvedoucí posunového dílu se na tento pokyn rozjel a v čase 9:41:47 h minul návěstidlo Se4 s návěstí „Posun dovolen“. Sunutý posunový díl pokračoval dál v jízdě na SK č. 5a, kde došlo v čase 9:42:23 h k nedovolené jízdě za návěstidlo Se9 s návěstí „Posun zakázán“. Vedoucí posunové čety si všiml nesprávně postavené výhybky č. 11 a přes rádiové spojení dal pokyn strojvedoucímu k zastavení. Došlo k vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak R 668 a následnému rozřezu výhybky č. 11. Sunutý posunový díl zastavil v čase 9:42:32 h v km 198,505.

Strojvedoucí vlaku R 668 uviděl, že sunutý posunový díl narušil jeho vlakovou cestu, a zavedl rychločinné brzdění. Vlak R 668 zastavil v km 198,572. Obě soupravy zastavily ve vzdálenosti 67 m od sebe.

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

- 9:44 h výpravčí žst. Jihlava ohlásil vznik MU na nehodovou pohotovost provozního obvodu;

- 9:46 h výpravčí žst. Jihlava ohlásil vznik MU na HZS SŽ;
- 9:47 h výpravčí žst. Jihlava ohlásil vznik MU vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;
- 10:00 h výpravčí žst. Jihlava ohlásil vznik MU na PČR;
- 10:00 h vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU na O18 SŽ;
- 10:03 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
- 11:30 h začátek ohledání místa vzniku MU inspektory DI;
- 12:30 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 12:45 h došlo k úplnému obnovení provozu.

Plán IZS nebyl vzhledem k charakteru MU aktivován.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Policie ČR, Obvodní oddělení Jihlava;
- HZS SŽ, Jednotka požární ochrany Brno.

## 4 ANALÝZA UDÁLOSTI

### 4.1 Úlohy a povinnosti

#### 4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy má mj. za povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Provozovatel dráhy má dále za povinnost vydat vnitřní předpisy pro zabezpečení dráhy, obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy. Výpravčí je mj. povinen při obsluze dráhy využívat závislostí vyplývajících z činnosti provozovaného zabezpečovacího zařízení a pokyny výpravčím udílené při řízení dopravy musí být stručné, srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy.

Každý posun musel být sjednán. Sjednávat posun mohl za dopravce pouze zaměstnanec řídící posun (podrobněji viz níže) a za provozovatele dráhy výpravčí. Dle čl. 200 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1 musel u předmětné MU výpravčí před udělením souhlasu k zahájení posunu znát dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovanou technologii posunu, dále, zda bude posun prováděn bez posunové čety, způsob komunikace zaměstnance řídícího posun s výpravčím a trakci všech činných a k službě pohotových HDV.

Svolení k posunu bylo definováno v čl. 196 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1, kde bylo mj. uvedeno, že svolení k posunu uděluje zaměstnanci řídícímu posun zaměstnanec, se kterým posun sjednává, a je vždy součástí sjednání posunu. Dle čl. 200 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1 musel výpravčí v rámci sjednávání posunu zaměstnanci řídícímu posun oznámit:

- vždy technologii posunu – začátek a konec posunových cest, včetně kolejí, po kterých bude posun prováděn;
- časové vymezení povoleného posunu, je-li to vzhledem k dopravní situaci ve stanici nutné;

- čas, kdy musí být některé z kolejí určených pro jízdu vlaků uvolněny dříve, než bude ukončen povolený posun, je-li to vzhledem k dopravní situaci ve stanici nutné;
- které koleje bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené na základě sjednané technologie posunu;
- kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit;
- vždy mimořádnosti, které zaměstnanci řídicímu posun nemohou být známy a ovlivňují bezpečné provádění posunu (např. přechodné omezení rychlosti na kolejích, na kterých se bude posunovat, porucha přejezdového zabezpečovacího zařízení apod.);
- vždy vypnutí (popř. zapnutí) nebo nesjízdnost trakčního vedení (včetně způsobu projíždění elektrických dělení nebo úsekových děličů, je-li výpravčímu znám), o případném neumístění nebo poruše návěstidel pro elektrický provoz, je-li posun prováděn vozidly závislé trakce.

Po oznámení výše popsanych skutečností pak mohl udělit výpravčí svolení k posunu.

V úvodu rozboru bylo nejprve nutné ujasnit několik názvů funkčního zařazení členů posunové čety v návaznosti na kontrolu plnění povinností pro jednotlivé funkce.

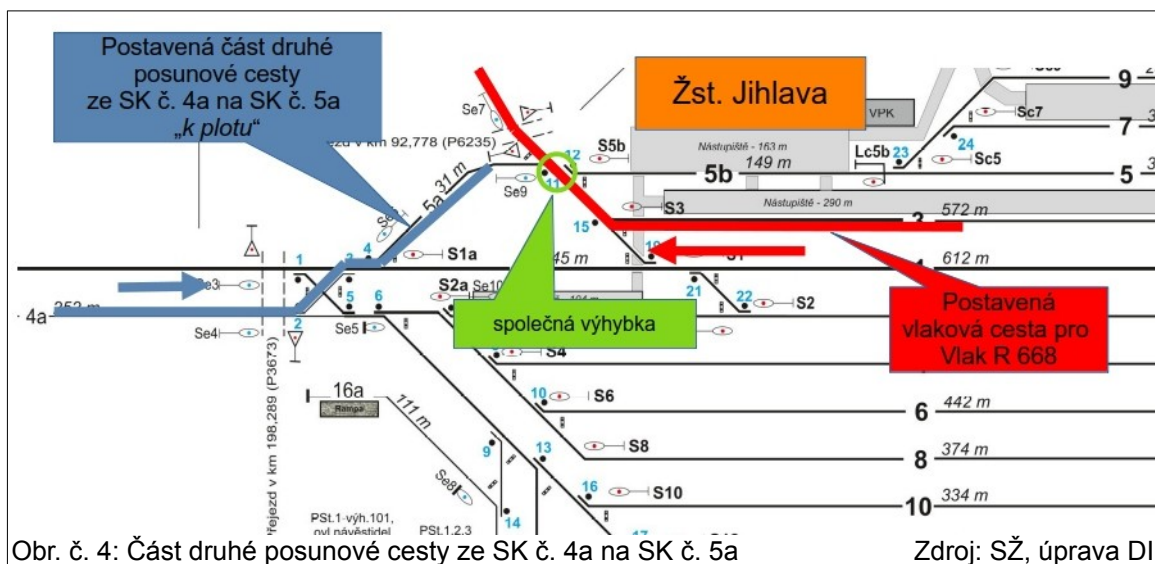
Zaměstnancem řídicím posun byl, dle čl. 198 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1, strojvedoucí vedoucího vozidla při posunu bez posunové čety a vedoucí posunové čety při posunu s posunovou četou. O tom, zda bude posun prováděn bez posunové čety, rozhodoval dle čl. 209 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1 strojvedoucí. Ustanovení čl. 198 odst. 7 vnitřního předpisu SŽ D1 dále uvádělo, jaké povinnosti zaměstnanec řídicí posun plní, tj. např. sjednává posun, organizuje a řídí pohyb posunového dílu a v průběhu posunu komunikuje se zaměstnanci dopravce a řízením provozu, přičemž odst. 9 téhož článku umožňoval, aby zaměstnanec řídicí posun předal své povinnosti jinému zaměstnanci odborně způsobilému k řízení posunu. Čl. 198 odst. 10 vnitřního předpisu SŽ D1 dále uváděl, že ve všech případech, kdy dojde ke změně zaměstnance, který plní povinnosti zaměstnance řídicího posun, zpraví o této skutečnosti odstupující zaměstnanec výpravčího a všechny zaměstnance zúčastněné na posunu přímo nebo prostřednictvím výpravčího.

SŽ sdělila v rámci projednání této ZZ, že „*sjednávat posun mohl pouze zaměstnanec řídicí posun a tuto svoji povinnost nemohl delegovat na jiného zaměstnance*“, s odkazem na čl. 196 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1, kde je mj. uvedeno, že „*Sjednávat posun může:* a) *za dopravce pouze zaměstnanec řídicí posun; ...*“. To však neodpovídá obecnému znění čl. 198 odst. 9 tohoto předpisu, který uváděl „*Zaměstnanec řídicí posun musí povinnosti, které mu ukládá tento předpis, plnit sám nepředá-li plnění svých povinností jinému zaměstnanci odborně způsobilému k řízení posunu.*“. DI tedy nemůže se sdělením SŽ zcela souhlasit a situaci, kdy zaměstnanec řídicí posun předal plnění povinnosti sjednat posun jinému odborně způsobilému zaměstnanci, nepovažuje v době vzniku této MU za jednoznačně zakázanou.

Dále SŽ sdělila, že „*Pokud došlo ke změně zaměstnance řídicího posun jako takového (strojvedoucího vedoucího vozidla při posunu bez posunové čety za jiného strojvedoucího nebo vedoucího posunové čety při posunu s posunovou četou za jiného vedoucího posunové čety), pak platila pro odstupujícího zaměstnance povinnost zpravit výpravčího a všechny zaměstnance zúčastněné na posunu přímo nebo prostřednictvím výpravčího*

o této skutečnosti.“, což by znamenalo, že čl. 198 odst. 10 vnitřního předpisu SŽ D1 by platil pouze pro situaci, kdy dojde ke změně zaměstnance řídicího posunu jako takového. Při uplatnění výkladu SŽ by předpisem nebylo vůbec řešeno zpravení výpravčího a všech zaměstnanců zúčastněných na posunu v situaci, kdy by došlo k předání jen některých povinností zaměstnance řídicího posunu ve smyslu čl. 198. odst. 9 (např. organizování a řízení pohybu posunového dílu dostatečně odborně způsobilému posunovači ve směně při posunu s posunovou četou).

V době vydání této ZZ je však už situace jiná, když vnitřním předpisem SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis, s účinností od 14. 12. 2025, je již v čl. 231 odst. 3 jednoznačně stanoveno, že povinnost sjednání posunu nemůže zaměstnanec řídicí posun předat, tj. že např. není možné pověřit strojvedoucího ke sjednání posunu s posunovou četou, a že o předání ostatních povinností zaměstnance řídicího posunu jinému odborně způsobilému zaměstnanci je nutné informovat výpravčího a všechny zaměstnance zúčastněné na posunu.



Obr. č. 4: Část druhé posunové cesty ze SK č. 4a na SK č. 5a

Zdroj: SŽ, úprava DI

Dle ustanovení právních a vnitřních předpisů nemohlo být celé přistavení soupravy pro vlak Os 14813 provedeno jako jeden posun bez posunové čety, neboť souprava byla tvořena HDV a jedním vozem a druhá posunová cesta tedy musela být uskutečňována sunutím. Lze uvažovat o realizaci celého přistavení soupravy jako jednoho posunu s posunovou četou, nebo rozdělení na dva zvlášť sjednané posuny, tj. první posun bez posunové čety (1. posunová cesta, posun tažením) a druhý posun s posunovou četou (2. posunová cesta, posun sunutím).

PVDS, tj. dokumentace provozovatele dráhy, která platí pro zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce (dle rozdělovníku určena mj. výpravčím žst. Jihlava a vozmistrům OCP Východ Olomouc PP Jihlava), výše uvedené neurčuje, nicméně přistavení soupravy pro vlak Os 14813 uvádí jako jednu položku (jeden oddíl tabulky), což mohlo ovlivnit výpravčího žst. Jihlava v jeho jednání (viz níže).

DI považuje za nejvhodnější řešení pro přistavování souprav provedení veškerého posunu s posunovou četou, avšak k tomu v tomto případě nedošlo. Posun ze 101. SK do „výťahu“

(dle SŘ žst. Jihlava místní název pro SK č. 4a) sjednal strojvedoucí posunového dílu. Strojvedoucí by mohl při posunu s posunovou četou mj. řídit pohyb posunového dílu za vedoucího posunové čety a dle výkladu DI i sjednat posun, pokud by k tomu byl pověřen (ve smyslu čl. 198 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1), v takovém případě by však vedoucí posunové čety musel o této změně (změna oproti základnímu stavu popsanému v předmětném předpisu) informovat výpravčího ve smyslu čl. 198 odst. 10 vnitřního předpisu SŽ D1, k čemuž však nedošlo. Vedoucí posunové čety však opakovaně hovořil (viz bod 3.1.9. této ZZ) pouze o pověření strojvedoucího ke sjednání posunu, nikoli o pověření k řízení pohybu posunového dílu, přesto vedoucí posunové čety při jízdě ze 101. SK do „výťahu“ neřídil pohyb posunového dílu, což by při posunu s posunovou četou měl činit (dle čl. 198 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1), mj. před jízdou nedal strojvedoucímu pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu dle čl. 200 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1, a to ani osobně (nacházel se ve voze), ani radiostanicí. Z těchto důvodů DI hodnotí přistavení soupravy pro vlak Os 14813 v den vzniku MU jako dva posuny, kdy první posun bez posunové čety (1. posunová cesta, posun tažením) si sjednal strojvedoucí a druhý posun s posunovou četou (2. posunová cesta, posun sunutím) nesjednal nikdo.

Než byl uskutečněn první posun, ozval se strojvedoucí posunového dílu výpravčímu žst. Jihlava a sdělil mu v čase 9:36:13 h, že je se soupravou 14813 na SK č. 101 pohotový, přičemž předtím nebylo řádně navázáno rádiové spojení ve smyslu čl. 9 oddíl 2 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ Z11 (v tomto případě se jedná o zjištění mimo příčinnou souvislost). Další informace pro zamýšlený posun strojvedoucí výpravčímu žst. Jihlava nesdělil. Výpravčí ovšem některé informace věděl, jak sdělil při svém podání vysvětlení. Výpravčí tedy znal dopravce, trakci HDV a to, že se jedná o posun se soupravou pro vlak Os 14813 s pravidelným odjezdem ze žst. Jihlava v 9:43 h. Tyto informace o posunu byly uvedeny také v dokumentu „PVDS v žst. Jihlava“ (viz Obr. č. 6). Jednalo se tedy o posun pravidelný. Informace, zda bude posun prováděn bez posunové čety a zda bude prováděn tažením či sunutím, v PVDS konkrétně uvedené nejsou, nicméně vyplývají z řazení soupravy, předchozí manipulace s ní (objetí), trasy budoucího vlaku a nutnosti přistavení soupravy úvratí. Pokud by výpravčí z těchto informací a z pohledu do kolejiště nedovodil, že minimálně druhá posunová cesta musí proběhnout jako posun s posunovou četou, neboť musí být uskutečněna sunutím, v návaznosti na čl. 200 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1 bylo na výpravčím žst. Jihlava, aby si tuto informaci zjistil např. dotazem u strojvedoucího. Výpravčí udělil radiostanicí na kanále č. 12 v rádiové síti VOS svolení k posunu v čase 9:37:50 h, a to ze SK č. 101 do „výťahu“, tj. pouze pro první posun. Ve svolení také udělil souhlas k jízdě kolem neobsluhovaného seřaďovacího návěstidla Se12. Informace týkající se časového vymezení povoleného posunu či času, kdy musí být některé koleje uvolněny, nezazněly.

Strojvedoucí nesdělil informace, kam chce se soupravou posunovat, ani zda se jedná o posun bez posunové čety, a přestože strojvedoucí nebyl pověřen ke sjednávání posunu s posunovou četou (výpravčího o tom vedoucí posunové čety neinformoval), výpravčí mylně předpokládal, že se jedná o zaměstnance řídicího posun na celý zamýšlený posun a že sjednání činí zároveň i pro druhou posunovou cestu.

Výpravčí nicméně udělil svolení k posunu jen ze SK č. 101 do „výťahu“, tj. svolení k prvnímu posunu, který byl po projetí této posunové cesty ukončen. Druhý posun měl být znovu sjednán s druhým zaměstnancem řídicím posun, kterým byl vedoucí posunové čety, neboť při druhém posunu bylo nutné posunový díl sunout, a proto musel být druhý posun realizován s posunovou četou.

Strojvedoucí po ukončení prvního posunu přeladil radiostanici na rádiovou síť STE, tj. kanál č. 23, určenou pro dopravce ČD, kde vyčkával na pokyny pro svou další jízdu od vedoucího posunové čety, který byl na této síti také naladěný. Strojvedoucí posunového dílu ani vedoucí posunové čety proto neslyšeli svolení k druhému posunu od výpravčího žst. Jihlava, které udělal na kanále č. 12 v rádiové síti VOS v čase 9:41:19 h, ani informaci, že tato druhá posunová cesta bude postavena pouze částečně a její zbývající část bude postavena až po projetí vlaku R 668. Uvedení takové informace bylo nad rámec povinností stanovených vnitřním předpisem SŽ D1 a byla by nepochybně ve prospěch bezpečnosti, pokud by ji strojvedoucí a vedoucí posunové čety slyšeli.

I přesto, že vedoucí posunové čety nevěděl, kam se sunutým posunovým dílem jede, na základě návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle Se4 udělal strojvedoucímu radiostanicí pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu. Dle svého podání vysvětlení předpokládal, že posun sjednal strojvedoucí, když se rozsvítila na návěstidle Se4 návěst „Posun dovolen“, přestože ho tím nepověřil. V tuto dobu také výpravčí žst. Jihlava postavil vlakovou cestu pro vlak R 668 ze SK č. 3 směrem k žst. Jihlava město.

<p><b>Os 14806</b> 8:15                      <b>9. Třebíč</b> – Okříšky – Bransouze – Luka n. Jihlavou – <b>Jihlava</b>                      Omezení: jede v <b>✂</b>;                      Souprava: 843+Btn (točí na vlak 14813);                      Manipulace: Souprava objede a odstupuje do DKV zbrojit                      Dopravce: ČD a.s.</p>
<p><b>Os 14813</b>                      9:43      <b>9. Jihlava</b> – Luka n. Jihlavou – Bransouze – Okříšky – <b>Třebíč</b>                      Omezení: jede denně;                      Souprava: v <b>✂</b> = 843+Btn (točí od vlaku 14806);                                    v <b>Ⓢ</b> = 843+Btn (točí od vlaku 14843 z <b>Ⓢ</b>);                                    v <b>†</b> = 843+Btn (točí od vlaku 14804);                      Manipulace: v <b>✂</b> a <b>Ⓢ</b> HV nastupuje z DKV;                      Dopravce: ČD a.s.</p>
<p><b>Os 14834</b> 23:27                      <b>5b. Třebíč</b> – Okříšky – Bransouze – Luka n. Jihlavou – <b>Jihlava</b>                      Omezení: jede v <b>✂</b>, 31.XII.;                      Souprava: v <b>①</b> – <b>④</b> = 843+Btn (točí na vlak 22817 v <b>②</b> – <b>⑤</b>);                                    v <b>⑤</b> = 843+Btn (točí na vlak 14813 v <b>⑥</b>);                      Manipulace: HV objede a odstaví do DKV;                      Dopravce: ČD a.s.</p>
<p><b>Ruš 14804</b> 8:15                      <b>9. Třebíč</b> – Okříšky – Bransouze – Luka n. Jihlavou – <b>Jihlava</b>  <b>Os</b>                      Omezení: jede v <b>Ⓢ</b> a <b>†</b>;                      Souprava: v <b>Ⓢ</b> = 847 (točí na vlak 1931);                                    v <b>†</b> = 843+Btn (točí na vlak 14813);                      Manipulace: v <b>Ⓢ</b> HV odstupuje na kolej pod lávkou, v <b>†</b> souprava objede                      Dopravce: ČD a.s.</p>
<p>Obr. č. 5: Část tabulky z dokumentu PVDS týkající se vlaku Os 14813 <span style="float: right;">Zdroj: SŽ</span></p>

V čase 9:42:23 h došlo k projetí seřadovacího návěstidla Se9, které návěstilo návěst „Posun zakázán“ sunutým posunovým dílem, který následně pokračoval v jízdě dál až na výhybku č. 11. Vedoucí posunové čety zaregistroval nesprávně přestavenou výhybku č. 11

v posunové cestě a začal dávat radiostanicí strojvedoucímu opakovaně návštěv „Stůj“. Strojvedoucí následně posunový díl zastavil v km 198,505, tj. 41 m za návěstidlem Se9.

Celý proces, od sjednání posunu až po jeho realizaci, se nesl ve znamení nedostatečné komunikace mezi zúčastněnými zaměstnanci. Jak vyplývá z bodu 3.1.9 této ZZ a z textu výše, jednotliví účastníci si různě vykládali rozdělení povinností a nesprávně si domýšleli chybějící informace, přičemž zanedbávali i vlastní povinnosti uložené příslušnými vnitřními předpisy, které by při jimi uvažovaném rozdělení povinností měli plnit. Spoléhání se jeden na druhého a nepochopení rolí jednotlivých účastníků nakonec vyústilo v nedorozumění, což nepochybně přispělo k následnému vzniku MU.

Při komunikaci se strojvedoucím udělil výpravčí žst. Jihlava svolení pouze k prvnímu posunu (první posunové cestě), o druhé posunové cestě se nijak nezmiňoval. S odstupem pak bez sjednání posunu udělil svolení k druhému posunu (v době, kdy už strojvedoucí ani vedoucí posunové čety nebyli naladěni na rádiové síti VOS, tj. bez jakékoliv komunikace z jejich strany, podrobněji viz níže). Udělení svolení k posunu musí být vždy součástí sjednání posunu (dle čl. 196 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1), což v případě druhé posunové cesty nebylo splněno. Druhý posun tedy nebyl řádně sjednán, resp. před udělením svolení k posunu ani nebylo řádně navázáno rádiové spojení ve smyslu čl. 9 oddíl 2 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ Z11 (v tomto případě se jedná o zjištění v rámci přispívajícího faktoru).

Výpravčí žst. Jihlava udělil obě svolení k posunu a následné souhlasy k zahájení posunu, i když dle svého vyjádření neznal všechny náležitosti ve smyslu čl. 200 předpisu SŽ D1, tedy dopravcem požadovanou technologii posunu a zda bude posun prováděn bez posunové čety. To, že tyto informace nevěděl, uvedl ve svém podání vysvětlení. Mohl je ale získat dotazem u strojvedoucího a také vyplývaly z dokumentu PVDS (konkrétně z řazení soupravy, trasy budoucího vlaku a nutnosti přistavení soupravy úvratí), který je určen pro dopravní zaměstnance. V návaznosti na to pak došlo k porušení provozovatelem dráhy stanovené povinnosti uvedené v čl. 205 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ D1, který uvádí, že výpravčí může dát souhlas k zahájení posunu sunutím na volnou kolej, v jejímž pokračování není zajištěna přímá boční ochrana jízdních cest, jen tehdy, nejedná-li se o kolej sbíhající se s kolejí, na kterou je postavená nebo sjednaná jiná jízdní cesta, což byla výše popsaná vlaková cesta pro vlak R 668 (viz výše Obr. č. 4).

Jednání výpravčího žst. Jihlava ovlivnila také skutečnost, že posunový díl vyjel z areálu depa ČD se zpožděním a byl ohrožen pravidelný odjezd vlaku Os 14813 v 9:42 h, a proto s předmětným posunem pospíchal. Informaci, že upřednostní odjezd vlaku R 668 ze SK č. 3, a proto nepostaví celou druhou posunovou cestu, sice sdělil, ale neověřil si, zda mu zaměstnanec řídící posun pokyn zopakuje a potvrdí, že rozuměl, ve smyslu čl. 9 oddíl 1 vnitřního předpisu SŽ Z11. Vzhledem k tomu, že první posun byl ukončen, bylo nutné před samotným svolením k posunu znovu navázat spojení včetně použití volacích značek, které mají zajistit, že každá zpráva bude správně předána a následně přijata mezi účastníky rádiového provozu, jak bylo uvedeno v čl. 9 oddíl 2 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ Z11.

Je nutné upozornit, že čl. 200 vnitřního předpisu SŽ D1 ukládal výpravčímu mj. povinnost, aby věděl, zda bude posun prováděn **bez posunové čety**. Požadavek na znalost způsobu provedení posunu (tj. **tažením nebo sunutím**) z něj nevyplývá. Současně čl. 205 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ D1 stanovoval výpravčímu povinnosti, které se týkají posunu sunutím. Bez informace o tom, že se jedná o posun sunutím, však nelze tuto povinnost bezpečně a v souladu s předpisem splnit. Výpravčí se tak musel od dopravce tuto informaci dozvědět

v rámci dopravcem požadované technologie posunu, resp. si je musel u dopravce v rámci sjednávání posunu zjistit.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřního předpisu, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, **jako přispívající faktor k 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. 196 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Svolení k posunu uděluje zaměstnanci řídicímu posun zaměstnanec, se kterým posun sjednává a je vždy součástí sjednání posunu.“;*
- čl. 196 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Každý posun ve stanici (v odbočce), v dopravně D3 nebo dopravně RB musí být sjednán podle Čl. 200 nebo Čl. 201 nebo Čl. 202 tohoto předpisu. Posun na širé trati v nákladišti nebo na vlečce se sjednává za podmínek stanovených ZDD.“;*
- čl. 200 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se souhlasem výpravčího. Před udělením souhlasu k zahájení posunu dopravci musí výpravčí znát:*  
...  
*b) dopravcem požadovanou technologii posunu, včetně požadavku na obsazení kolejí po ukončení posunu....*  
*c) zda bude posun prováděn bez posunové čety;*  
*d) způsob komunikace zaměstnance řídicího posun s výpravčím (výhybkářem).“;*
- čl. 205 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Výpravčí může dát souhlas k zahájení posunu sunutím na volnou kolej, v jejímž pokračování není zajištěna přímá boční ochrana jízdnicích cest, jen tehdy, nejedná-li se o kolej sbíhající se s kolejí, na kterou je postavená nebo sjednaná jiná jízdní cesta. Po dobu tohoto posunu musí výhybkář upamatovací pomůckou zajistit, aby nebyla postavena jiná jízdní cesta, která by mohla být tímto posunem ohrožena. Ustanovení tohoto odstavce se týká:*  
*b) výhybek společných pro jízdu na sousední kolej.“;*
- čl. 9 oddíl 2 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ Z11:  
*„Při navazování rádiového spojení musí účastník, který spojení zahajuje nejprve použít volací značku volaného účastníka a poté uvést vlastní. Volaný účastník poté stejným způsobem potvrdí navázání spojení, tedy nejprve uvede volací značku volajícího účastníka a poté vlastní. ...“.*

Z dokumentu PVDS vyplývá, že na vlak Os 14813 v různých dnech přecházely různé soupravy od předchozích vlaků (viz Obr. č. 6). U vlaku Os 14806 je uvedeno, že souprava točí na vlak Os 14813 a následně v rámci manipulace objíždí a odstupuje do depa ke zbrojení. U vlaku

Os 14813, který byl tvořen soupravou od vlaku Os 14806, bylo však v části manipulace uvedeno, že **hnací vozidlo** nastupuje z depa.

Uvedený rozpor v dokumentu PVDS připouští vznik rozdílného provozního postupu, kdy může být do depa přistavena buď celá souprava, nebo pouze hnací vozidlo bez vozu, tedy bez účasti posunové čety. Tuto nejednoznačnost potvrzují i záznamy komunikace ze dne MU, ze kterých je patrné, že i v den vzniku MU byla mezi zaměstnanci dopravce řešena otázka, zda do depa pojedou pouze hnací vozidlo, nebo celá souprava.

Tato nejednoznačnost (administrativní chyba) v dokumentaci PVDS může vést k nedorozumění při organizaci posunu a má přímý vliv na navazující provozní činnosti. DI proto konstatuje, že je nezbytné, aby se provozovatel dráhy a dopravce takových chyb v dokumentech PVDS do budoucna vyvarovali, resp. zajistili, aby neobsahovaly rozpory v popisu manipulací s hnacími vozidly a soupravami.

Čl. 9 oddíl 1 odst. 6 vnitřního předpisu SŽ Z11 stanoví, že zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu, odpovídá, popř. spoluzodpovídá při obsluze ZR za dodržování hovorové kázně v tzv. „aktivních“ sítích Správy železnic. Zpravidla se jedná o sítě MRS, které jsou Správou železnic nezbytně využívány k organizování a řízení drážní dopravy a k plnění povinností provozovatele dráhy.

Hovorovou kázní je míněna povinná disciplinovanost všech účastníků rádiové komunikace, vztahující se zejména ke stručnému, jednoznačnému a zřetelnému vyjadřování a k zákazu předávání sdělení, která se netýkají výkonu služby.

Jak je popsáno níže, zaměstnanci dopravce při provádění JZB pro vlak R 668 použili rádiovou síť VOS, kanál č. 12, která dle vnitřního předpisu SŽ T7 nesmí být pro tyto účely použita. I podle PŘ MRS bylo nutné, aby všichni účastníci této rádiové sítě VOS respektovali pravidla vedení rádiového provozu, dodržovali rádiovou kázeň a minimalizovali její využívání pouze na nezbytnou služební komunikaci.

V kontextu čl. 9 oddíl 1 odst. 6 vnitřního předpisu SŽ Z11 výpravčí neměl tolerovat používání rádiové sítě VOS zaměstnanci dopravce a měl neprodleně zjednat nápravu. Současně dle čl. 5 odst. 3 téhož předpisu platí, že za správnou obsluhu a používání rádiového zařízení, včetně dodržování příslušných ustanovení tohoto předpisu, odpovídají všichni uživatelé zařízení.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřního předpisu, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, **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. 5 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ Z11:  
*„Za správnou obsluhu a používání rádiového zařízení včetně dodržování příslušných ustanovení tohoto předpisu odpovídají všichni uživatelé zařízení...“;*
- čl. 9 oddíl 1 odst. 6 vnitřního předpisu SŽ Z11:  
*„Zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu, odpovídá nebo spoluzodpovídá při obsluze ZR za hovorovou kázeň v tzv. „aktivních“ sítích SŽ.“*

*Zpravidla se jedná o MRS, které SŽ nezbytně potřebuje pro organizování a řízení drážní dopravy a pro plnění povinností provozovatele dráhy. V PŘ MRS jsou tyto rádiové sítě označeny v seznamu provozovaných MRS velkým písmenem „A“ v závorce. V těchto případech je příslušný zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu v příslušném rádiovém úseku, zpravidla uváděn jako obsluha řídicí rádiové stanice.“;*

- rozdílné informace týkající se posunu celé soupravy, resp. pouze hnacího vozidla, uvedené v technologických pomůckách GVD „Pokyny pro výkon dopravní služby“ pro žst. Jihlava, ve vztahu k manipulaci se soupravou přecházející na vlak Os 14813.

Doprovce je mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy a řídit se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy. Dále je dopravce povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností a aby při posunu nedošlo k překročení rychlosti  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , jsou-li vozidla tažena, a  $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , jsou-li vozidla sunuta. Dále, aby strojvedoucí při posunu splnil pokyny dávané návěstmi návěstidel platných pro posun.

K zajištění činností a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na provozování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci dopravce, slouží jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech dopravce a zaměstnanci dopravce zúčastnění na MU (strojvedoucí a vedoucí posunové čety) byli povinni příslušná ustanovení těchto předpisů dodržovat.

Zaměstnanec řídicí posun musí včas před zahájením posunu sjednat posun dle čl. 200 vnitřního předpisu SŽ D1 a zpravit všechny zúčastněné zaměstnance posunové čety a strojvedoucího o technologii posunu a o všech mimořádnostech, které jim nemohou být známy a o způsobu komunikace mezi zaměstnancem řídicím posun, strojvedoucím a členy posunové čety. Zaměstnanec, který při posunu sunutého posunového dílu zajišťuje bezpečnost, musí jet na prvním sunutém vozidle, a to na prvním představku nebo v prvním oddíle pro cestující (u vozů bez představku) ve směru jízdy, na plošině pro obsluhu ruční brzdy nebo na stupačce. Zaměstnanec si musí zajistit takové podmínky, aby mohl přehlédnout kolej před vozidly a dávat potřebné pokyny tak, aby byly dodrženy podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů. Přitom musí rovněž dbát, aby nebyla ohrožena jeho vlastní bezpečnost. Jízda sunutého posunového dílu je přednostně řízena pomocí telekomunikačního zařízení. Postup při dávání pokynů telekomunikačním zařízením se řídí vnitřním předpisem SŽ Z11. Zaměstnanec v čele posunového dílu je povinen telekomunikačním spojením oznámit strojvedoucímu ihned po zpozorování všechny návěsti nebo okolnosti, které ovlivňují jízdu.

### **Zjištění:**

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:

*„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;*

- § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;*
- čl. 77 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi.“;*
- čl. 189 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Návěst Posun zakázán (modré světlo) zakazuje posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem. ...“;*
- čl. 207 odst. 6 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Při posunu s posunovou četou je zaměstnanec řídící posun povinen:  
 ...  
 d) dát pokyn k zastavení posunového dílu tak, aby posunový díl zastavil nejdále v místě oznámeného konce posunové cesty.“;*
- čl. 97 vnitřního předpisu ČD D2:  
*„Zaměstnanec si musí zajistit takové podmínky, aby mohl přehlédnout kolej před vozidly a dávat potřebné pokyny tak, aby byly dodrženy podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů. Přitom musí rovněž dbát, aby nebyla ohrožena jeho vlastní bezpečnost.“.*

Dopravce pro posun v žst. Jihlava upřesnil jednotné technologické postupy v dokumentu „Základní přepravní dokumentace – část B Obsluha souprav vozidel vlaků osobní dopravy Jihlava“ s účinností od 15. 12. 2024. Tento dokument obsahoval stanovené technologické postupy úkonů a povinnosti zaměstnanců dopravce, kterými jsou v žst. Jihlava vozmistr a posunovač nebo např. seznam vlaků, u kterých dopravce provádí čištění vozidel apod. (viz Obr. č. 6).

od vlaku	příjezd	jede	na vlak	odjezd	jede	rozsah čištění	složení soupravy	počet žkv	poznámka
14806	8:15	12345	14813	9:43	12345	VRC, PLVOD	843+Bt <sup>753</sup>	2	

Obr. č. 6: Řádek tabulky z přílohy č. 2 dokumentu ZPD týkající se vlaku 14813 Zdroj: ČD

Uvedený dokument v části „Odchytky a doplnění k přiděleným pracovním činnostem stanovených v příloze č. 3 předpisu ČD D 2“ uváděl, že: **„Povinnosti vedoucího posunové čety vykonává vozmistr OŘOD Východ.“**

Toto ustanovení je problematické ze dvou důvodů. Předně je třeba uvést, že plnění povinností vedoucího posunové čety není činností stanovenou Přílohou č. 3 vnitřního předpisu ČD D2, a tedy by takové ustanovení v této části ZPD vůbec nemělo být. Obecně pak dopravce ve svém vnitřním předpise ČD D2 v čl. 91 stanovil, že v případě provádění **posunu s posunovou četou je vedoucím posunové čety posunovač nebo jiný**

**odborně způsobilý zaměstnanec.** Zásadní je však praktický rozpor v udílených pokynech v situaci, kdy je zároveň potřeba provést posun a vykonat JZB (jako v době vzniku MU). V takovém případě je uvedené ustanovení ZPD prakticky v rozporu s Přílohou č. 3 vnitřního předpisu ČD D2 „Zásady pro přidělení jednotlivých pracovních činností při pravidelném posunu (sestavě vlaku)“, která uvádí v bodě 11:

*„Vykonání jednoduché/úplné zkoušky brzdy (neprovádí-li se pomocí manometru na stanovišti strojvedoucího) provede:*

*a. vozmistr, není-li přítomen*

*b. posunovač, není-li přítomen*

*c. obsluha vlaku.“*

Přesto uvedené ustanovení ZPD určilo, že povinnosti vedoucího posunové čety vykonává vozmistr. Ten by měl tedy v době vzniku MU vykonávat JZB u vlaku R 668 a zároveň plnit povinnosti vedoucího posunové čety posunu u soupravy pro vlak Os 14813. Nejedná se samozřejmě o neřešitelnou situaci, jednou z těchto činností nepochybně vozmistr může pověřit posunovače. Popsaný stav není proti předpisům, nicméně není vhodný, protože může být nesrozumitelný. Bylo by jednoznačně vhodnější určit vedoucího zaměstnance ve směně, který by rozdělával jednotlivé pracovní úkoly, než pověřit veškerou činností vozmistra, který pak musí posunovače pověřovat k jednotlivým činnostem při organizaci posunu ve smyslu vnitřního předpisu SŽ D1, což je nepochybně složitější a časově náročnější.

Nicméně šetřením DI dospěla k závěru, že vozmistr a posunovač měli v době vzniku MU povinnosti rozdělené, a tedy není sporu o tom, že posunovač byl pověřen plněním povinností vedoucího posunové čety při posunu soupravy pro vlak Os 14813 a že posunovač znal PVDS.

Strojvedoucí posunového dílu, tvořeného HDV 843 024-1 a jedním vozem, ještě před zahájením posunu navázal spojení s výpravčím žst. Jihlava na kanále č. 12 v rádiové síti VOS a sjednal s ním posun, přičemž rádiové spojení nebylo navázáno podle čl. 9 oddíl 2 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ Z11 (jedná se o zjištění mimo příčinnou souvislost – citace porušeného článku je uvedena v závěru této kapitoly). Obsah komunikace pak byl velmi neurčitý a neposkytoval informace o požadované technologii posunu (rozsahu a způsobu prováděného posunu), přestože se technologie, kterou strojvedoucí dle svého vyjádření požadoval, odchylovala od PVDS, které popisovaly celé přístavení soupravy, popř. hnacího vozidla z depa jako jednu položku. Ze záznamu komunikace („A dopravo v Jihlavě, 14813 na 101. na jihu pohotovej“) není možné jednoznačně dovodit, kdo volal a zda se jednalo o sjednání celého přístavení soupravy formou posunu, nebo pouze o sjednání prvního posunu (první posunové cesty, posunu tažením). Strojvedoucí posunového dílu věděl, že povinnosti zaměstnance řídicího posun bude při druhém posunu vykonávat vedoucí posunové čety, ve svém podání vysvětlení uvedl, že vedoucímu posunové čety řekl, že první posunovou cestu sjedná sám, ale výpravčímu tuto informaci nesdělil. Nicméně na tomto místě je třeba připomenout, že strojvedoucí mohl nabýt dojmu, že si s výpravčím porozuměli, když výpravčí vydal svolení k posunu právě jen v rozsahu prvního posunu (viz výše).

První posun, tj. posunová cesta ze SK č. 101 na SK č. 4a (do „výťahu“), byl proveden tažením a strojvedoucí ho realizoval bez účasti posunové čety (viz odůvodnění v úvodní části této kapitoly). Proto plnil povinnosti zaměstnance řídicího posun dle vnitřního předpisu SŽ D1. Byl si přítom vědom, že druhý posun bude řídit vedoucí posunové čety, který se prvního posunu účastnil pouze pasivně.

Je třeba také podotknout, že dopravce nestanovil ve svých jednotných technologických postupech (obecných, ani konkrétních pro žst. Jihlava) žádné specifické podmínky pro posun, který proto bylo možno rozdělit z části na posun bez posunové čety a z části na posun s posunovou četou. DI na obdobnou skutečnost upozorňovala již v [ZZ Praha Masarykovo nádraží](#), kdy dopravce sice podmínky stanovil, avšak nevhodně tak, že se při jednom procesu obratu soupravy měl uskutečnit posun s posunovou četou, následně bez posunové čety a nakonec opět s posunovou četou. DI v předmětné ZZ uvedla, že toto řešení je problematické. Je totiž možné, že někteří zaměstnanci sjednávají i části posunu, které jim sjednávat nepřísluší, jiní zaměstnanci zase jim příslušné části posunu nesjednávají, svolení k posunu pak jsou vydávána nesprávným zaměstnancům nebo nejsou vydávána vůbec. Může také docházet k tomu, že zaměstnanci spoléhají jeden na druhého a v daném okamžiku si neuvědomí povinnosti vyplývající z jejich funkčního zařazení. Zjednodušeně vnímají celý proces jako jeden posun. Problematická je i situace výpravčího, který musí komunikovat pokaždé s jiným zaměstnancem řídícím posun. Dopravce DI v průběhu nynějšího šetření sdělil, že v případě žst. Jihlava bude vydán pokyn směřující k tomu, aby byl celý posun prováděn jako posun s posunovou četou.

Vedoucí posunové čety ve funkci zaměstnance řídícího posun při posunu s posunovou četou druhý posun vůbec nesjednal, čímž nesplnil povinnosti uvedené v čl. 198 odst. 7 vnitřního předpisu SŽ D1. V podání vysvětlení uvedl, že předpokládal, že posun s výpravčím žst. Jihlava sjedná strojvedoucí, s odstupem času si ale uvědomil, že posun měl sjednat on. Jak již bylo uvedeno výše, pokud by ke sjednání posunu s posunovou četou pověřil strojvedoucího (ve smyslu čl. 198 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1), musel by o této změně (změna oproti základnímu stavu popsanému v předmětném předpisu) informovat výpravčího ve smyslu čl. 198 odst. 10 vnitřního předpisu SŽ D1, k čemuž však nedošlo. Zároveň by pak měl očekávat, že bude od strojvedoucího před zahájením druhého posunu zpraven minimálně o technologii posunu dle čl. 207 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1, k čemuž rovněž nedošlo. Přesto dal vedoucí posunové čety pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu.

Strojvedoucí, který si byl dle svého vyjádření vědom, že druhý posun nesjednal, měl analogicky očekávat, že bude od vedoucího posunové čety před zahájením druhého posunu zpraven minimálně o technologii posunu dle čl. 207 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1, k čemuž nedošlo. Přesto se strojvedoucí na pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu rozjel, čímž porušil čl. 208 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1.

Další skutečností, která vedla ke vzniku MU, je další chybný předpoklad vedoucího posunové čety. Domníval se totiž, že druhá část posunové cesty vede rovnou až na SK č. 5b, a tudíž ani návěstidlo Se9 neočekával, resp. tím, že tímto směrem (jihem) dlouho nejel, a i když měl poznání, tak si nevzpomněl, že tam návěstidlo Se9 je umístěné, a proto evidentně nesledoval kolej a návěsti.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřního předpisu, týkající se úloh a povinností dopravce ČD, **jako přispívající faktor k MU:**

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

*„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;*

- čl. 196 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Každý posun ve stanici (v odbočce), v dopravně D3 nebo dopravně RB musí být sjednán podle Čl. 200 nebo Čl. 201 nebo Čl. 202 tohoto předpisu. Posun na širé trati v nákladíšti nebo na vlečce se sjednává za podmínek stanovených ZDD.“;*
- čl. 198 odst. 7 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Zaměstnanec řídící posun plní tyto povinnosti:  
a) sjednává posun;“;*
- čl. 207 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Zaměstnanec řídící posun musí před zahájením posunu zpravit všechny zúčastněné zaměstnance posunové čety a strojvedoucího (není-li strojvedoucí zároveň zaměstnancem řídícím posun):  
a) o technologii posunu,  
b) o všech mimořádnostech, které jim nemohou být známy a  
c) o způsobu komunikace mezi zaměstnancem řídícím posun, strojvedoucím a členy posunové čety.“;*
- čl. 207 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Při posunu s posunovou četou může vedoucí posunové čety (odborně způsobilý zaměstnanec určený dopravcem) strojvedoucímu udělit pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu pouze tehdy, byl-li posun sjednán a výhybkář mu udělil souhlas k zahájení posunu (není-li výhybkářem sám). V případě, že jsou v posunové cestě nepřenositelná návěstidla platná pro posun a pro jízdu posunového dílu jsou obsluhována, může vedoucí posunové čety (odborně způsobilý zaměstnanec určený dopravcem) strojvedoucímu udělit pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu (není-li jím strojvedoucí sám) jen tehdy pokud se přesvědčil, že tato návěstidla svou návěstí jízdu posunového dílu povolují.“;*
- čl. 208 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„ Strojvedoucí může uvést posunový díl do pohybu za těchto podmínek:  
a) při posunu s posunovou četou obdržel pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu od vedoucího posunové čety nebo jím určeného člena posunové čety,  
b) při posunu bez posunové čety obdržel od výhybkáře souhlas k zahájení posunu a jen za podmínky, že zná technologii posunu. Je-li posunový díl průběžně brzděn, musí být ověřena činnost průběžné brzdy. Způsob ověření účinku průběžné brzdy stanoví předpis dopravce.“;*

Dále je nutné upozornit i na situaci, která nastala v rádiovém provozu. Ten se kromě předpisů provozovatele dráhy, zejména vnitřního předpisu SŽ T7 a vnitřního předpisu SŽ Z11, který byl nově účinný od 1. 1. 2025, řídil i ustanovením PŘ MRS, který byl závazný jak pro zaměstnance, kteří organizují a řídí drážní dopravu, tak i pro zaměstnance dopravce. Provozní řád uvádí pravidla rádiové komunikace i další místní opatření pro jednotlivé rádiové sítě. Z analýzy záznamů ReDat v žst. Jihlava bylo zjištěno, že dopravce prováděl JZB pro vlak R 668 na kanálu č. 12 v rádiové síti VOS, která dle vnitřního předpisu SŽ T7 nesmí být použita pro tyto účely. Pro rádiovou komunikaci dopravce ČD v žst. Jihlava je určena rádiová síť STE 3, kanál

č. 23. V situaci, kdy dopravce ČD potřeboval využít další MRS, neboť JZB na vlaku R 668 (v souvislosti s prováděným posunem jeho HDV) probíhala současně s posunem soupravy pro vlak Os 14813, je řešením, aby zaměstnanci dopravce po dohodě s výpravčím využili jinou vhodnou síť, tj. např. síť manipulace vlaku. Rovněž strojvedoucí při navazování rádiového spojení při prvním posunu nejednal podle čl. 9 oddíl 2 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ Z11 (viz výše).

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřního předpisu, 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, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;*
- příloha B, odst. B.1.1 vnitřního předpisu SŽ T7:  
*„rádiová síť je určena pro zajištění základní koordinace rádiového provozu na ŽDC v pásmu 150 MHz - tzn. pro navázání rádiové komunikace a k následnému určení operátorem nadřazené radiostanice na jakém typu rádiové sítě (název / kanál) bude z hlediska požadované činnosti na ŽDC probíhat další rádiová komunikace, a to jak v dopravních, tak i na širé trati;  
nesmí být v žádném případě použita pro provádění posunu a dalších technologických činností (zkoušky brzdy, údržba infrastruktury apod.).“*
- článek 9 oddíl 2 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ Z11:  
*„Při navazování rádiového spojení musí účastník, který spojení zahajuje nejprve použít volací značku volaného účastníka a poté uvést vlastní. Volaný účastník poté stejným způsobem potvrdí navázání spojení, tedy nejprve uvede volací značku volajícího účastníka a poté vlastní. Při ukončování spojení použije účastník vždy jen vlastní volací značku. Pokud není dále předpisem stanoveno jinak, platí toto ustanovení při všech případech navazování a ukončování spojení.“*
- rozdílné informace týkající se posunu celé soupravy, resp. pouze hnacího vozidla, uvedené v technologických pomůckách GVD „Pokyny pro výkon dopravní služby“ pro žst. Jihlava, ve vztahu k manipulaci se soupravou přecházející na vlak Os 14813.
- chybně uvedená informace v dokumentu „Základní přepravní dokumentace“ v části „Odchytky a doplnění k přiděleným pracovním činnostem stanovených v příloze č. 3 předpisu ČD D 2.

#### **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**

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.

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 260/2023 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

Drážní inspekce se při šetření lidského faktoru snažila posoudit všechny vlivy, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik této MU. U strojvedoucího posunového dílu a vedoucího posunové čety se jednalo zejména o posouzení jejich zkušeností, znalostí a délky praxe.

Strojvedoucí posunového dílu pracoval u dopravce od roku 2020. Licence strojvedoucího mu byla vydána Drážním úřadem dne 31. 5. 2021. Na dané trati jezdil pravidelně a prokazatelně byl seznámen s traťovými poměry. V podání vysvětlení uvedl, že tím, že pracoval „letmo“, tak práce pro něj byla pestrá, rozmanitá, a tudíž neměl sklon k rutinnímu jednání. Na základě dokumentace dopravce zjistila DI, že strojvedoucí byl odborně a zdravotně způsobilý pro práci ve funkci strojvedoucího. Dopravce u něj provedl během roku 2024 tři kontroly, a to ve dnech 26. 2., 19. 10. a 23. 12. 2024, s výsledkem bez nedostatků.

Vedoucí posunové čety pracoval u dopravce od roku 2010, tedy disponoval 15 lety praxe, a tudíž měl dostatečně dlouhou odbornou zkušenost pro výkon své funkce. Do změny

GVD vykonával službu převážně v žst. Havlíčkův Brod a žst. Žďár nad Sázavou. V žst. Jihlava službu nevykonával, protože tam do změny GVD působil pouze jeden zaměstnanec dopravce ve funkci vozmistra. Od nového GVD, účinného od 14. 12. 2024, vznikla v žst. Jihlava potřeba výkonu i pro posunovače, resp. vedoucího posunové čety, a to z důvodu nasazení jiného typu vozidel vyžadujících objíždění. V důsledku této změny začal vedoucí posunové čety vykonávat službu v žst. Jihlava. Před změnou GVD měl službu v žst. Jihlava naposledy dne 24. 4. 2023 a po změně GVD pak 20. 12. 2024, 5. a 8. 1. 2025. Před vznikem MU měl vedoucí posunové čety tedy v žst. Jihlava 3 směny. Dále vedoucí posunové čety uvedl ve svém podání vysvětlení, že mu připadá návěstidlo Se9 nepřehledné a v určitém místě dochází k překrytí s návěstidlem, které je umístěno před návěstidlem Se9. Tuto informaci DI prověřila. Pochůzkou a měřením v kolejišti v trase jedoucího posunového dílu bylo zjištěno, že návěst „Posun zakázán“ na návěstidle Se9 byla ze vzdálenosti 100 m vidět s omezenou intenzitou svícení. Souvisí to s konfigurací kolejiště při jízdě k tomuto návěstidlu (na kolej č. 5a), které je tvořeno dvěma protisměrnými oblouky tvořenými výhybkami v cestě a jízdou přes tyto výhybky v odbočném směru. Návěstidlo Se9 má z tohoto důvodu vychýlené držení návěstních optik od osy stožáru vlevo k ose koleje. Kolej č. 5a má délku 31 m a primárně slouží k přistavení samostatných HDV pro soupravy rychlíků přijíždějících od Brna a z opačného směru od Českých Budějovic, kdy v žst. Jihlava dochází k přeprahu HDV z důvodů změny trakce. Je proto žádoucí, aby strojvedoucí, který stojí s HDV před návěstidlem Se9, mohl zřetelně světelnou návěst spatřit.

Směrování optického systému tvořeného dvojicí Fresnelových čoček vytváří jeden intenzivní paprsek světla. Drážky čoček shromažďují světlo ze svitu žárovky ve středové oblasti čoček a soustředí vytvořený paprsek v největší síle svitu na jedno místo. Z tohoto důvodu je nasměrování paprsku modrého světla do místa s nejvyšší intenzitou svícení v takto komplikované oblasti (z pohledu konfigurace kolejiště, priorit dopravního režimu na koleji č. 5a a požadavku legislativy na viditelnost návěsti) možné provést jedině „kompromisně“.

Z pohledu zjištění DI tedy nedochází ke ztrátě viditelnosti pro bezpečnou rozpoznatelnost návěsti „Posun zakázán“. Pouze intenzita svitu je v celé požadované oblasti různá a mění se z důvodu použitého systému čoček v návěstních optikách návěstidla AŽD 70 v žárovkovém provedení.

DI nemůže s jistotou potvrdit ani vyloučit, do jaké míry měla dlouhá pracovní absence (cca 19 měsíců) vedoucího posunové čety v žst. Jihlava vliv na vznik MU. Je však zřejmé, že skutečnost, kdy vedoucí posunové čety neočekával návěstidlo Se9, případně si nevzpomněl na jeho umístění, v kombinaci s nesprávným předpokladem posunové cesty (domníval se, že pojedje přímo na SK č. 5b), přispěla k tomu, že nesledovat trať a návěsti, návěst „Posun zakázán“ neočekával a následně nezaregistroval.

#### 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 v období od 1. 1. 2020 do doby vzniku předmětné MU eviduje na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem 265 MU, kdy došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, bez následné srážky nebo vykolejení DV. Z uvedeného počtu došlo ve 24 případech k následnému vjetí posunového dílu do postavené jízdní cesty pro jiné DV. Následkem výše uvedených MU nevznikla újma na zdraví osob a vznikla celková škoda ve výši 3 596 114 Kč.

V uvedeném období šetřila DI 2 obdobné MU, a to:

- ze dne 4. 2. 2020 v [žst. Praha Masarykovo nádraží](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za úroveň návěstidla Se2 v poloze zakazující jízdu a následnému vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Os 8617. Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěstí „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se2 železniční stanice Praha Masarykovo nádraží strojvedoucím posunového dílu;
- ze dne 16. 2. 2024 v [žst. Havlíčkův Brod](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za úroveň návěstidla Se12 s návěstí „Posun zakázán“ a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Os 8747. Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěstí „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se12 železniční stanice Havlíčkův Brod strojvedoucím posunového dílu.

## 5 ZÁVĚRY

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

Bezprostřední příčina:

- nezjištění návěstí „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se9 v železniční stanici Jihlava vedoucím posunové čety, který stál v čele sunutého posunového dílu.

Přispívající faktory:

- vydání pokynu pro zahájení posunu vedoucím posunové čety, který stál v čele sunutého posunového dílu a zastával funkci zaměstnance řídicího posun, aniž by posun sjednal s výpravčím žst. Jihlava a byla mu sdělena technologie posunu;
- uvedení posunového dílu do pohybu strojvedoucím, aniž by znal technologii posunu;
- nesprávné navázání rádiového spojení a udělení souhlasu k posunu, který nebyl řádně sjednán, výpravčím žst. Jihlava, a to k zahájení posunu sunutím na volnou kolej, v jejímž pokračování nebyla zajištěna boční ochrana jízdních cest sbíhajících se s kolejí, na které byla postavená vlaková cesta pro vlak R 668.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- failure to find out the signal „Shunting forbidden“ of the shunting signal device Se9 at Jihlava station by the supervisor of the shunting who stood at the head of the shunting set of cars.

Contributing factors:

- the supervisor of the shunting who stood at the head of the shunting set of cars and was employee who managing shunting without having arranged the shunting with the station dispatcher at Jihlava station and without knowing technology of shunting;
- setting the shunting set of cars in motion by the train driver without being familiar with the shunting technology;
- the station dispatcher at Jihlava station started wrongly radio connection and gave permission to shunting, which was not properly arrange and starting shunting by pushing to the open track in whose continuance was not ensured flank protection of routes where converged with the track where was set the train route for the long distance passenger train No. 668.

Systemic factor: none.

## 5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- příčiny a okolnosti vzniku MU budou projednány na poradním sboru ředitele OŘ Brno;
- po MU byla navýšena kontrolní činnost u výpravčích ŽST Jihlava, zaměřená na sjednávání posunu a radiový provoz;
- do následujícího pravidelného školení zaměstnanců se zkouškou D-07 byla doplněna problematika sjednávání posunu.

Dopravce ČD přijal po vzniku MU následující opatření:

- příčina MU a odpovědnost za její vznik včetně zadání pokynů, vedoucích k předcházení vzniku podobných MU, budou zařazeny k projednání na nejbližší rozšířené poradě vedení OŘOD Východ.

## Measures taken since the occurrence

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

- the causes and circumstances of the occurrence will be discussed at a meeting of the director of Regional directorate Brno;
- it has been intensified supervisory activities focusing on the arranging of shunting operation and radio communication at station dispatchers at the Jihlava station after the occurrence;

- the topic of arranging shunting operation was added to the subsequent regular employee training session with the D-07 examination.

The railway undertaking ČD took the following measure after the occurrence:

- the cause and responsibility of the occurrence including instructions to prevent similar occurrences will be included to discussion at the next enlargement meeting of management of the East Regional Directorate of Passenger Transport.

### 5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- výpravčí udělil svolení k prvnímu posunu, aniž by znal všechny potřebné informace;
- výpravčí nedodržel pravidla rádiové komunikace při navazování spojení při udělování svolení k prvnímu posunu zaměstnancům dopravce;
- výpravčí toleroval u zaměstnanců dopravce provádění jednoduché zkoušky brzdy na rádiové síti VOS kanál č. 12;
- rozdílné informace uvedené v technologických pomůckách GVD „Pokyny pro výkon dopravní služby“ pro žst. Jihlava u manipulací vlaků osobní dopravy.

U dopravce ČD:

- zaměstnanci dopravce prováděli jednoduchou zkoušku brzdy na rádiové síti VOS, která pro tuto činnost nebyla určena;
- strojvedoucí nedodržel pravidla rádiové komunikace při navazování spojení u sjednávání prvního posunu;
- rozdílné informace uvedené v technologických pomůckách GVD „Pokyny pro výkon dopravní služby“ pro žst. Jihlava u manipulací vlaků osobní dopravy;
- chybně uvedená informace v dokumentu „Základní přepravní dokumentace“ v části „Odchytky a doplnění k přiděleným pracovním činnostem“ stanovených v příloze č. 3 předpisu ČD D 2.

### Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- the station dispatcher gave permission to the first shunting without who knew all necessary information;
- the station dispatcher did not observe rules of radio communication during starting of connection at permission to the first shunting to employees of RU;
- the station dispatcher tolerated at employees of RU performing of simple braking test on the radio network VOS on channel No. 12;
- dissimilar information provided in the technological aids of the train timetable „Instructions for the performance of transport services“ for Jihlava station to manipulation of passenger trains.

At the railway undertaking ČD:

- employees of RU performed simple braking test on the radio network VOS which was not determine for this activity;
- the train driver of the shunting set of cars did not observe rules of radio communication during starting of connection at arrange of the first shunting;
- dissimilar information provided in the technological aids of the train timetable „Instructions for the performance of transport services“ for Jihlava station to manipulation of passenger trains.
- incorrect information in the document „Basic transport documentation“ in the section „Deviations and additions to assigned work activities“ specified in annex No. 3 of the internal regulation ČD D2.

## 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 Brně dne 29. května 2026

Ing. Jaromír Hlaváč  
inspektor  
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák  
vedoucí  
Územního inspektorátu Brno



## PŘÍLOHY



Obr. č. 7: Pohled ze sunutého posunového dílu po jeho zastavení

Zdroj: DI



Obr. č. 8: Pohled z vlaku R 668 na sunutý posunový díl po jeho zastavení

Zdroj: DI