

Česká republika  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

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

Nedovolená jízda vlaku Os 4521 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L2 s návěstí zakazující jízdu v železniční stanici Znojmo a následné vykolejení na vlečce ČD, a. s. – Znojmo

Středa, 12. března 2025

## **Accident and incident investigation report**

Unauthorized movement (SPAD) of the regional passenger train No. 4521 behind the main (departure) signal device L2 at Znojmo station and consequent derailment at ČD, a. s. – Znojmo siding

Wednesday, 12<sup>th</sup> March 2025

č. j.: MU-371/2025/DI

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

## 1 SHRnutí



Zdroj: Dražní inspekce

Vznik události: 12. 3. 2025, 14:58 h.

Popis události: nedovolená jízda vlaku Os 4521 za hlavní (odjezdové) návěstidlo s návěstí zakazující jízdu s následným vykolejením.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Znojmo, staniční kolej č. 2, hlavní (odjezdové) návěstidlo L2 v km 100,337. Místem vykolejení vlaku Os 4521 byla výkolejka Vk101 v km 100,526 na dráze vlečce „ČD, a. s. – Znojmo“.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);  
České dráhy, a. s. (provozovatel dráhy – vlečky);  
ARRIVA vlaky. s. r. o. (dopravce vlaku Os 4521).

Následky: bez újmy na zdraví osob;  
celková škoda 1 527 930 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené uvedení vlaku Os 4521 do pohybu a nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L2 železniční stanice Znojmo osobou řídící drážní vozidlo, aniž by byl vlak Os 4521 ze železniční stanice Znojmo vypraven.

Příspěvkající faktor nebyl Dražní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Dražní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Dražní inspekcí vydáno.

## SUMMARY

- Date and time: 12<sup>th</sup> March 2025, 14:58 (13:58 GMT).
- Occurrence type: unauthorized movement (SPAD).
- Description: unauthorized movement (SPAD) of the regional passenger train No. 4521 behind the main (departure) signal device with signal „Stop“ and consequent derailment.
- Type of train: the regional passenger train No. 4521.
- Location: Znojmo station, the main (departure) signal device L2, km 100,337; place of the derailment was at derailer Vk101, km 100,526 at ČD, a. s. – Znojmo siding.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);  
České dráhy, a. s., (IM of the siding);  
Arriva vlaky, s. r. o. (RU of the regional passenger train No. 4521).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;  
total damage CZK 1 527 930,-
- Causal factor:
- unauthorized set the regional passenger train No. 4521 in motion and failure to respect the signal „Stop“ of the main (departure) signal device L2 at Znojmo station by the train driver without the train No. 4521 having been dispatched from Znojmo station.
- Contributing factor: none.
- Systemic factor: none.
- Recommendation: not issued.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	4
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	9
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	9
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	9
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	9
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	9
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	9
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	10
2.9 Interakce se soudními orgány.....	10
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	10
3 POPIS UDÁLOSTI.....	10
3.1 Popis a základní informace.....	10
3.1.1 Popis typu události.....	10
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	10
3.1.3 Popis místa události.....	10
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	15
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	15
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	15
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	16
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	17
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	18
3.2 Faktický popis události.....	24
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	24
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	25
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	26
4.1 Úlohy a povinnosti.....	26
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	26
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	32
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	32
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	32
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	32
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	32
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	32
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	33
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	33

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	33
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	33
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	33
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	33
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	33
4.3 Lidské faktory.....	33
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	33
4.3.2 Pracovní faktory.....	34
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	34
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	43
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	43
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	43
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	43
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	44
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	48
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	48
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	48
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	48
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	48
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	48
5 ZÁVĚRY.....	49
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	49
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	50
5.3 Doplnující zjištění.....	51
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	51
PŘÍLOHY.....	53

**Seznam použitých zkratk a symbolů**

ARRIVA	ARRIVA vlaky, s. r. o.
BD	bezpečnostní doporučení
CDP	centrální dispečerské pracoviště
CED IDS	centrální dispečink integrovaného dopravního systému
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DOZ	dálkově ovládané zařízení
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
ETCS	european train control system (evropský vlakový zabezpečovač)
GSM-R	global system for mobile communication for railway (globální systém mobilní komunikace pro železnici)
GTN	graficko-technologická nadstavba
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
INISS	audiovizuální informační systém pro cestující
IZS	integrováný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
LDP	lokální detekce požáru
MRS	místní rádiová síť
MU	mimořádná událost
NAD	náhradní autobusová oprava
NŘP	náměstek pro řízení provozu
OŘ	oblastní ředitelství
OSŽ	Odborové sdružení železničářů
PMD	posun mezi dopravami
PO	provozní obvod
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZTS	poplachové zabezpečovací a tísňové systémy
RDP	regionální dispečerské stanoviště
SK	staniční kolej
SŘ	staniční řád
SZB	systém zajišťování bezpečnosti
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TNŽ	technická norma železnic
TTP	tabulky traťových poměrů
ÚI	územní inspektorát
ÚŘP	úsek řízení provozu
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
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. 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
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 PD 01	vnitřní předpis dopravce Arriva, „PŘEDPIS PRO PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis PERS 02	vnitřní předpis dopravce Arriva, „INTERNÍ SMĚRNICE PERS 02 STROJVEDOUČÍ“, 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
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

## **2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI**

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

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 12. 3. 2025.

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

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její opakovanosti a dopadů mimořádné události 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 provozovatelů dráhy, zástupce OSŽ a dopravce.

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

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

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

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

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

- ohledání místa MU včetně zúčastněných drážních vozidel, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatelů dráhy, OSŽ a dopravce;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněných drážních vozidel;
- rozbor archívů SZZ v žst. Znojmo;

- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněných drážních vozidel;
- analýza vytíženosti výpravčích – časový snímek směny provedený DI;
- šetření vlivu lidského faktoru a obsahu dokumentů řešících problematiku vytížení zaměstnanců na pracovišti.

## 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: vykolejení DV.

Skupina MU: incident.

### 3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 12. 3. 2025.

Čas: 14:58 h.

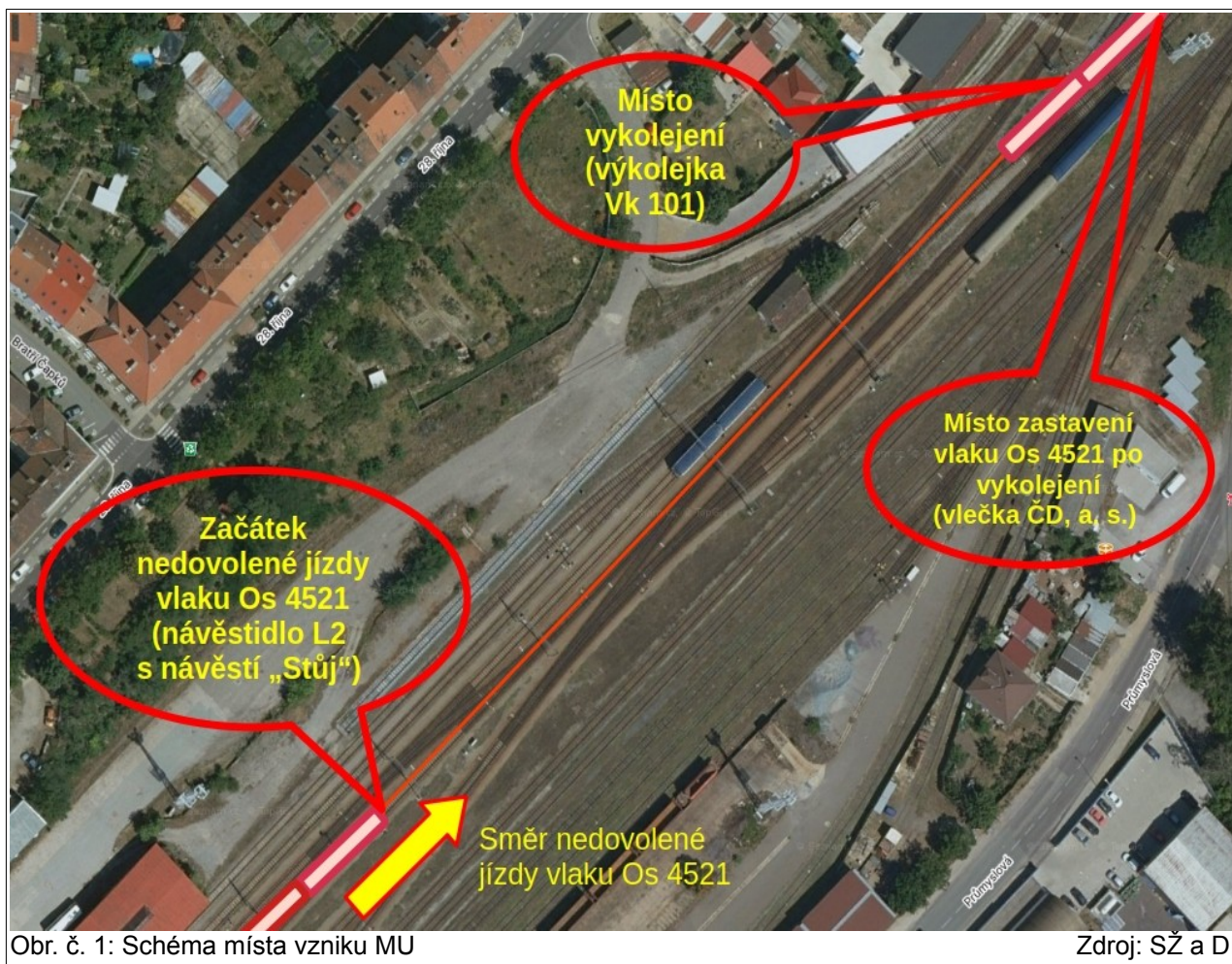
Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, žst. Znojmo, hlavní (odjezdové) návěstidlo L2, SK č. 2, km 100,337. Místo vykolejení vlaku se nacházelo na dráze vlečce „ČD, a. s. – Znojmo“, výkolejka Vk101, km 100,526.

GPS souřadnice: [48.8542667N, 16.0615444E](#) (začátek nedovolené jízdy vlaku Os 4521 za návěstidlo L2);

[48.8556644N, 16.0636961E](#) (místo vykolejení vlaku Os 4521).

### 3.1.3 Popis místa události

Žst. Znojmo leží v km 100,149 na celostátní dráze 322A Znojmo státní hranice – Okříšky. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. V úseku trati Retz (ÖBB) – Šatov st. hr. – Znojmo je elektrizována střídavou trakční soustavou 15 kV/16,7 Hz.



Zároveň žst. Znojmo leží na regionální dráze 323D Břeclav – Znojmo. I tato trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná.

Stanice byla v době MU řízena místně výpravčím z DK, který dálkově řídil i žst. Šatov. Základní rádiové spojení pro jízdy vlaků bylo na síti GSM-R.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Ohledání místa vzniku MU bylo provedeno ve dvou dnech. V den vzniku MU probíhalo současně ohledání soupravy vlaku Os 4521 (dále také vlak), infrastruktury od návěstidla L2 po místo vykolejení a zároveň probíhalo ohledání DK a SZZ.

Dne 13. 3. 2025 proběhlo dodatečné ohledání části infrastruktury v prostoru vlečky „ČD, a. s. – Znojmo“ (po nakolejení a odsunutí vykolejené motorové jednotky).

Stav infrastruktury SŽ v obvodu dráhy celostátní:

- k poškození infrastruktury v obvodu dráhy celostátní v žst. Znojmo nedošlo. Podrobné ohledání, vzhledem k nehodovému ději, nebylo nutno provést (ohledání SZZ viz níže).

#### Stav infrastruktury ČD, a. s. v obvodu dráhy vlečky:

- vlečka „ČD, a. s. – Znojmo“ (dále také vlečka) byla zaústěna v místě styku drah, v úrovni konce přímé větve výhybky č. 23 v km 100,539, do dráhy celostátní v žst. Znojmo;
- výkolejka č. Vk101 se nacházela v km 100,526;
- svodný klín výkolejky se nacházel v pozici na hlavě levé kolejnice ve směru jízdy vlaku;
- při MU došlo k posunutí uchycení svodného klínu výkolejky a levé strany pražců o 10 cm ve směru jízdy vlaku. Pravé strany pražců zůstaly na své původní pozici;
- před výhybkou č. 101 byl posunut vnitřní a pravý pryžový panel výplně služebního přechodu o 48 cm ve směru jízdy vlaku. Ochranný klín výplně přechodu ve směru jízdy vlaku byl poškozen a ulomen;
- mírně poškozeno bylo výměnové návěstidlo ručně stavěné výhybky č. 101 ve výšce 146,5 cm nad pražcem. Výška poškození (poškozený nátěr) ukazatele směru přestavení byla 19 cm (vrchol 165,5 cm nad pražcem). Páka výměníku se závažím výměníku byla poškozena;
- od výkolejky č. Vk101 po místo zastavení 1. podvozku byly patrné stopy po jízdě vlaku ve vykolejeném stavu (rýhy v dřevěných i betonových pražcích, poškozené šrouby upevnění kolejnic i podkladnic a stopy na hlavách kolejnic po drhnutí pluhu HDV);
- v úrovni skupinového seřaďovacího návěstidla Se17, které zakazuje/dovoluje výjezd z vlečky, bylo poškozeno čidlo počítače náprav.

#### Stav zabezpečovacího zařízení:

- žst. Znojmo byla zabezpečena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620 typu ESA 11 ovládaným místně z JOP umístěného v DK. Z JOP SZZ ESA 11 v žst. Znojmo bylo dálkově obsluhováno i SZZ typu ESA 11 v žst. Šatov;
- předmětná SZZ nevykazovala před vznikem MU žádnou poruchu;
- DI bylo vyžádáno stažení archívu SZZ a jeho předání společně s adresným souborem;
- byla provedena korekce času SZZ vůči přesnému času (odchylka času SZZ +5 s);
- stožárové návěstidlo L2 se čtyřmi návěstními svítilnami bylo označeno červeným označovacím štítkem, obsahujícím bílý nápis „L2“, označovacím pásem s červenými a bílými pruhy poloviční délky a indikátorovou tabulkou s číslicí 5. Viditelnost návěstidla L2 s návěstí „Stůj“ byla více jak 200 m;
- na návěstidle L2 bylo provedeno měření napětí na žárovce červeného světla. Naměřená hodnota 10,6 V vyhovovala dovolené toleranci 10,2 V – 11,2 V dle vnitřního předpisu SŽDC (ČD) T121;
- izolační stav vnitřního rozvodu k jednotlivým světlům návěstidla L2 byl bez závad;



Obr. č. 2: Viditelnost návěstidla L2 v čase vzniku MU, z místa stání čela vlaku Os 4521 (obdobné světelné podmínky jako v době vzniku MU) Zdroj: DI

- DI byl proveden zkušební hovor v DK z dotykového terminálu IMONA ALFA pro srovnání přesného času s časem záznamového zařízení ReDat;
- v přílehlých mezistaničních úsecích Šatov – Znojmo, Znojmo – Olbramkostel a Znojmo – Hodonice bylo provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620, automatické hradlo typu AHP-03;
- žst. Znojmo byla vybavena kamerovým systémem, který slouží k monitorování prostoru žst. Znojmo. Obrazový záznam byl přenášen na obrazovku pracoviště výpravčího žst. Znojmo. DI bylo vyžádáno stažení a předání archívu se záznamy z doby vzniku MU.

Stav drážních vozidel stojících na vlečce po zastavení:

- vlak Os 4521 tvořily 2 spojené ucelené motorové jednotky Stadler GTW 2/6 dopravce ARRIVA;
- první ucelená jednotka (vykolejená) byla tvořena řídicím vozem CZ-ARR 95 54 5 948 415-5 v čele vlaku, středovým trakčním dílem CZ-ARR 95 54 5 848 415-6 a řídicím vozem CZ-ARR 95 54 5 948 915-3 (dále jen 848 415-6);
- druhá ucelená jednotka byla tvořena řídicím vozem CZ-ARR 95 54 5 948 921-2 spřaženým s první jednotkou, středovým trakčním dílem CZ-ARR 95 54 5 848 421- 4 a řídicím vozem CZ-ARR 95 54 5 948 421-3 (dále jen 848 421-4);
- spřažení obou jednotek se v konečném postavení po MU nacházelo přímo nad výkolejkou č. Vk101;
- vlak byl v době ohledání označen návěstí „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“;

- na čelním stanovišti strojvedoucího byl zařazen směr jízdy vpřed, sdružená jízdní páka byla v poloze „0“, přímočinná brzda v poloze „0“. Střadačová brzda byla aktivní (rozsvícená kontrolka). Motor byl vypnut, vozidlo bylo uvedeno do bezpečného stavu proti ujetí;
- ovládací panel radiostanice na čelním stanovišti indikoval přihlášení do rádiové sítě GSM-R pod číslem vlaku 4521 a naladěn byl i kanál č. 27 MRS;
- na stanovišti se nacházela řídicí jednotka radiostanice VS67;
- byla provedena korekce času rychloměru vůči přesnému času (časová odchylka rychloměru +12 s);
- na stanovišti strojvedoucího se nenacházel žádný rozkaz s informacemi o změnách stavebně technických parametrů dráhy;
- na stanovišti strojvedoucího byla umístěna trvalá zpráva o brzdění;
- jednotka 848 415-6 vykolejovala v místě jízdy levých kol všech náprav přes klín výkolejky č. Vk101 proti jeho svodovému směru. Po přejetí klínu pouze první podvozek zůstal vykolejen vpravo (2 nápravy) ve směru jízdy a nacházel se v srdcovkové části přímé větve výhybky č. 101. Druhý a třetí podvozek (celkem 4 nápravy) zůstaly stát po opětovném nakolejení na koleji. Druhý podvozek se nacházel v jazykové části výhybky č. 101 a směřoval do odbočné větve;
- poškození čelního řídicího vozu 948 415-2:
  - na 1. podvozku ve směru jízdy poškozeny trámce elektromagnetické brzdy, utržený kabel náhonu rychloměru a poškozen zemnicí kabel;
  - čelní pluh měl stopy po otěru o hlavy kolejnic na spodní části;
  - na pravé bočnici, od otevíracího okna na stanovišti strojvedoucího po konec 1. okna v prostoru pro cestující, bylo patrné poškození laku v délce 2 m po kontaktu s vysokým výměnovým návěstidlem výhybky č. 101;
  - na 3. podvozku ve směru jízdy byly poškozeny trámce elektromagnetické brzdy;
- druhá jednotka 848 421-4 nebyla při MU poškozena;
- čelo vlaku se nacházelo v km 100,565 u hrotů jazyků výhybky č. 103;
- konec vlaku se nacházel v km 100,487;
- 1. viditelně vykolejená náprava 1. podvozku ve směru jízdy se nacházela v km 100,562;
- 2. viditelně vykolejená náprava 1. podvozku ve směru jízdy se nacházela v km 100,560;
- ve vlaku cestovalo asi 80 osob;
- škoda na DV byla na místě odhadnuta na 900 000 Kč.

Povětrnostní podmínky: polojasno až oblačno, +17 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: rovinatý terén, sluneční svit proti návěstidlu L2, bez vlivu na vznik MU (viz Obr. č. 2).

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Pouze v traťovém úseku Znojmo – Olbramkostel probíhala plánovaná výluka z důvodu údržbových prací (nejednalo se o úsek nedovolené jízdy vlaku Os 4521). Provoz byl ovlivněn NAD a možnými zdrženými v dopravě. Výluka byla ukončena ve 14:30 h, tedy 28 min před vznikem MU.

### 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.

Provozovateli drah a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- |   |               |
|---|---------------|
| • motorové jednotce Stadler GTW 2/6<br>(v čele vlaku Os 4521) | 1 300 000 Kč; |
| • zařízení provozovatele dráhy SŽ                             | 157 930 Kč;   |
| • zařízení provozovatele dráhy – vlečky ČD                    | 70 000 Kč.    |

Pozn. DI: poškozeným zařízením provozovatele dráhy SŽ byly v tomto případě venkovní prvky SZZ v žst. Znojmo umístěné za hranicí dráhy celostátní – v obvodu vlečky ČD (viz kapitola 3.1.3 této ZZ, Stav infrastruktury ČD, a. s. v obvodu dráhy vlečky).

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech a součástech drah a vyčíslena **celkem na 1 527 930 Kč.**

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

V důsledku vzniku MU došlo v žst. Znojmo k přerušení provozu od 14:58 h do 17:40 h. Od 17:40 h do 18:40 h byl provoz obnoven v omezeném režimu a od 18:40 byl provoz obnoven bez omezení.

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

#### Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí žst. Znojmo, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ARRIVA):

- strojvedoucí vlaku Os 4521, zaměstnanec ARRIVA.

Ostatní osoby, svědci:

- strojvedoucí z motorové jednotky řady 814, nacházející se na dráze vlečky, zaměstnanec ČD.

#### Zúčastněné subjekty:

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

Vlastníkem a provozovatelem dráhy, vlečka ČD a. s. – Znojmo, č. 5427, byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Dopravcem vlaku Os 4521 byla ARRIVA vlaky, s. r. o., Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8 - Karlín.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ARRIVA s účinností od 23. 9. 2024.

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

Vlak:	Os 4521	Sestava vlaku: 2 x motorová jednotka Stadler GTW 2/6		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	78	1. Řídicí vůz v čele:	95 54 5 948 415-5	R
Počet náprav:	12	2. Hnací jednotka:	95 54 5 848 415-6	R
Hmotnost (t):	186	3. Řídicí vůz :	95 54 5 948 915-4	R
Potřebná brzdicí procenta (%):	111	spřažení jednotek		
Skutečná brzdicí procenta (%):	140	4. Řídicí vůz :	95 54 5 948 424-7	R
Chybějící brzdicí procenta (%):	0	5. Hnací jednotka:	95 54 5 848 424-8	R
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h <sup>-1</sup> ):	50	6. Řídicí vůz na konci :	95 54 5 948 924-6	R
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 4521:

- vlak byl sestaven ze dvou spřažených tříčlankových motorových jednotek Stadler GTW 2/6 s hnací jednotkou umístěnou uprostřed dvou řídicích vozů.
- držitelem jednotek byla ARRIVA.

HDV 848 415-6 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA RE1xx, č. TS 4436 výrobce TRAMECo Systems s. r. o.

Ze zaznamenaných dat vyplývá (časy jsou po korekci s přesným časem):

- 14:58:12 h strojvedoucí se na 2. SK v žst. Znojmo rozjel s vlakem Os 4521 (pravidelný odjezd ve 14:58 h);
- 14:58:39 h vlak Os 4521 projel rychlostí 38 km.h<sup>-1</sup> kolem návěstidla L2 s návěstí „Stůj“;
- 14:58:54 h vlak Os 4521 projel rychlostí 47 km.h<sup>-1</sup> výhybkou č. 23, která tvoří hranici mezi dráhou celostátní a vlečkou;
- 14:58:58 h vlak Os 4521 vykolejil na výkolejce č. Vk 101 v prostoru vlečky v rychlosti 46 km.h<sup>-1</sup>, současně bylo registrováno snížení tlaku v průběžném potrubí a plnění brzdových válců;
- 14:59:04 h vlak Os 4521 zastavil v prostoru vlečky v km 100,565.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Znojmo byla vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620 – elektronickým stavědlem ESA 11. Z JOP SZZ ESA 11 v žst. Znojmo bylo dálkově obsluhováno SZZ stejného typu také v žst. Šatov. Kolejové úseky byly vybaveny počítači náprav.

Ovládání SZZ bylo z DK umístěné ve staniční budově. Hlavní (odjezdové) návěstidlo L2 umístěné v km 100,337 bylo stožárové, typu AŽD 70 se čtyřmi svítilnami a indikátorovou tabulkou s číslicí „5“. Návěstidlo bylo označeno červeným označovacím štítkem obdélníkového tvaru, obsahující bílý text „L2“ a označovacím pásem s červenými pruhy a bílými pruhy poloviční délky. Po vzniku MU bylo provedeno ověření viditelnosti návěstidla a návěsti „Stůj“ na tomto návěstidle z místa u nástupiště u 2. SK a ze vzdálenosti 166 m dle požadavku SŽ TNŽ 34 2620. Ve viditelnosti nebyl zjištěn nedostatek. Napětí na žárovce červeného světla činilo 10,6 V, což vyhovělo dovolené toleranci 10,2 V – 11,2 V dle vnitřního předpisu SŽDC (ČD) T121.

Analýzou dat z archívu SZZ žst. Znojmo bylo zjištěno (časy jsou po korekci s přesným časem):

- 14:56:43 h postavení vlakové cesty pro zpožděný vlak Os 4516 na SK č. 4, na vjezdovém návěstidle HS žst. Znojmo rozsvícena návěst „Rychlost 40 km/h a výstraha“;
- **14:58:39 h došlo k obsazení úseku V16-18, vlak Os 4521 nedovoleně vjel za odjezdové návěstidlo L2 s návěstí „Stůj“;**
- 14:58:47 h v pokračující nedovolené jízdě vlak Os 4521 uvolnil úsek SK č. 2;
- 14:58:50 h v pokračující nedovolené jízdě vlak Os 4521 obsadil úsek V20-23“, kdy plusová poloha výhybkové dvojice 23/31 zabránila ohrožení příjíždějícího zpožděného vlaku Os 4516;
- 14:58:57 h vlak Os 4521 uvolnil úsek V16-18, poslední indikace spojená s nedovolenou jízdou;
- 15:00:10 h zpožděný vlak Os 4516 obsadil kolejový úsek SH a vjel čelem do obvodu žst. Znojmo;
- 15:00:33 h zpožděný vlak Os 4516 obsadil kolejový úsek V31, kdy plusová poloha výhybkové dvojice V23/31 umožnila zabezpečenou jízdu vlaku bez ovlivnění vzniklou MU ;
- 15:00:56 h zpožděný vlak Os 4516 obsadil kolejový úsek 4K a vjel čelem na SK č. 4 určenou k zastavení vlaku pro výstup cestujících v žst. Znojmo;
- 15:01:00 h zpožděný vlak Os 4516 uvolnil kolejový úsek V12-17 a vjel celý na SK č. 4 určené k zastavení vlaku pro výstup cestujících v žst. Znojmo.

Z dat SZZ mj. vyplývá:

- z rozboru zaznamenaných dat vyplývá, že SZZ vykazovalo před vznikem MU a v době jejího vzniku normální činnost;

- vlaková cesta pro vlak Os 4521 nebyla postavena, neboť byla postavena vjezdová vlaková cesta pro protijedoucí zpožděný vlak Os 4516 (od žst. Hodonice);
- na odjezdovém návěstidle L2 byla po celou dobu nedovolené jízdy vlaku Os 4521 návěst „Stůj“.

Ze záznamů v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ žst. Znojmo vyplývá, že dne 12. 3. 2025 nebyla na SZZ evidována do vzniku MU žádná porucha.

V přílehlých mezistaničních úsecích Šatov – Znojmo, Znojmo – Olbramkostel a Znojmo – Hodonice byla zabezpečena jízda vlaků pomocí traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620, automatického hradla typu AHP-03.

V traťovém úseku Znojmo – Olbramkostel probíhala plánovaná výluka, viz popis v kapitole 3.1.3 této ZZ.

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

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

- strojvedoucí vlaku Os 4521 – Zápis se zaměstnancem:
  - na směnu nastoupil v žst. Břeclav odpočatý, střízlivý a v psychické pohodě;
  - v průběhu směny řešil drobné technické problémy na HDV;
  - v žst. Znojmo došlo ke spojení dvou motorových jednotek pro vlak Os 4521;
  - v čase pravidelného odjezdu provedl úkony dopravce před odjezdem vlaku a zavřel dveře soupravy;
  - v domnění, že odjezdové návěstidlo dovoluje jízdu, uvedl vlak do pohybu;
  - při pohledu na polohu výhybek ve vlakové cestě si uvědomil svůj omyl a vlak zastavil použitím elektropneumatické brzdy a rychlobrzdy;
  - po zastavení MU oznámil výpravčímu žst. Znojmo a dispečerovi ARRIVA.
- strojvedoucí vlaku Os 4521 – Doplnující zápis se zaměstnancem:
  - strojvedoucí potvrdil přítomnost osoby na svém stanovišti;
  - vysvětlil, o koho se jednalo, a sdělil, že osoba nikterak nezasahovala do jeho řízení vlaku;
  - osoba neprováděla žádnou kontrolní činnost;
  - osobu nevyzval k opuštění stanoviště a nebyl si vědom negativního ovlivnění na výkon služby;
  - připustil před rozjezdem vlaku „sklouznutí“ k rutinnímu jednání a automatismu během úkonů prováděných na stanovišti a následné nekoncentrování se na kontrolu povolující návěsti.

- strojvedoucí vlaku Os 4521 – Záznam o podání vysvětlení DI;
  - profesi strojvedoucího vykonával asi tři měsíce (pozn. DI: podrobnosti v kapitole 4.3.1 této ZZ);
  - u jiného zaměstnavatele nepracoval v žádné funkci;
  - během volna před směnou se nestalo nic negativního, co by ovlivnilo jeho výkon směny, při které došlo k MU;
  - během směny měnil jednotku a i s druhou byly problémy. Na první jednotce byly vadné vzduchové měchy sekundárního vypružení. Po 1. jízdě Břeclav – Znojmo a zpět dostal jinou jednotku, kde však neodbrzdil prostřední modul a vždy po zastavení musel jít modul odbrzdit. V předposlední zastávce před Znojmem ušel vzduch z jednoho měchu (praskl). Po příjezdu do Znojma kolem jednotky asi 40 minut běhal a spojoval ji s další jednotkou. Předchozí směny měl do té doby bez problémů;
  - nepociťoval během směny do vzniku MU akutní biologickou potřebu (žízeň, hlad, použití WC atp.);
  - nebyl něčím během směny rozrušen, pouze řešil provozní záležitosti ohledně poruch jednotek;
  - přestávku, resp. přiměřenou dobu na oddech a jídlo během směny čerpal v žst. Břeclav;
  - vybavení a uspořádání stanoviště strojvedoucího v motorové jednotce Stadler GTW, tvořící vlak Os 4521, mu vyhovovalo;
  - nedostatky (závady na soupravě) v době před odjezdem vlaku Os 4521 ze žst. Znojmo byly odstraněny;
  - vlak Os 4521 vedl pravidelně v rámci turnusové skupiny;
  - žst. Znojmo z pohledu umístění hlavních návěstidel v kolejišti, především návěstidla L2 u 2. SK, znal dobře;
  - sledoval před odjezdem vlaku ze žst. Znojmo i ostatní provoz ve stanici, ale nedošlo mu, že má odjíždět až přijede protijedoucí vlak, který byl zpožděný;
  - uvádí, že návěst na návěstidle L2, od doby, co vlak uvedl do pohybu od nástupiště u 2. SK, až do doby, než čelem vlaku minul jeho fyzickou polohu v kolejišti, byla „40 km/h a Volno“;
  - ohledně upoutání jeho pozornosti těsně před vznikem MU uvádí, že přišla na stanoviště osoba, se kterou se pozdravil a ta si stoupla na stanovišti vzadu. On pak řešil své záležitosti. Díval se na zavírání dveří, protože nebyl přítomen vlakvedoucí. Po zavření dveří se rozjel;
  - dle něj měla osoba oprávnění na stanovišti být a nerušila ho při plnění povinností;
  - souběh plnění povinností strojvedoucího před uvedením vlaku do pohybu a při nedovolené jízdě po 2. SK byl pro něj zvládnutelný;
  - vozidlovou radiostanicí v době rozjezdu a nedovolené jízdy vlaku měl naladěnu na GSM-R a na kanál MRS si nevzpomněl;

- hlasové výzvy od výpravčího žst. Znojmo k zastavení v průběhu nedovolené jízdy vlaku z vozidlové radiostanice neslyšel;
- spojení s výpravčím žst. Znojmo po vzniku MU proběhlo. Volal přes simplex (pozn. DI: ze záznamu zjištěn kanál č. 27 MRS na němž dával výpravčí výzvy k zastavení);
- připustil během výkonu služby sklon k rutinnímu jednání, neboť jezdil pouze dvě tratě, Břeclav – Znojmo a Zaječí – Hodonín. Na hodonínské trati byla dle vyjádření služba jednotvárná. Za směnu jel trať i patnáctkrát. Břeclavská trať pro něj byla při výkonu služby různorodější.
- výpravčí žst. Znojmo – Zápis se zaměstnancem:
  - od zahájení směna probíhala standardně s občasným silnějším provozem v obvodu stanice a dálkově řízeném úseku;
  - v poslední hodině před vznikem MU byl silný provoz z důvodu ukončení výluky traťové koleje, včetně posunů s nákladními vlaky a soupravami společnosti ARRIVA pro vlak Os 4521;
  - komunikaci se strojvedoucími ARRIVA prováděl na kanálu č. 27 MRS, sloužícím pro posuny s vlaky osobní dopravy;
  - po ukončení všech posunů postavil vlakovou cestu od Hodonic na 4. SK pro vlak Os 4516;
  - příjezd vlaku Os 4516 předpokládal přibližně v čase odjezdu vlaku Os 4521;
  - po indikaci polohy vlaku Os 4516 na monitoru JOP před vjezdovým návěstidlem vstal od pracoviště obsluhy SZZ a šel k východu z DK na nástupiště sledovat vjezd vlaku Os 4516;
  - ještě z prostoru u dveří z DK uviděl přes prosklený představek soupravu vlaku Os 4521 v pohybu, pohledem již v úrovni koncových světel, a stále zrychlovala;
  - okamžitě si uvědomil nedovolený odjezd vlaku Os 4521;
  - běžel k pracovišti JOP s vědomím časové tísně v jednotkách sekund;
  - viděl, že postavená vjezdová vlaková cesta pro vlak Os 4516 je kryta polohou dvojice výhybek 23/31, a není tak ohrožena nedovolenou jízdou vlaku Os 4521;
  - co nejrychleji chtěl v časové tísně navázat spojení se strojvedoucím vlaku Os 4521, a tak použil kanál č. 27 MRS, po kterém předtím probíhala komunikace v době posunu;
  - současně sledoval na JOP polohu všech výhybek, i odvratných, pro zjištění kam směřuje podle jejich poloh nedovolená jízda vlaku Os 4521;
  - podle indikací na JOP mířil vlak na výkolejku č. Vk101 a dále do vlečky;
  - dále použil GSM-R a k zastavení vlaku pomocí „stůj, zastavte všemi prostředky“;
  - souběžně na kamerách v té době viděl, že vlak Os 4521 stojí v prostoru vjezdu do vlečky;
  - z pohledu kamer bylo vidět, že nastalá situace neohrožuje příjíždějící vlak Os 4516, který se bezprostředně poté objevil v záběru kamer;

- všechny popsané prováděné úkony prováděl ve značné časové tísní;
- následně se mu podařilo se strojvedoucím vlaku Os 4521 spojit a ten si nebyl vědom nedovolené jízdy kolem návěstidla L2 ani vykolejení;
- dále postupoval podle ohlašovacího rozvrhu;
- před vznikem MU se cítil v pořádku, před směnou byl odpočatý, v průběhu směny ničím rozptýlený, pouze řešil dopravní situaci ve stanici a dálkově ovládaném úseku.
- výpravčí žst. Znojmo – Záznam o podání vysvětlení DI;
  - ve funkci výpravčího působí od roku 2009 v žst. Znojmo trvale, ale i dříve zde sloužil jako „střídač“. Pozn. DI: Výpravčí „střídač“ pomáhá zajišťovat směnnost. Jeho hlavní náplní práce je střídání kmenových výpravčích na různých pracovištích (stanicích) v rámci stanoveného obvodu;
  - u jiného ani u stejného zaměstnavatele nepracoval v žádné jiné funkci;
  - během volna před směnou se nestalo nic negativního, co by ovlivnilo jeho výkon směny, při které došlo k MU;
  - přestávky, resp. přiměřenou dobu na oddech a jídlo během směny, při které došlo k MU, čerpal problematicky. Jednalo se o exponovaný den, bylo moc práce (jízdy vlaků, posuny, výluková činnost), tak souvislý čas na jídlo a oddech příliš nenacházel;
  - při nástupu do směny, při které došlo k MU, nenastaly žádné mimořádnosti;
  - v průběhu směny do vzniku MU nebyl něčím (někým) rozrušen. Byla pouze běžná pracovní činnost, nic mimořádného;
  - vybavení dopravní kanceláře v žst. Znojmo z pohledu obsluhy dotykového ovládacího panelu pro rádiové síť DCom a telekomunikačního obslužného panelu TOP1 mu nevyhovovala. Po sloučení pracoviště výpravčích se přemísťovaly ovládací panely a počítače. Sloučení více ovládacích prvků již probíhalo rok a půl a stále se nic nedělo. Po MU došlo ke změně na obslužném panelu TOP1 upravením masky ovládacího panelu;
  - ve směně slouží v žst. Znojmo jeden výpravčí. K redukci ze dvou na jednoho došlo asi před dvěma lety;
  - omezení počtu výpravčích ve směnách nárazově způsobuje problémy při výkonu služby;
  - samotný výpravčí ve službě v žst. Znojmo je více vytížen;
  - odjíždějícího vlaku Os 4521 si všiml při plánovaném odchodu k přijíždějícímu protijedoucímu vlaku přes okno dopravní kanceláře, kdy spatřil jeho koncová světla;
  - nouzové zastavení v síti GSM-R nepoužil z důvodu časové tísně a vzhledem k předchozí komunikaci na síti MRS, i po předchozí zkušenosti, že strojvedoucí byli přítomni na síti MRS. Tento způsob zvolil i proto, že současně mohl vykonávat i další důležité činnosti, jako je kontrola postavení výhybek, poloha

vjíždějícího protisměrného vlaku, poloha odvrtné výkolejky v depu, kde očekával příjezd soupravy ČD;

- v minulosti ve službě funkci „Nouzové volání“ v síti GSM-R nepoužil, pouze zkušebně;
- obavy z použití funkce „Generální stop“ nebo funkci „Nouzové volání“ v síti GSM-R neměl. Časové vymezení funkce „GSM-R NOUZE“ bylo v té situaci pomalejší a neumožnilo by mu to provádět další důležitější činnost;
- o jiných výpravčích, kteří se obávají použití funkce „Generální stop“ nebo funkci „Nouzové volání“ v síti GSM-R, nevěděl;
- o postupech pro výpravčího v žst. Znojmo pro použití komunikačních prostředků v situaci, kdy hrozí vznik MU, věděl;
- školení na používání telekomunikačních prostředků s důrazem na využití funkcí „Generální stop“ a „Nouzové volání“ neabsolvoval. Vždy byla tato problematika součástí rozšířené náplně školení a byla pro něj srozumitelná;
- před MU komunikoval na síti MRS s jiným strojvedoucím v rámci spojování souprav. Po spojení souprav se strojvedoucí měnili. Toto zjistil dodatečně až po vzniku MU;
- v minulosti během výkonu služby nepociťoval sklon k rutinnímu jednání.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- strojvedoucí vlaku Os 24818, připraveném v obvodu vlečky ČD – Záznam o podání vysvětlení DI;
  - přišel na směnu, vše si nachystal, zapsal do provozního záznamu, vzal si klíče od soupravy (jednotka ř. 814) a šel do topírny, kde si připravil soupravu;
  - ten den byla výluka, měl mít směnu na vlaku Os 24814, ale měl nakonec vézt vlak Os 24818;
  - soupravu nastartoval, připravil, udělal zkoušku brzdy apod., otevřel vrata topírny a vyjel před topírnu k námezníku;
  - připravil si radiostanici, obešel soupravu a zkontroloval její stav z venku;
  - měl čas, bylo před 15. hodinou, posun do stanice ještě nesjednával;
  - po depu si organizují strojvedoucí posun sami jako osoby řídící posun. Depo nemá jinou osobu jako „dopravního zaměstnance“, není to ani výpravčí žst. Znojmo;
  - po zapnutí radiostanice naskočil simplex 27 a po chvíli čekání se v radiostanici ozval výpravčí, jak volá „Vlak 4521 ve stanici Znojmo Stůj, Stůj!“;
  - první, co ho napadlo, že je něco špatně, a uviděl, že souprava ARRIVY vyráží ze stanice. Nastavil na čele své soupravy světelnou návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, aby to strojvedoucí ARRIVY viděl. Návěst nejde nastavit přímo přepínačem;
  - vlak ARRIVY se blížil k výhybce č. 101 a začal přeskakovat výkolejku. V tu chvíli si uvědomil, že jede proti němu;

- chtěl se vyklonit z okénka, aby dal i ruční návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, ale souprava ARRIVY již vykolejila prvním podvozkem a zastavila asi 28 m za výkolejkou;
- vystoupil ze soupravy ven a šel se podívat, co se stalo. Z okénka ARRIVY vykoul strojvedoucí a odpověděl mu, že viděl návěst „40 km/h a volno“;
- po nějaké době (asi půl hodiny) spolu mluvili znovu a strojvedoucí ARRIVY mu řekl, že asi jel proti „Stůj“;
- žádní zranění nebyli vidět, tak se vrátil na svou soupravu. ARRIVA čekala na vyšetřovací orgány. On volal nadřízenému do Jihlavy s dotazem, co bude dál, že jeho vlak nevyjede do stanice. Dispečer zorganizoval jinou soupravu s jiným kolegou. On zůstal v depu.

Prostor v místě stání vlaku Os 4521 na 2. SK byl monitorován kamerovým systémem se záznamem (čas opožděn k přesnému času – 3 s a níže uveden po korekci). Z rozboru tohoto záznamu, který byl v rámci šetření poskytnut DI, vyplývá:

- 14:56:19 h do prostoru pro cestující za stanovištěm strojvedoucího v čele vlaku Os 4521 nastoupila civilní osoba;
- 14:56:32 h výše zmíněná civilní osoba vstoupila na stanoviště strojvedoucího v čele vlaku a zůstala se strojvedoucím na stanovišti (identifikace podle oděvních součástí);
- 14:58:12 h vlak Os 4521 se rozjel a civilní osoba byla stále přítomna na stanovišti strojvedoucího v čele vlaku.

Nedovolená jízda vlaku Os 4521 ze 2. SK byla monitorována kamerovým systémem (čas odpovídal přesnému času) na HDV. Z rozboru tohoto záznamu, který byl v rámci šetření poskytnut DI, vyplývá:

- 14:58:12 h rozjezd vlaku z místa stání na 2. SK;
- 14:58:39 h průjezd vlaku Os 4521 okolo návěstidla L2 s návěstí „Stůj“;
- 14:58:58 h čelo HDV v místě výkolejky Vk101;
- 14:59:04 h vlak Os 4521 zastavil ve vykolejeném stavu v km 100,565 na vlečce.

Přepis komunikace výpravčího žst. Znojmo – výzvy k zastavení vlaku Os 4521:

<b>Začátek zvukového záznamu (všechny časy jsou přesné):</b> 12. 3. 2025, 14:58:22 h.	
<b>Konec zvukového záznamu:</b> 12. 3. 2025, 14:58:54 h.	
<b>Délka vytvořeného souboru waw:</b> 32 s	
<b>Obsah přepisu:</b>	
Výpravčí začátek slovní výzvy během záznamu: 14:58:25 h	„A tady výpravčí stanice Znojmo, 4521 jestli se slyšíme, zastav, stůj, stůj, stůj, 4521 stůj“ (čas trvání slovní výzvy 8 s).
Výpravčí začátek slovní výzvy během záznamu: 14:58:34 h	„4521 stůj, zastav (čas trvání slovní výzvy 2 s).
Výpravčí začátek slovní výzvy během záznamu: 14:58:38 h	„Vlak 4521 stůj, zastav, vlak 4521 zastav (čas trvání slovní výzvy 3 s).

Výpravčí začátek slovní výzvy během záznamu: 14:58:42 h	„Vlak 4521 s....(celé slovo nezaznamenáno, zaklíčování puštěno předčasně, čas trvání slovní výzvy 2 s).
Tab. č. 1: První záznam s výzvami k zastavení vlaku Os 4521, dávanými výpravčím žst. Znojmo na kanálu 27 MRS.	

<b>Začátek záznamu (všechny časy jsou přesné):</b> 12. 3. 2025, 14:59:22 h <b>Konec zvukového záznamu:</b> 12. 3. 2025, 14:59:40 h. <b>Délka vytvořeného souboru waw:</b> 18 s	
<b>Obsah přepisu:</b>	
Výpravčí začátek slovní výzvy: 14:59:25 h	„Vlak 4521 stop, stop“, vlak 4521 ve stanici Znojmo stop“ (čas trvání slovní výzvy 5 s).
Tab. č. 2: Druhý záznam s výzvami k zastavení vlaku Os 4521, dávanými výpravčím žst. Znojmo na kanálu 27 MRS.	

### Přepis komunikace výpravčí žst. Znojmo – strojvedoucí vlaku Os 4521:

<b>Začátek záznamu (všechny časy jsou přesné):</b> 12. 3. 2025, 15:01:20 h <b>Konec zvukového záznamu:</b> 12. 3. 2025, 15:02:38 h. <b>Délka vytvořeného souboru waw:</b> 78 s	
<b>Obsah přepisu:</b> celá nahrávka	
strojvedoucí	„Výpravčí ve Znojmě, slyšíme se?“
výpravčí	„A zde výpravčí stanice Znojmo. Vlak 4521 slyšíme se?“
strojvedoucí	„Slyšíme se dobře, no. Co se stalo? Já jsem měl návěstidlo postaveno“.
výpravčí	„Tak to asi těžko. To nevím, cos tam viděl, ale určitě tam byla návěst stůj, protože tam, tam, bylo to postavené, vlaková...e...posunová cesta by šla vlastně do vlečky ČD do depa a tam já nepostavím, i kdybych byl kouzelník. Bohužel. A zůstal si stát na kolejích, nebo si vykolejil přes výkolejku?“.
strojvedoucí	„No..no, tak to je supr no.....a jak teď budem postupovat, mám si obvolat CDPěčko?“.
výpravčí	„Ne zatím zůstaň stát, Já volám nehodovou pohotovost, přijede semka (části záznamu poté není rozumět), zatím počkáme a začnem se domlouvat, co s cestujícíma, zůstaň stát tak jak jsme aspoň chvíličku“.
strojvedoucí	„Rozumím“.
Tab. č. 3: Záznam hovoru mezi strojvedoucím a výpravčím po ukončení nehodového děje, zastavení vlaku Os 4521 ve vykolejeném stavu.	

## 3.2 Faktický popis události

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

Dne 12. 3. 2025 byl v žst. Znojmo na 2. SK připraven k odjezdu vlak Os 4521 (Znojmo – Břeclav) s pravidelným odjezdem ve 14:58 h. Odjezdu vlaku Os 4521 předchází příjezd vlaku Os 4516 (Břeclav – Znojmo) s pravidelným příjezdem ve 14:54 h. Vzhledem ke skutečnosti, že regionální dráha 323D Břeclav – Znojmo je v celém úseku jednokolejná, projevilo se zpoždění příjezdu vlaku Os 4516 do žst. Znojmo na pravidelném odjezdu vlaku Os 4521 ze žst. Znojmo.

Další popis událostí v nehodovém ději je doplněn časy po korekci s přesným časem, které DI získala z archívu kamerového záznamu ze stanoviště strojvedoucího, rychloměru vlaku Os 4521, archívu SZZ ESA 11 a záznamového zařízení telefonní a rádiové komunikace ReDat.

Ve 14:58:12 h byl čelní kamerou na stanovišti strojvedoucího vlaku Os 4521 a v datech rychloměru HDV zaregistrován rozjezd vlaku po 2. SK směrem k odjezdovému návěstidlu L2. Z videozáznamu je patrné svícení návěsti „Stůj“ na výše uvedeném návěstidle a návěst „Stůj“ indikuje i symbol návěstidla L2 v archívu SZZ ESA 11. V době rozjezdu vlaku Os 4521 byl na trati protijedoucí a zpožděný vlak Os 4516 teprve v místě ovlivnění přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P7128, nacházejícím se v km 23,670, v druhém přibližovacím úseku před žst. Znojmo. Zároveň pro něj byla postavena vjezdová vlaková cesta na 4. SK.

Nedovolené uvedení vlaku Os 4521 do pohybu zaznamenal výpravčí žst. Znojmo a v čase od 14:58:25 h (začátek první slovní výzvy) do 14:59:30 h (konec poslední slovní výzvy) dal pět ústních výzev k zastavení směrem ke strojvedoucímu prostřednictvím kanálu 27 rádiové sítě MRS (podrobnosti v kapitolách 3.1.9 a 4.1.1 této ZZ).

Strojvedoucí vlaku Os 4521 na tyto výzvy nereagoval (dle jeho podání vysvětlení DI je neslyšel) a ve 14:58:39 h projel čelem vlaku okolo návěstidla L2 s návěstí „Stůj“. Ve 14:58:47 h, během pokračující nedovolené jízdy, uvolnil vlak 2. SK. Ve 14:58:52 h byla nedovolená jízda vlaku Os 4521 koncovou polohou výhybky č. 23 nasměrována do obvodu vlečky. Ve 14:58:58 h došlo v rychlosti 46 km.h<sup>-1</sup> k vykolejení při jízdě přes svodný klín výkolejky č. Vk 101 proti jeho svodovému směru.

Ve 14:59:04 h zastavil vlaku Os 4521 ve vykolejeném stavu v km 100,565 na vlečce ČD a. s. – Znojmo.

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

- 15:02 h výpravčí žst. Znojmo ohlásil MU na nehodovou pohotovost SŽ PO Břeclav;
- 15:08 h výpravčí žst. Znojmo ohlásil MU vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;
- 15:10 h výpravčí žst. Znojmo ohlásil MU dispečerovi železniční infrastruktury OŘ Brno;
- 15:20 h vedoucí dispečer CDP Přerov oznámil vznik MU na HZS SŽ JPO Brno;
- 15:25 h vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil MU na Odbor 18 SŽ;
- 15:29 h pověřená osoba Odboru 18 SŽ oznámila vznik MU na centrální ohlašovací pracoviště DI;
- 15:36 h Jednotka HZS ČR Znojmo provedla ve spolupráci se zaměstnanci dopravců evakuaci 85 osob do prostor žst. Znojmo vyhrazených cestujícím;
- 16:58 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
- 18:00 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;

- 18:40 h obnovení provozu v žst. Znojmo ve vlivem MU přerušeném směru na žst. Olbramkostel;

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval ve 15:20 h, tj. 22 min po vzniku MU, vedoucí dispečer CDP Přerov.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- HZS SŽ JPO Brno;
- HZS Jihomoravského kraje, Územní odbor Znojmo, Hasičská stanice Znojmo.

## 4 ANALÝZA UDÁLOSTI

### 4.1 Úlohy a povinnosti

#### 4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Provozovatel dráhy stanovil pro splnění výše uvedených povinností technologické postupy organizace a způsobu udílení a provádění pokynů při provozování dráhy.

TTP pro trať 323D Břeclav – Znojmo a SŘ žst. Znojmo uvádí skutečnost, že traťová rádiová síť je GSM-R. Tato síť tak byla základním rádiovým spojením, s využitím priority spojení při organizování drážní dopravy vlaků a PMD na síti SŽ. **Pro zastavení provozu (při hrozícím nebezpečí vzniku MU) v řízené rádiové oblasti GSM-R na tratích, kde není zaveden výhradní provoz ETCS L2 (úroveň 2), musí být prioritně použit povel G-STOP z GSM-R, který je určen pro zastavení všech HDV v dosahu sítě v oblasti.**

Výpravčí žst. Znojmo, odchylně od výše zmíněných postupů, dal pět ústních výzev k zastavení nedovoleně jedoucího vlaku Os 4521 prostřednictvím kanálu č. 27 rádiové sítě MRS. Funkci „STOP VLAK“ v síti GSM-R nepoužil (podrobnosti o jím zvoleném postupu rádiové komunikace jsou uvedeny v kapitole 3.1.9 této ZZ). DI k uvedenému zjištění dodává, že pokus o zastavení vlaku výpravčím použitím sítě MRS pro spojení se strojvedoucím v nastalé časové tísni se na první pohled může zdát logický a pro výpravčího i jednodušší, o to více v situaci, kdy byl výpravčí ve spojení se strojvedoucím na této síti při předešlém posunu. Nicméně tento způsob zastavování vlaku nebyl v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy a po opětovně nezdařených pokusech o navázání spojení na síti MRS, měl výpravčí použít k zastavení vlaku síť GSM-R, k čemuž však nedošlo.

#### Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy, **mimo příčinnou souvislost se vznikem 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. 25 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, která má přednost před všemi ostatními činnostmi. Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí (např. zastavení provozu) a upozornit na ně bezprostředně nadřízeného zaměstnance.“;*
- část čtvrtá, kapitola III, čl. 55 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ Z11:  
*„Při bezprostředním ohrožení bezpečnosti železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí být provedeny činnosti vedoucí k zastavení provozu HDV“;*
- část čtvrtá, kapitola III, čl. 55 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ Z11:  
*„Pro zastavení provozu v řízené rádiové oblasti GSM-R na tratích, kde není zaveden výhradní provoz ETCS L2 (úroveň 2), musí být prioritně použit povel G-STOP z GSM-R, který je určen pro zastavení všech HDV v dosahu dotčených BTS v oblasti“.*

Dopravce je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se řídit pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy. Podle ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. je dopravce povinen zajistit, aby strojvedoucí 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 bezpečně zastavil vlak před návěstěným místem.

Ve 14:58:12 h uvedl strojvedoucí vlak Os 4521 do pohybu, přestože z videozáznamu kamery v čele HDV je patrné svícení návěsti „Stůj“ na návěstidle L2. Návěst „Stůj“ indikuje v uvedeném čase i symbol návěstidla L2 v archívu SZZ ESA 11. Výpravčí žst. Znojmo v čase od 14:58:28 h do 14:58:38 h dal pět ústních výzev k zastavení směrem ke strojvedoucímu prostřednictvím kanálu č. 27 rádiové sítě MRS, které strojvedoucí vlaku Os 4521 neslyšel.

Pozn. DI: v průběhu ohledání soupravy vlaku Os 4521 DI zjistila naladění vozidlové radiostanice na GSM-R a kanále č. 27 MRS. Základnová radiostanice MRS a vysílané výzvy k zastavení výpravčím žst. Znojmo byly přenášeny, neboť je zachytila zapnutá vozidlová radiostanice na DV dopravce ČD, naladěná na kanále č. 27 MRS. Strojvedoucí nedovoleně jedoucího vlaku Os 4521 použil po MU vozidlovou radiostanici a kanál č. 27 MRS pro komunikaci s výpravčím, čímž se potvrdila i funkčnost vozidlové radiostanice vlaku Os 4521. Proč strojvedoucí neslyšel dávané výzvy k zastavení, se vzhledem k obsahu podání vysvětlení v kapitole 3.1.9. této ZZ nepodařilo zjistit.

**Ve 14:58:39 h projel nedovoleně vlak Os 4521 okolo návěstidla L2 s návěstí „Stůj“.** Ve 14:58:52 h byla pokračující nedovolená jízda vlaku Os 4521 koncovou polohou výhybky č. 23 nasměrována do obvodu dráhy vlečky, kde ve 14:58:58 h došlo v rychlosti 46 km.h<sup>-1</sup> k vykolejení při jízdě přes svodný klín výkolejky č. Vk 101 proti jeho svodovému směru.

Ve 14:59:04 h zastavil vlak Os 4521 ve vykolejeném stavu v km 100,565 na vlečce ČD a. s. – Znojmo.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce, **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.:  
*„Doprovce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;*
- § 46t odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Osoba řídící drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce musí zastavit drážní vozidlo včas před návěstí zakazující jízdu,“;*
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,“;*
- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, nebo příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná,“;*
- § 35 odst. 1 písm. m) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo zastavila vlak bezpečně před návěstěným místem,“;*
- čl. 1.1. přílohy č. 1 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.:  
*„před návěstí „Stůj“ musí každý vlak zastavit“;*
- čl. 90 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Návěst Stůj na hlavním návěstidle jízdu vlaku zakazuje, ostatní návěsti (mimo návěst Posun dovolen) jízdu vlaku dovolují ...“;*
- čl. 90 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Na hlavním návěstidle platném pro jízdu vlaku i posun, návěst Stůj zakazuje jízdu vlaku, PMD nebo posunového dílu.“;*
- čl. 91 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje strojvedoucímu jízdu vlaku (PMD). ...“;*

- čl. 329 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Žádný vlak nesmí odjet ze stanice (projet ve stanici) bez výpravy. Výpravu vlaku provádí výpravčí podle ustanovení této kapitoly.“;*  
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený článek do souvislosti s definičním:
  - čl. 329 odst. 2 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Výprava vlaků ve stanicích obsazených výpravčím se může uskutečnit návštěví hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku ...“;*
- čl. 436 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:  
*„Ve stanici za odjezdu a průjezdu vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li odjezdová kolej volná“;*
- čl. 85 vnitřního předpisu PD 01 dopravce ARRIVA:  
*„Ve výchozí stanici, jakož i po každém plánovaném zastavení vlaku, může strojvedoucí zahájit další jízdu:*
  - obdržel-li souhlas k jízdě vlaku;
  - jsou-li splněny podmínky železničního provozu ze strany provozovatele dráhy“.

Dopravce je podle ustanovení § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy.

Ve smyslu § 33 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. musí být zajištěno, aby pravidla provozování drážní dopravy (stanovující obsah činností dopravce při použití drážního vozidla, řízení drážního vozidla, sestavení a brzdění vlaku, doprovodu vlaku a označování drážních vozidel návěstmi) k zajištění činností, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci dopravce, byly obsahem jednotných technologických postupů, tj. zapracovány ve vnitřních předpisech dopravce.

DI se ve svém zjištění níže také opírá o odbornou literaturu (JUDr. Jaroslav Soušek, JUDr. Kamil Watras, Ing. Přemysl Herejk, Ing. Miroslav Stehlík: „Prováděcí předpisy k zákonu o dráhách 2 s komentářem“, nakladatelství ANAG, 1995), obsahující mj. komentované vydání vyhlášky č. 173/1995 Sb.), která uvádí k § 33 vyhlášky č. 173/1995 Sb., že *„Pravidly pro provozování drážní dopravy na dráze se rozumí podmínky pro použití drážního vozidla, pro řízení drážního vozidla, pro sestavení a brzdění vlaku, podmínky doprovodu vlaku a podmínky pro označování drážních vozidel návěstmi. Jde především o právní úpravu pravidel chování osob, zúčastněných při provozování drážní dopravy, tedy zpravidla zaměstnanců dopravce, společných pro všechny druhy drah. Podrobné pokyny pro zajištění jednotlivých činností při provozování drážní dopravy jsou obsaženy v technologických postupech, které jsou obsahem vnitřních předpisů dopravce. Tyto technologické postupy musí být vypracovány pro jednotlivé pracovní činnosti podle příslušných ustanovení této vyhlášky, ve kterých je věcně vymezen předmět požadované úpravy. Jde o vnitřní předpisy, které nemají obecně závazný právní charakter a jejich dodržování vyplývá z pracovně právního vztahu zaměstnance k zaměstnavateli (dopravci).“* a k § 35 vyhlášky č. 173/1995 Sb. uvádí, že *„Pro dráhu celostátní, dráhu regionální a vlečku jsou stanoveny základní podmínky pro řízení drážního vozidla, které nejsou určeny přímo osobě řídící drážní vozidlo a jejich dodržování musí dopravce zajistit*

*u osoby řídící drážní vozidlo v rámci pracovně právního vztahu nebo vztahu obdobného. Proto je nutné, aby tyto povinnosti dopravce převzal, popřípadě podle místních podmínek i rozšířil nebo upřesnil ve svém vnitřním předpise a stanovil způsob kontroly jejich dodržování. Rozsah podmínek podle tohoto ustanovení však musí být vždy dodržen.“*

V průběhu šetření předmětné MU dopravce ARRIVA předložil DI vnitřní předpisy PD 01 a vnitřní předpis PERS 02.

Ve výše uvedených vnitřních předpisech dopravce ARRIVA nebyla zapracována všechna ustanovení z § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. týkající se povinností, které má dopravce přenést a zajistit jejich dodržování zaměstnanci, případně osobami ve smluvním vztahu, kteří vykonávají funkci strojvedoucích. V dopravcem předložených vnitřních předpisech, nebyly uvedeny povinnosti pro jednání strojvedoucích ve smyslu § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. dle písm. p), q), s) a t).

Strojvedoucí je mimo jiné povinen dle PERS 02 „*se řídit předpisovými ustanoveními příslušného provozovatele dráhy...*“. Řešení, že chybějící ustanovení § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. dle písm. p), q), s) a t) lze najít ve vztažných prepisech provozovatele dráhy, je pro dopravce obecně nevhodné. Dopravce může provozovat drážní dopravu na dráhách více provozovatelů, a proto by si měl své povinnosti plnit prostřednictvím vlastních jednotných technologických postupů a nikoliv se odkazovat na předpis konkrétního provozovatele dráhy.

DI v souvislosti s výše uvedeným zjištěním v této ZZ odkazuje na již vydané bezpečnostní doporučení, a to v souvislosti s MU ze dne 4. 8. 2024, kdy došlo ke nedovolené jízdě vlaku Os 7180 za úroveň cestového návěstidla Lc1 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Os 7185 v žst. [Jablonné nad Orlicí](#), kdy byly zjištěny obdobné nedostatky u dalšího z dopravců.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právních a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce, **mimo příčinnou souvislosti se vznikem 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,“;*

- § 33 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb:

*„pravidla provozování drážní dopravy stanovují obsah činností dopravce při*

- a) použití drážního vozidla,*
- b) řízení drážního vozidla,*
- c) sestavení a brzdění vlaku,*
- d) doprovodu vlaku,*
- e) označování drážních vozidel návěstmi.“*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení § 33 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. do souvislosti s definičním ustanovením:

- § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb:

*„K zajištění činností podle odstavce 1 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.“;*

- § 35 odst. 1 písm. p), q), s), t) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

*„Řízení drážního vozidla*

*(1) Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo*

*p) při posunu, v obsazeném oddíle automatického bloku, a je-li to nařízeno, řídila hnací drážní vozidlo za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů; při jízdě v obsazeném oddílu automatického bloku nesmí být překročena rychlost 40 km/h;*

*q) při zjištění výpadku napětí v trakčním vedení při jízdě elektrického hnacího drážního vozidla vozidlo zastavila, a není-li na místě zjevná příčina výpadku, spojila se s osobou řídící drážní dopravu;*

*s) odpovídajícím způsobem reagovala na hlasové nebo datové informace nebo příkazy předávané rádiovým zařízením, nebo“;*

*t) v případě zjištění závady na zařízení provozovatele dráhy neprodleně informovala osobu řídící drážní dopravu“.*

Ze záznamu kamery umístěné na nástupišti u 2. SK v žst. Znojmo je patrná přítomnost osoby na stanovišti strojvedoucího v době nedovoleného rozjezdu vlaku Os 4521. Z podání vysvětlení uvedených v kapitole 3.1.9 této ZZ je zřejmé, že k tomu tato osoba neměla oprávnění a strojvedoucí ji ze svého stanoviště nevykázal.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce, **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,“;*

- čl. 64 odst. a) vnitřního předpisu PD 01 dopravce ARRIVA:

*„Způsobem uvedeným v čl. 63. tohoto předpisu mohou jet osoby, které se prokážou příslušným povolením k jízdě na stanovišti strojvedoucího a jen pokud zde plní povinnosti v souladu s účelem, pro který bylo povolení vydáno“;*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s čl. 63 vnitřního předpisu PD 01 dopravce ARRIVA:

- *„V kabině strojvedoucího, z níž je hnací vozidlo řízeno, mohou jet nejvýše čtyři osoby, vč. strojvedoucího, pokud prostor této kabiny umožňuje nerušené řízení hnacího vozidla“;*

- čl. 52 vnitřního předpisu PERS 02 dopravce ARRIVA:

*„Strojvedoucí je povinen vyzvat osoby stanovené předpisem PD 01, aby ještě před vstupem do kabiny hnacího vozidla předložily ke kontrole platné oprávnění ke vstupu nebo k jízdě na stanovišti hnacího vozidla“.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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**

Výpravčí žst. Znojmo byl odborně a zdravotně způsobilý pro práci ve funkci výpravčí, ve které pracoval od roku 2009. Na otázku „Byl jste někdy v minulosti školen cíleně na používání telekomunikačních prostředků s důrazem na využití funkcí „Generální stop“ a „Nouzové volání““ odpověděl „Nikdy to nebylo cíleně, vždy to bylo součástí“ (pozn. DI: logicky součástí jiného školení).

Z podání vysvětlení výpravčího žst. Znojmo vyplynulo, že v rámci jeho školení nebylo prováděno simulované řízení drážní dopravy s navozováním krizové situace s požadavkem na její neprodlené a správné vyhodnocení a následně školená odpovídající reakce na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení

vzniku MU nebo snížení jejich následků. I přes již vydané BD (viz kapitola 4.5 této ZZ) nedošlo u provozovatele dráhy SŽ vůči výpravčímu žst. Znojmo k jeho naplnění.

S ohledem na sdělení výpravčího a jeho jednání v době, kdy zaznamenal nedovolenou jízdu vlaku Os 4521, DI opětovně odkazuje na výše uvedené BD, neboť i tato MU je důkazem, jak důležité je procvičovat reakce zaměstnanců na krizové situace.

DI také zjišťovala, jak a s jakými výsledky probíhal výcvik strojvedoucího vlaku Os 4521 a kontrolní činnost před vznikem MU. Všeobecnou odbornou zkoušku pro získání Licence strojvedoucího na DÚ vykonal na první pokus. Odbornou zkoušku pro získání Osvědčení dopravce vykonal úspěšně až na druhý pokus. Jeho výcvik byl ukončen 29. 11. 2024.

V rámci kontrol na výkon práce strojvedoucího před MU byl na jednotlivé posuzované činnosti hodnocen:

- „technologie jízdy výkonem“, hodnocení „Průměr“;
- „technologie brzdění“, hodnocení „Průměr“;
- „dodržování rychlosti“, hodnocení „Průměr“;
- „vystavení, odstavení – technologie činností“, hodnocení „Průměr“;
- „ústrojová kázeň“, hodnocení „Průměr“;
- „posunová bezpečnost + technologie“, hodnocení „Průměr“.

Vzhledem k nehodovému ději je zajímavé jeho hodnocení na činnost „Reakce na návěstidla a návěstí“. Hodnocení měl vždy „Výborně“.

Z výše uvedeného je patrný vliv pravidelného turnusu a neměnný režim jízd během služby na strojvedoucího vlaku Os 4521. Před vznikem MU došlo ke zpoždění a změně v neustále se opakující situaci při pravidelném odjezdu vlaku ze žst. Znojmo (jinak běžně postavená vlaková cesta nebyla postavena z důvodu obsazené tratě) podle jízdního řádu (viz kapitola 3.1.9 a zmínka o možném rutinním jednání).

#### 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

Z podání vysvětlení jediného výpravčího žst. Znojmo ve směně v den vzniku MU zaměstnavateli a také DI mimo jiné vyplynulo, že:

- v době sledování vjezdu vlaku Os 4516 v místě východu z DK na nástupiště si přes prosklené dveře všiml začátku nedovolené jízdy vlaku Os 4521. Okamžitě běžel od dveří zpět k pracovišti JOP s vědomím časové tísně. Nejprve pohledem na monitor JOP zjistil, že se vlaky vzhledem k poloze výhybek na vzájem neohroží a pak se snažil se co nejrychleji navázat spojení pomocí MRS s vlakem Os 4521 a dával výzvu k zastavení.

V průběhu šetření MU DI zjistila rozpor ve vnitřních dokumentech provozovatele dráhy platných v době vzniku MU, a to platného SŘ pro žst. Znojmo a plánu stanice žst. Znojmo. Rozpor se týkal počtu výpravčích ve směně. SŘ uvádí jednoho výpravčího a plánek stanice zmiňuje výpravčího vnější a výpravčího vnitřní služby.

Skutečnost, že by tuto situaci řešili v minulosti dva výpravčí, a vzhledem k pochybení (mimo příčinnou souvislost) jediného výpravčího ve službě v den vzniku MU, uvedeného v kapitole 4.4.1 této ZZ, začala DI prověřovat skutečný stav počtu výpravčích ve směně a shromažďovat dokumentaci k této problematice.

Výpravčí ve směně v době vzniku MU dále v podání vysvětlení DI mimo jiné uvedl, že:

- omezení počtu výpravčích ve směnách nárazově způsobuje problémy při výkonu služby;
- samotný výpravčí ve službě v žst. Znojmo je více vytížen;
- vybavení dopravní kanceláře v žst. Znojmo z pohledu obsluhy dotykového ovládacího panelu pro rádiové sítě DCom a telekomunikačního obslužného panelu TOP1 mu nevyhovovalo;
- po sloučení pracoviště výpravčích se přemísťovaly ovládací panely a počítače. Sloučení více ovládacích prvků již probíhá rok a půl a stále se nic nedělo. Až po MU došlo ke změně na obslužném panelu TOP1 upravením masky ovládaní.

DI proto provedla kroky za účelem zjištění, jak proběhlo zaměstnavatelem posouzení pracovního vytížení jediného výpravčího ve směně v době provedení organizační změny-redukce počtu výpravčích.

Následně výše uvedené DI porovnávala v relevantních parametrech:

- se dnem vzniku MU;
- se dvěma dny monitorovanými DI po vzniku MU.

DI posoudila obsah dokumentů předložených zúčastněnými stranami k procesu organizační změny, která zasáhla na přelomu let 2022/2023 do řízení a organizování drážní dopravy z pohledu omezení pracovní síly pro tento proces v žst. Znojmo (snížen počet výpravčích ve směně, dále jen racionalizace). Zjištění pak DI rozdělila do této kapitoly a kapitoly 4.4.2 této ZZ.

#### **A. Souhrn veškeré shromážděné dokumentace a dat**

**A1. Vyžádaná dokumentace** z doby před racionalizací, **obdržená od zástupce Odborového svazu železnic a zástupců z řad výpravčích žst. Znojmo** při osobním jednání s DI:

- dokument „Připomínky k plánované personální redukci v žst. Znojmo“;
- dokument nazvaný DI „Poznámky od výpravčích 1“;
- dokument nazvaný DI „Poznámky od výpravčích 2“.

**A2. Vyžádaná dokumentace** z doby před racionalizací, **obdržená od zástupců SŽ OŘ Brno**:

- dokument „vyjádření OŘ Brno k rozhodnutí zredukovat počet výpravčích v dopravní kanceláři ŽST Znojmo“, č.j. 20740/2025-SŽ-OŘ-BNO-NŘP ze dne 18. 9. 2025.

**A3. Vyžádaná dokumentace z doby před racionalizací, obdržena od zástupce SŽ Generálního ředitelství Praha:**

- e-mail ze dne 20. 10. 2025 s obsahem reagujícím na Vyžádání DI zaslané e-mailem dne 9. 10. 2025, bez příloh.

**A4. DI shromážděná dokumentace z Vyžádání, dostupných zdrojů ve veřejném prostoru a poznatky z šetření na místě, monitoringu práce výpravčího ve směně v DK žst. Znojmo ve dnech 24. a 25. 9. 2025:**

- data z monitoringu práce výpravčího v dopoledních a odpoledních hodinách ve výše uvedené dny;
- data z archívu SZZ ze dnů provádění monitoringu práce výpravčího v dopoledních a odpoledních hodinách ve výše uvedené dny;
- data z archívu SZZ ze dne vzniku MU;
- data z archívu SZZ z vybraných pracovních dnů března 2023 a 2024;
- SZB platný v době rozhodování o redukci výpravčích v žst. Znojmo;
- dokument „Inovace v systému řízení železniční dopravy v ČR“ kolektiv autorů Centra dopravního výzkumu, v. v. i. a KPM Consult, a. s.;
- dokument „METODIKA SYSTEMATICKÉHO ZPŮSOBU OBSAZOVÁNÍ DISPEČERSKÝCH PRACOVÍŠŤ, V NÁVAZNOSTI NA JEJICH ROZSAH A TECHNICKO-TECHNOLOGICKOU NÁROČNOST, JEDNOTLIVÝMI DISPEČERY, A TO VE SMYSLU POČTU A JEJICH SCHOPNOSTMI ŘÍDIT DOPRAVU“ od vydavatele Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Brno.
- dokument „Dopravně-psychologické posouzení psychické zátěže výpravčích a traťových dispečerů“ od Katedry psychologie Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci ve spolupráci s Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice a Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. Brno.

Před analýzou níže DI uvádí stanovené povinnosti výpravčích vnější a vnitřní služby z doby před racionalizací a samotného výpravčího po jejím provedení, ze SŘ platných pro relevantní dobu (doslovné citace v uvozovkách kurzívou).

Výpravčí vnější služby:

- „*stanoviště má v dopravní kanceláři;*
- *provádí výpravu vlaků;*
- *sepisuje a doručuje písemné rozkazy;*
- *obsluhuje informační systém INISS, příjem služebních zpráv a provádí jejich distribuci na určená pracoviště;*
- *vyhodnocuje informace o stavu PZTS a LDP z ŽST Šatov a z dálkového rozhlasu umístěného na zastávce Znojmo-Nový Šaldorf a na zastávce Znojmo nemocnice;*
- *vede evidenci dočasných změn stavebně technických parametrů dráhy a výluk;*
- *zodpovídá za plnopočetné a aktuální vybavení pohotovostní brašny výpravčího pro místní řízení stanice Šatov dle přílohy č. 42 SŘ;*
- *v případě potřeby, přebírá výkon dopravní služby v ŽST Šatov“.*

Výpravčí vnitřní služby:

- „je vedoucím směny pro celý obvod stanice, stanoviště má v dopravní kanceláři;
- při dálkovém řízení ŽST Šatov organizuje provoz v této ŽST a na pohraniční trati;
- vede GTN (Graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení), v případě poruchy **Dopravní deník**;
- v době nepřítomnosti výpravčího vnější služby přebírá jeho povinnosti“.

Jediný výpravčí po racionalizaci:

- „Ve směně pracuje vždy jeden výpravčí, má stanoviště v dopravní kanceláři, obsazení nepřetržitě, je vedoucím směny pro celý obvod stanice:
  - organizuje a řídí drážní dopravu v ŽST Znojmo, ŽST Šatov a v přilehlých mezistaničních úsecích, včetně mezistaničního úseku Šatov – Retz (ÖBB);
  - obsluhuje zabezpečovací zařízení, organizuje posun, řídí a kontroluje práci všech zaměstnanců zúčastněných na výkonu dopravní služby;
  - o zpoždění vlaku osobní dopravy informuje cestující ve stanici, dispečera CED IDS, případně regionálního dispečera O 16“.

**B. Analýza obsahu shromážděné dokumentace (v části A1 – A4) a argumenty pro posouzení před provedením organizační změny, redukce počtu výpravčích ve směně v žst. Znojmo, na přelomu roku 2022/2023.**

**B1. Argumenty předložené zástupcem Odborového svazu železnic a zástupci z řad výpravčích žst. Znojmo, uvedené v dokumentech vyjmenovaných v části A1 (doslovné citace v uvozovkách kurzívou):**

**Poznámky výpravčích 1:**

- „Pracovní vytížení výpravčích ŽST Znojmo v pracovní dny v době od 6 h do 14 h (často i déle) výrazně překračuje údaje, uvedené při zdůvodňování rušení druhého výpravčího. Velmi často dochází k situacím, kdy při hustším provozu, ale hlavně při jakékoliv mimořádnosti, zatížení výrazně překračuje hranici pro bezpečné vykonávání všech povinností. Dle našeho názoru ani ohodnocení práce výpravčího ŽST Znojmo nereflktuje tuto zejména psychickou zátěž.
- Pracovní vytížení lze zjistit dle časové osy všech nahrávaných hovorů (bohužel nejsou zohledněny hovory mobilními telefony). Dále je možné ze zařízení JOP zjistit v časové ose úkony při řízení provozu.
- Hlavní rozdíly, které nebyly dle našeho názoru při rušení druhého výpravčího vůbec zohledněny:
  - 1. Rozsáhlý posun, kdy i s nákladními vlaky, které jsou ve statistikách uvedeny jako tranzitní, je v 99 % prováděn poměrně rozsáhlý posun.
  - 2. Nutnost konverzace s výpravčími a strojvedoucími ÖBB v německém jazyce, kdy při častých mimořádnostech (NAD, zpoždění, domlouvání vhodných časových poloh nákladních vlaku, rozkazy atd.) je faktor, který výrazně zvyšuje časovou i psychickou náročnost.

- 3. Samotná konfigurace ŽST Znojmo, která způsobuje mnoho problémů při řešení dopravních situací (velmi krátké použitelné dopravní koleje pro jízdu vlaků Jihlava-Břeclav, frekventovaný úroveňový přechod, časté jízdy do/z depa, komplikované doručování rozkazů atd.
- 4. Komplikovaná organizace dopravy s ÖBB, kdy je jízda vlaků mezi stanicemi Šatov a Retz zajištěna nabídkou, přijetím a odhláškou bez spolehlivé indikace volnosti tohoto úseku, zajištění nutného průjezdu některých nákladních vlaků v ŽST Šatov atd.
- 5. Nebyli jsme (ani částečně) zbaveni povinnosti sledování jízd vlaků, které není v některých případech ani technicky proveditelné bez dopadu na zpoždění jízd vlaků.
- Rozdílných skutečností je daleko víc. Byli jsme ujišťováni, že si situace po zrušení druhého výpravčího tzv. „sedne“, ale při současném zvýšení intenzity dopravy ze strany ÖBB a rozsáhlé odklonové vozbě se tak opravdu nestalo, právě naopak problémů neustále přibývá.
- Touto cestou chceme upozornit na tuto situaci, aby po vzniku problémů, které by mohly ohrozit bezpečný a plynulý provoz, nám nebylo vytýkáno, že jsme na tyto skutečnosti neupozornili“.

### Poznámky výpravčích 2:

- „Osobní vlaky:  
Celý den obraty souprav všech příjezdových a odjezdových vlaků, přestavování vozů, zkušební jízdy.
- Nákladní vlaky:  
Posun - 7:30-10:30 (obsluha vlečky), sestava Pn a Mn vlaků, přístavba na a z vykládky, 12:30-17:00 sestava Pn vlaku, posun, místní obsluha, přístavba na a z vykládky.
- Traťovka:  
6-8, než vyjede na trať PMD, návrat 10-13.  
6-11 při mazání, sečení trávy a pod.
- Zabezpečovací:  
7-14 - údržba Zn???, údržba Šatov, údržba PZS.
- Ostatní:  
Sepisování a doručování rozkazů;  
Zjišťování celistvosti vlaků ze směru ÖBB;  
Zajištění bezpečnosti na přechodu;  
Výpomoc nevidomým a invalidům;  
Zajištění NAD;  
Zahajování a ukončování výluk;  
Záložní pracoviště pro DOZ Šatov;

*Sledování a zajištění přestupů v rámci IDS-JMK (mapy);*

*Zadávání dat do INISSu (zpoždění, výluky, ostatní hlášení)“.*

### **Dokument „Připomínky k plánované personální redukci v žst. Znojmo“:**

*„Chtěli bychom touto cestou upozornit na negativní důsledky redukce obsazení postu druhého výpravčího žst. Znojmo v denní době. I při maximální snaze o dodržování všech předepsaných povinností, nebude možné dodržet značnou část současných povinností druhého výpravčího bez velké časové prodlevy. V první řadě bude pochopitelně upřednostňováno zajištění bezpečného provozu, vyplývající z ustanovení vztažných předpisů a zvláště při mimořádnostech, v častých dopoledních špičkách, nárazovém zvýšení provozu apod. nebude možné reálně dodržovat provozní intervaly a následně by mohlo docházet ke zpoždování vlaků.*

*Při poruchách nebude možná místní obsluha ŽST Šatov, která je v současnosti operativně zajišťována druhým výpravčím (naposledy dne 7. 9. 2022). Místní obsluhou se daří zajistit dopravu při nemožnosti objednání NAD, což značně redukuje následná zpoždění. Tímto je také minimalizováno blokování souprav ÖBB na našem území při poruchách na zařízení SŽ. Zachování druhého výpravčího by bylo účelné i vzhledem k očekávanému dlouhodobému zvýšení provozu z důvodu plánované odklonové vozby při výlukových činnostech v následujících letech. Naopak by druhému výpravčímu mohla být dána možnost převzít při mimořádnostech, a v předem určených případech část obsluhy na záložním pracovišti, tak jak je to obvyklé v jiných stanicích.*

*Dále bychom chtěli podotknout, že pracoviště nejsou přizpůsobena pro obsluhu jedním výpravčím.*

*Příklady některých dalších povinností druhého výpravčího, které budou představovat značnou časovou zátěž:*

- 1. Střežení nezabezpečeného úrovňového přechodu ve Znojmě (Šatov hlášením)*
- 2. Zjišťování celistvosti nákladních vlaků v žst. Znojmo ze směru Retz*
- 3. Zjišťování celistvosti všech vlaků při poruchách zab. zař.*
- 4. Tvorba rozkazu zvláště při neočekávaných mimořádnostech a jejich doručování*
- 5. Spolupráce při zahajování a ukončování výluk*
- 6. Organizace častých nedoprovázených NAD ÖBB atd.*
- 7. Součinnost při častých poruchách ovládnání výhybek v žst. Znojmo*
- 8. Sjednaná výpomoc hendikepovaným a nevidomým v čase 7:00 – 18:30*

*výpravčí žst. Znojmo*

### **B2. Argumenty předložené zástupcem zaměstnavatele, SŽ OŘ Brno (doslovné citace v uvozovkách kurzívou):**

Dokument č.j. 20740/2025-SŽ-OŘ-BNO-NŘP ze dne 18. 9. 2025:

*„Vyjádření OŘ Brno k rozhodnutí zredukovat počet výpravčích v dopravní kanceláři ŽST Znojmo*

*Vytížení pracoviště*

Níže uvedená tabulka znázorňuje vytíženost výpravčích s ohledem na typ zabezpečovacího zařízení, intenzitu provozu i množství místní práce. Pro názornost byly vybrány takové stanice v OŘ Brno, které jsou počtem jednotek výkonu srovnatelné se stanicí Znojmo a současně řízeny jedním výpravčím. Dalším aspektem na vytížení výpravčího je četnost hovorů.

Dopravna	Typ ZZ (1,2,3)	Poč. trať. kol.	Počet obvodů v ŽST	Řízeno směřů	Hradla, hlásky	Řízeno obvodů	Nákladní vlaky výchozí	Nákladní vlaky končící	Nákladní vlaky tranzitní	Osobní vlaky výchozí	Osobní vlaky končící	Osobní vlaky tranzitní	Ostatní vlaky výchozí a končící	Ostatní vlaky tranzitní	Jednotky za DŘ dopravní	Místní práce - zatížení v min za 24 hod	Celkový počet JEDNOTEK výkonu
Žďár nad Sázavou	3	2	1	3	0	0	0	0	10	34	34	25	5	4	0	60	354
Blansko	3	2	1	2	0	0	0	0	34	0	0	164	1	6	0	0	332
Jihlava	3	1	1	3	0	0	2	2	5	31	31	40	5	1	0	90	371
Odb Brno-Černovice	3	2	2	4	0	1	0	0	8	0	0	95	0	6	216	0	471
Rájec-Jestřebí	3	2	1	2	0	0	0	0	33	13	14	136	1	8	0	60	417
<b>Znojmo</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>410</b>	<b>392</b>
Bzenec	2	2	1	3	0	0	0	0	4	26	26	52	1	3	0	37	433
Letovice	3	2	1	2	0	0	0	0	33	35	35	75	3	4	0	60	451
Skalice nad Svitavou	3	2	1	3	0	0	0	0	34	26	26	120	9	4	0	60	574

Jako relevantní vzorek byl vybrán pracovní den (úterý) v časovém rozmezí 6:00 – 18:00 hod. Výše uvedená tabulka vyjadřuje počet hovorů výpravčího v danou hodinu. Nejvyšší počet hovorů je uskutečněn mezi 6. a 7. hodinou ranní. Následně již množství hovorů klesá.

Z pohledu technologických úkonů probíhá nejvyšší objem místní práce v ranní špičce po odjezdu manipulačního vlaku, tedy přibližně v čase mezi 7. až 11. hodinou. Od Jízdního řádu 2025 jsou na linku S8 Znojmo – Mikulov – Břeclav nasazeny motorové jednotky Stadler GTW, čímž odpadla potřeba posunu při objíždění HDV. Na lince S81 v úseku Znojmo – Olbramkostel – Okříšky jsou nasazeny jednotky 814 Regionova, které rovněž nevyžadují posun v koncových stanicích. Jedinou činností ve vztahu k osobní dopravě tak zůstává zbrojení jednotek v depu Znojmo s průměrnou četností méně než 10 jízd denně.

Ve vztahu k nákladní dopravě je s ohledem na vývoj tohoto segmentu rozsah technologických úkonů dlouhodobě klesající, přičemž změnu k lepšímu nelze v následujících letech očekávat.

V oblasti spolehlivosti sdělovacího a zabezpečovacího zařízení lze Znojmo definovat jako stanici s nízkou četností poruch a závad. Tento závěr lze vyvodit z množství 10 poruch v období červen – září 2025, z toho 8 poruch nemělo vliv na provoz.

#### Ergonomie pracoviště

Pro možnost redukce počtu výpravčích ve směně ve stanici Znojmo bylo nutné přijmout několik opatření, týkajících se zejména úprav ergonomie pracoviště.

Mezi nejzásadnější úpravy patří:

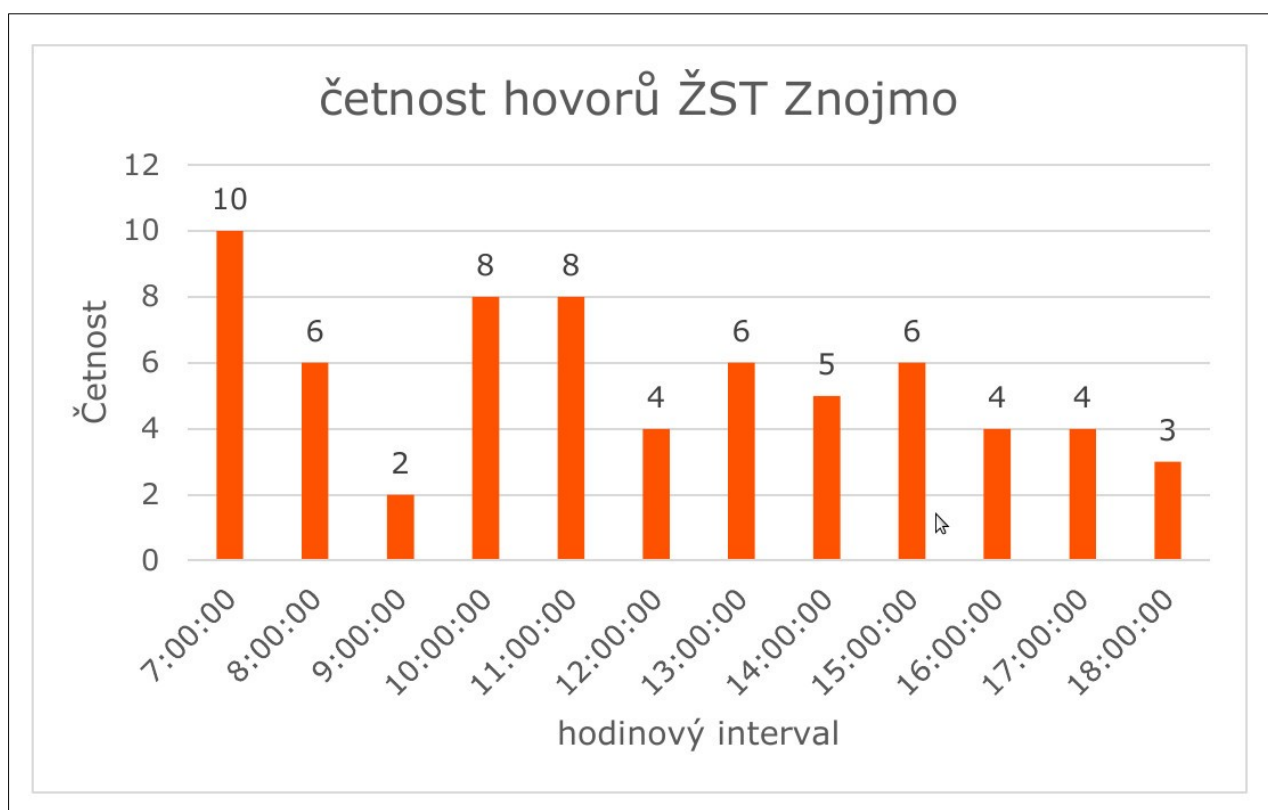
- *sloučení monitorů do jedné matice;*
- *nasazení KVM slučovače (ovládání jednou myší a jednou klávesnicí více aplikací),*
- *doplňen zvonek k výpravčímu s možností obousměrné komunikace a dálkového otevření dveří,*
- *umístění velkoplošného monitoru do zorného pole výpravčího pro možnost sledovat libovolný počet venkovních kamer.*

#### Provozní opatření

*Předpis SŽ D1 umožňuje vlak nesledovat za vjezdu, znemožňuje-li mu to jiný úkon, související s plněním jeho povinností při provozování dráhy. V této souvislosti není u vjíždějících vlaků výpravčí nijak limitován při vykonávání jiných činností při provozování dráhy.*

*Od 1. listopadu 2022 došlo k postupnému převedení činností spojených s tvorbou instrukcí týkajících se zpravování vlaků do rutinního provozu na pracovišti CENTRO BRNO.*

*Traťové zabezpečovací zařízení ZG62 v úseku Šatov – Retz a jeho vazby na ESA v Šatově bylo schváleno jako plnohodnotně funkční, z čehož vyplynula možnost zabezpečit jízdy vlaků tímto zařízením a zrušit tak 13 let trvající telefonické dorozumívání.*



#### Jednání s výpravčími a odborovými partnery:

*Problematika racionalizačního opatření provozních zaměstnanců ŽST Znojmo byla s dotčenými výpravčími dlouhodobě diskutována a následně projednána dne 22. 11. 2022*

se zástupci vedení ÚŘP OŘ Brno, vedení PO Břeclav, zástupcem OSŽ a výpravčími ŽST Znojmo. Na tomto jednání byl návrh představen a byly dohodnuty požadované kroky vedoucí k předmětné racionalizaci.

Zápis tohoto jednání, včetně prezenční listiny je v příloze tohoto vyjádření. Následně bylo na den 11. 1. 2023 svoláno místní šetření za účelem definování kroků nutných ke sloučení dvou stávajících pracovišť do jednoho.

...Úkolem řízení provozu je mimo

organizování drážní dopravy rovněž i postupná racionalizace, která vyplývá z aktuálních, nebo predikovatelných dopravních modelů, za podpory změn legislativy, požadavků na jednotlivé činnosti provozních zaměstnanců a v neposlední řadě s přispěním vývoje v oblasti techniky. Jedním z kroků je postupná centralizace řízení do CDP a RDP ve smyslu uplatňování Pokynu GR 1/2021, další možností je v opodstatněných případech redukce provozních zaměstnanců. Stanice Znojmo je rozsahem jednotek výkonu jednou z mnoha stanic, kde výkon dopravní služby zajišťuje ve směně jeden výpravčí. Ačkoliv ji vnímáme jako stanici středně náročnou, nelze ji srovnat se stanicemi v uzlu Brno, kde je provoz v jedné stanici řízen dvěma a více výpravčími.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti, především moderní staniční a traťové zabezpečovací zařízení, nasazení vratných jednotek v osobní dopravě, razantní útlum vlakotvorby, úpravy ergonomie pracoviště i vybavení přehledným kamerovým systémem vnímám redukci počtu výpravčích v ŽST Znojmo jako opodstatněnou“.

Přílohou dokumentu č. j. 20740/2025-SŽ-OŘ-BNO-NŘP ze dne 18. 9. 2025 byla prezenční listina z „Jednání se zaměstnanci ŽST Znojmo“ ze dne 21. 11. 2022 a „Zápis z jednání“ ze dne 22. 11. 2022. Z výše uvedeného, vzhledem k uvedeným dnům vzniku obou dokumentů, DI prověřila, že se jedná pouze o administrativní chybu.

#### **Závěry DI vyplývající z obsahu dokumentů předložených zúčastněnými stranami k procesu racionalizace v části B):**

Při podrobné analýze argumentů obou zúčastněných stran, uvedených ve výše zmíněných dokumentech, vplynulo:

- zástupci výpravčích žst. Znojmo dodali DI dokumentaci, která se vztahuje k období, kdy se rozhodovalo o racionalizaci;
- dokumentace zástupců výpravčích žst. Znojmo obsahuje argumenty pro posouzení zaměstnavatelem;

Pozn. DI: v době šetření MU nebylo zástupci výpravčích a OSŽ prokazatelně doloženo předání výše uvedené dokumentace zaměstnavateli (SŽ) v době rozhodování o racionalizaci.

- **zaměstnavatel nedodal žádné materiály z doby, kdy se rozhodovalo o racionalizaci, které by obsahovaly argumenty zaměstnavatele, o které se opírá při opodstatnění racionalizaci provést;**
- **obsah dokumentace zaměstnavatele zasláné DI obsahuje pouze data z doby po vzniku MU a nemonitoruje tak stav v žst. Znojmo v době rozhodování o racionalizaci;**
- **tabulka vytiženosti výpravčích obsahuje údaje z roku 2025 a ne z doby rozhodování o racionalizaci;**

- **prioritně jsou data z tabulky, dle vyjádření zástupců zaměstnavatele, určena k platovému zařazení výpravčího;**
- **na požadavek o zaslání materiálů, dokumentů, pravidel, metod, postupů, použitých měření, zaznamenávání a vyhodnocení dat, které jsou pro zpracování tabulky používané, nebylo, mimo obecné vyjádření zástupce SŽ, zasláno žádné vyjádření.**

DI v části A4 zmiňuje pro orientaci v problematice vytížení zaměstnance na pracovním místě několik materiálů, z nichž čerpala při závěrech uvedených ve zjištění. Očekávala tak v reakci na svá vyžádání od zaměstnavatele zmínku o metodě a doložení dat z jím použité metodiky při vypracování hodnocení obtížnosti pracovních podmínek pro jediného výpravčího ve směně. Zajímala se o zaměstnavatelem použitá měření pro stanovení hledisek vyjadřujících míru psychické zátěže, pravděpodobnost rizika ohrožení zdraví a porovnání obtížnosti pracovního režimu dva versus jeden výpravčí. Žádné takové materiály SŽ nedodala.

DI není akreditovaným subjektem pro provádění metod pro snímek pracovního dne. Avšak data ze záznamového zařízení SZZ a data nasbíraná ve vybrané dny při pozorování veškeré činnosti samostatně pracujícího výpravčího, monitoring jím prováděných vybraných úkonů v hodinových blocích, si DI zaznamenala do vytvořeného „pozorovacího listu“. Tento druh měření má jak své výhody, tak i nevýhody. Velkou výhodou je přesnost měření a pohybuje se v případě DI řádově v zachycených úkonech za každou hodinu. Zároveň je to podrobný záznam o pracovní činnosti, kde se jedná o nepřerušené pozorování veškerých úkonů během 12hodinové směny. Z toho plyne nevýhoda, kterou je pracnost a náročnost samotného pozorování jak pro pozorovatele, tak pro pozorovaného. Zaznamenaná data by bylo ve vybraných segmentech možné porovnat s daty z roku 2023 a 2024 a ukázat tak rozdíl ve vybraných činnostech výpravčího v době realizace racionalizace, v době vzniku MU a ve vybraných dnech po MU.

Vzhledem k absenci jakýchkoli relevantních informací a dat od zaměstnavatele z doby realizace racionalizace jsou závěry DI uvedeny v kapitole 4.4.2 této ZZ.

#### **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

Provozovatel dráhy má za povinnost mj. přijmout nezbytná opatření spočívající v analýze, hodnocení a usměrňování rizik podle přímo použitelného předpisu Evropské unie „I. PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009“ upravujícího společnou bezpečnostní metodu pro hodnocení a posuzování rizik.

V SZB provozovatele dráhy je v části „M. Postupy a metody posuzování rizika a zavádění opatření pro usměrňování rizika v případě, že **změna provozních podmínek** nebo nové materiály představují nová rizika pro infrastrukturu nebo provoz“ mimo jiné uvedeno (doslovná citace kurzívou):

*„Postupy pro řízení změn týkajících se zařízení, postupů, organizace, **počtu zaměstnanců** nebo rozhraní:*

*Postupy pro řízení změn týkajících se uplatňování **organizačních změn**...Rizika jsou během...**uplatňování organizačních změn**...stále vyhledávána a aktualizována na základě znalostí a zkušeností získaných při používání, ze vzniklých mimořádných událostí a úrazů. Rovněž jsou vyhodnocována a posuzována rizika, která by mohla vzniknout na rozhraních s lidskou obsluhou a užívaných zařízení a drážních vozidel v průběhu provozu a údržby.“*

*„Systém opakovaného posuzování rizik:*

*Za dodržování vnitřního systému bezpečnosti odpovídá organizace. Vlastním výkonem jsou pověřeni vedoucí zaměstnanci organizace na všech stupních řízení. Cílem procesu posuzování rizik je především prevence, do které jsou zapojeni všichni zaměstnanci organizace. Hodnocení rizika je předmětem každé kontroly pracoviště. Musí být aktualizováno, pokud dojde ke změnám v oblasti:*

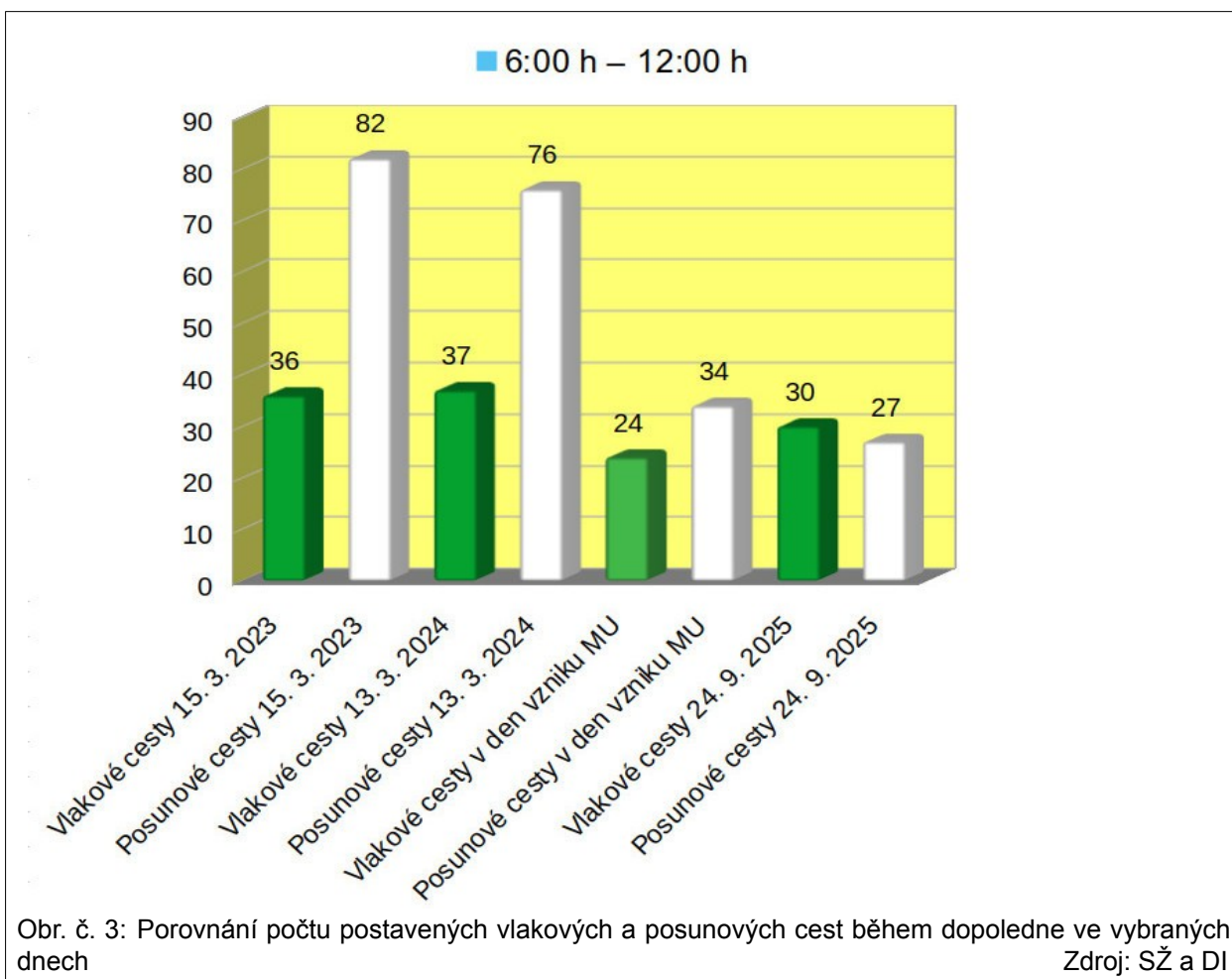
- *předpisové,*
- *technologických postupů,*
- *pracovních prostředků,*
- ***pracovních podmínek,***
- *pracovního prostředí,*
- *vnějších vlivů“.*

Z vybraného obsahu SZB je patrné, že organizační změna, změna provozních podmínek způsobená racionalizací počtu zaměstnanců, má dle provozovatele dráhy jistou míru nebezpečí. Z toho vyplývá vznik rizika, tedy, že nebezpečí způsobí nějakou škodu. Následovat by měl systematický proces zjišťování všech rizik, analýza a posouzení rizik na pracovišti. Posledním článkem je pak realizace opatření ke snížení všech zjištěných rizik na přijatelnou úroveň, sledování a kontrola funkčnosti opatření.

Jak je uvedeno v kapitole 4.3.3 této ZZ, DI od zaměstnavatele neobdržela žádná data z doby racionalizace se zmíněním metody a doložení dat z jím použité metodiky při vypracování hodnocení obtížnosti pracovních podmínek pro jediného výpravčího ve směně. Neměla tak k dispozici žádné informace o použitých měřeních pro stanovení

hledisek vyjadřujících míru psychické zátěže, pravděpodobnost rizika ohrožení zdraví a porovnání obtížnosti pracovního režimu dva versus jeden výpravčí.

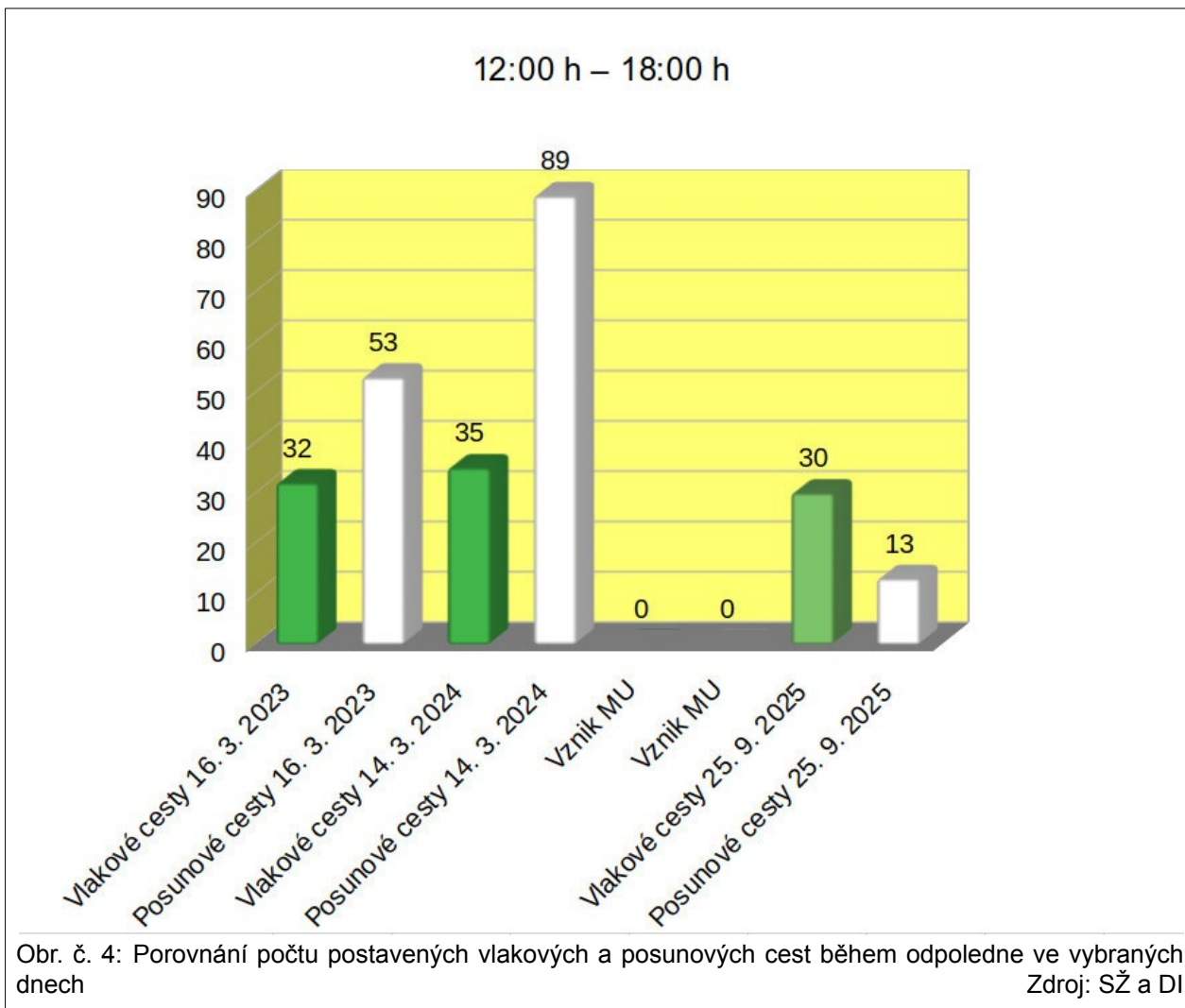
Pro dokreslení situace a provedení zjištění, která při racionalizaci v roce 2022/2023 nastala, mohla DI pouze provést analýzu náročnosti práce jednoho výpravčího zaznamenanou v archívu SZZ. Tato data uvedená níže ukazují počty úkonů spojených s obsluhou SZZ a nastiňují rozdíl v intenzitě dopravy v době racionalizace, v době vzniku MU a následně ve vybrané dny po jejím vzniku. Záznam DI ze snímku pracovního dne ve vybrané dny po vzniku MU neposkytuje data získaná akreditovaným pracovníkem a oficiální metodou, avšak data ze SZZ a zaznamenané úkony během pozorování DI je možné procentuálně vyjádřit v některých segmentech sledování a přenést na vybrané dny v roce 2023 a 2024 pro dokreslení zátěže jediného výpravčího v rozdílné době.



Na Obr. č. 3 je graf porovnávající počty postavených vlakových a posunových cest výpravčím žst. Znojmo, zaznamenaných ve vybrané dny v dopoledních hodinách, v archívu SZZ:

Z grafu je patrné, že v době realizace reorganizace byl počet prováděných posunů zabezpečených obsluhou SZZ výpravčím žst. Znojmo (bez předání pomocných stavědel dopravci) v dopolední části směny o 204 % a rok poté o 181 % větší, než v den DI prováděného monitoringu práce samotného výpravčího v září 2025. Přesto, že graf

ukazuje i hodnoty z dopoledne dne 12. 3. 2025, kdy došlo k MU, tyto hodnoty DI k porovnání, vzhledem k výlukové činnosti a NAD, nepoužila. Počty vlakových cest jsou ve svých rozdílech nepodstatné a nelze je vzhledem ke kapacitám drah výrazně změnit.



Na Obr. č. 4 je graf porovnávající počty postavených vlakových a posunových cest výpravčím žst. Znojmo, zaznamenaných ve vybrané dny v odpoledních hodinách, v archívu SZZ:

Z grafu je patrné, že v době realizace reorganizace byl počet prováděných posunů zabezpečených obsluhou SZZ výpravčím žst. Znojmo (bez předání pomocných stavědel dopravci) v odpolední části směny o 308 % a rok poté o 585 % větší, než v den DI prováděného monitoringu práce samotného výpravčího v září 2025. Odpolední hodnoty ze dne 12. 3. 2025, vzhledem k vlivu vzniku MU na dopravu, DI nepoužila. Počty vlakových cest jsou ve svých rozdílech nepodstatné a nelze je vzhledem ke kapacitám drah výrazně změnit. K oběma zmíněným grafům je potřeba dodat, že vzhledem k velkému rozdílu v počtu prováděných posunů výpravčím žst. Znojmo musel být i velký rozdíl v počtu dalších prováděných úkonů během služby a to hlavně v obsluze MRS pro plnění povinností předcházejících souhlasu s jednotlivými posuny.

K tomu pak výpravčí ještě musel provádět standardní sledování vlaků, obsluhu telefonního zapojovače, zajistit případné rozkazy se změnami parametrů dráhy a předat tyto rozkazy strojvedoucím, uskutečňovat hovory pomocí služebního mobilního telefonu, jednat osobně se zástupci dopravců a jinými osobami a spolupracovat při údržbě infrastruktury provozovatele dráhy. Těmito daty DI ze dne 24. a 25. 9. 2025 disponuje, ale nemá možnost je porovnat, viz kapitola 4.3.3 této ZZ.

**DI neobdržela žádný dokument, který by změnu organizační povahy železničního systému, která se týká subsystému řídicích a provozních, resp. výkonných struktur provozovatele dráhy, zhodnotil a neidentifikoval jako zdroj nebezpečí. Nebo v opačném případě na zjištěné nebezpečí aplikoval proces řízení rizik, který je definován v příloze I. PROVÁDĚCÍHO NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009.**

### Zjištění:

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

- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:

*„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti ... 3) byl dodržován“;*

- § 22 odst. 2 písm. e) zákona č. 266/1994 Sb.:

*„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen přijmout nezbytná opatření spočívající v analýze, hodnocení a usměrňování rizik podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společnou bezpečnostní metodu pro hodnocení a posuzování rizik“;*

- SZB – část „M. Postupy a metody posuzování rizika a zavádění opatření pro usměrňování rizika v případě, že změna provozních podmínek nebo nové materiály představují nová rizika pro infrastrukturu nebo provoz...Postup pro řízení změn týkajících se zařízení, postupů, organizace, **počtu zaměstnanců** nebo rozhraní“:

*„Hlavním cílem provozovatele dráhy je vyhodnotit a posoudit rizika při provozování dráhy. Prvotní vyhodnocení a posouzení rizik se provádí především před zavedením do provozu...**změn v organizaci práce**. Proces posuzování rizik určí různá možná bezpečnostní opatření, která by mohla být zavedena buď k odstranění rizika, nebo k usměrňování rizika na přijatelnou úroveň. Tato bezpečnostní opatření mohou být technická, provozní nebo organizační. Účinnost bezpečnostních opatření lze posuzovat kvantitativně nebo kvalitativně“.*

*„Rizika jsou během...**uplatňování organizačních změn** stále vyhledávána a aktualizována na základě znalostí a zkušeností získaných při používání, ze vzniklých mimořádných událostí a úrazů. Rovněž jsou vyhodnocována a posuzována rizika, která by mohla vzniknout na rozhraních s lidskou obsluhou a užívaných zařízení a drážních vozidel v průběhu provozu a údržby.*

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

U provozovatele dráhy SŽ byl zjištěn nedostatek v nevyhodnocení možného vzniku nebezpečí a rizik před zavedením organizační změny spočívající v redukci počtu výpravčích ve službě v žst. Znojmo. Tato problematika je rozebrána v kapitolách 4.3.3 a 4.4.2 této ZZ.

U dopravce ARRIVA byl zjištěn nedostatek v nezpracování povinností stanovených § 33 odst. 1 a odst. 2 a § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kdy nebyly strojvedoucím stanoveny veškeré povinnosti, resp. nebyly uvedeny v jednotných technologických postupech dopravce vyplývající z těchto ustanovení. Tato problematika je rozebrána v kapitole 4.1.1 této ZZ.

#### **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. 2019 do doby vzniku předmětné MU eviduje na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem **173** obdobných MU, jejichž příčinou vzniku bylo nedovolené uvedení vlaku s přepravou cestujících do pohybu – nedovolený odjezd vlaku z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících, následovaný nedovolenou jízdou těchto vlaků za hlavní návěstidlo s návěstí „Stůj“, ve stanicích, kde rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu. Z tohoto počtu došlo následně ve 3 případech ke srážce DV a ve 4 případech k vykolejení DV. Následkem těchto nedovolených jízd došlo k usmrcení 1 osoby a újmu na zdraví utrpělo 36 osob. Celková škoda pak činila 313 545 692 Kč.

DI ve výše uvedeném období neeviduje v žst. Znojmo žádnou obdobnou MU, kdy by došlo k nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo s návěstí „Stůj“.

V souvislosti s výše uvedeným je nutné zmínit, že DI podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. zaslala dne 5. 4. 2022 DÚ „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 6. 5. 2021 ve 12:35 h v [žst. Roztoky u Prahy](#) v úrovni návěstidla L1 v km 421,938. Závěrečná zpráva obsahovala bezpečnostní doporučení pro DÚ, ve kterém DI doporučila s ohledem na předcházení mimořádným událostem (pozn. DI: výše uvedené BD obsahují také ZZ k následným MU v [žst. Praha Masarykovo nádraží](#) a [žst. Chodov](#)):

- zajistit u provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální v rámci pravidelného školení osob řídících drážní dopravu vytvoření a zavedení systému praktického školení, kdy při simulovaném řízení drážní dopravy budou navozovány krizové situace vyžadující odpovídající (provozovatelem dráhy stanovenou) reakci na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků bez zbytečného prodlení.

DÚ ve svém dopisu ze dne 22. 6. 2022 informoval DI o přijatých opatřeních k vydaným bezpečnostním doporučením. K výše uvedenému bezpečnostnímu doporučení DÚ uvedl, že vyzval dopisem ze dne 27. 4. 2022 provozovatele celostátní nebo regionální dráhy k přijetí vlastních opatření na základě vydaného bezpečnostního doporučení v rozsahu uvedeném v závěrečné zprávě. DÚ, nad rámec bezpečnostního doporučení DI, upozornil všechny provozovatele předmětných drah, že je třeba důsledně dodržovat předepsanou komunikaci mezi zaměstnanci provozovatele dráhy organizujícími (řídícími) drážní dopravu s provozními zaměstnanci dopravce (např. se strojvedoucími). Dále uvedl, že s ohledem na skutečnost, že se může jednat o bezpečnostní riziko, je nezbytné provádět také kontrolní činnost na činnost těchto osob. Provozovatele dráhy SŽ Drážní úřad vyzval ke sdělení, jakým způsobem zapracovala bezpečnostní riziko (bezpečnostní doporučení DI) do vlastního systému bezpečnosti provozovatele dráhy a ostatní provozovatele drah upozornil na uvedené bezpečnostní riziko. Ve stanovené lhůtě DÚ obdržel vyjádření ze strany provozovatelů drah a v dopisu na závěr konstatoval, že bezpečnostní doporučení bylo akceptováno. V návaznosti na výše uvedené oslovila DI provozovatele dráhy, aby sdělil, jak konkrétně SŽ aplikovala výše uvedené bezpečnostní doporučení, resp. jakým způsobem a v jakém rozsahu bylo naplněno. Provozovatel dráhy SŽ odpověděl dopisem ze dne 5. 5. 2025, kde se odkázal na sdělení o realizaci bezpečnostního doporučení DI adresované DÚ dne 13. 5. 2022, kde uvedl, že bezpečnostní doporučení zapracoval do vlastního systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy. „*Správa železnic má nastaven systém školení všech zaměstnanců, kteří se podílí na organizování a řízení drážní dopravy. V rámci těchto školení jsou řešeny i krizové situace (např. v rámci cvičných sálů na CDP). Dále má nastaven systém kontrolní činnosti...*“

## 5 ZÁVĚRY

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

Bezprostřední příčina:

- nedovolené uvedení vlaku Os 4521 do pohybu a nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L2 železniční stanice Znojmo osobou řídící drážní vozidlo, aniž by byl vlak Os 4521 z železniční stanice Znojmo vypraven.

Příspěvký faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- unauthorized set the regional passenger train No. 4521 in motion and failure to respect the signal „Stop” of the main (departure) signal device L2 at Znojmo station by the train driver without the train No. 4521 having been dispatched from Znojmo station.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

## 5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ:

- provedl prostřednictvím dozorčího provozu osobní poučení všech výpravčích v žst. Znojmo o správném postupu při výkonu dopravní služby, o povinnosti dodržovat předpisem SŽ Z11 stanovená nařízení, včetně předepsaných kódovaných příkazů pro nouzové zastavení provozu;
- provedl úpravy příloh č. 1 a č. 2 SŘ žst. Znojmo.

Dopravce ARRIVA projednal mimořádnou událost na poradě vedení společnosti a seznámení s MU pro zaměstnance má proběhnout na nejbližším pravidelném školení. Strojvedoucímu vlaku Os 4521 byl pozastaven výkon práce ve funkci strojvedoucího.

Provozovatel dráhy vlečky ČD, a. s. – Znojmo nepřijal a nevydal žádná opatření.

## Measures taken since the occurrence

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

- through the traffic supervisor personally instructed all station dispatchers at Znojmo station about the correct procedure at transport service and the obligation to comply regulations established by the internal regulation SŽ Z11 including the prescribed coded commands for emergency stoppage of an traffic;
- carried out modifications to Annexes No. 1 and No. 2 of Regulations for station duty of Znojmo station.

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

- the railway undertaking ARRIVA discussed the occurrence at a meeting of the company's management. The employees will be informed about the occurrence at the next regular training session. The train driver of the regional passenger train No. 4521 has been suspended from performing duties in the position of train driver.

The infrastructure manager of ČD, a. s. – Znojmo siding did not take any measures.

### 5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- redukcí počtu výpravčích ve službě v žst. Znojmo provozovatel dráhy, před zavedením této organizační změny, nevyhodnotil z pohledu možného vzniku nebezpečí a rizik;
- výpravčí žst. Znojmo po zjištění nedovolené jízdy vlaku Os 4521 nepoužil prioritně funkci „STOP VLAK“ v síti GSM-R k zastavení vlaku Os 4521.

U dopravce ARRIVA:

- strojvedoucí vlaku Os 4521 toleroval přítomnost osoby na svém stanovišti, přestože k tomu nebyla oprávněna;
- v jednotných technologických postupech dopravce nebyly zapracovány povinnosti z ustanovení § 35 odst. 1 písm. p), q), s) a t) vyhlášky č. 173/1995 Sb.

U provozovatele dráhy vlečky ČD, a. s. – Znojmo nebylo zjištěno.

### Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- IM did not assess a reduction in a number of station dispatchers on duty at Znojmo station from perspective of potential hazards and risks before implementation organizational change;
- the station dispatcher at Znojmo station did not use the „STOP TRAIN“ function in the GSM-R network as a priority to stop the regional passenger train No. 4521 after detecting the unauthorized movement of this train.

At the railway undertaking ARRIVA:

- the train driver of the regional passenger train No. 4521 allowed the presence of a person who was not authorized to do so in the train driver's cab;
- the obligations arising from the provisions of section 35 par. 1 let. p), q), s), and t) of Decree No. 173/1995 Coll. were not integrate in the unified technological procedures of railway undertaking.

It was not found at the infrastructure manager of ČD, a. s. – Znojmo siding.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události DI 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 30. června 2026

Libor Bruzl  
inspektor  
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák  
vedoucí  
Územního inspektorátu Brno



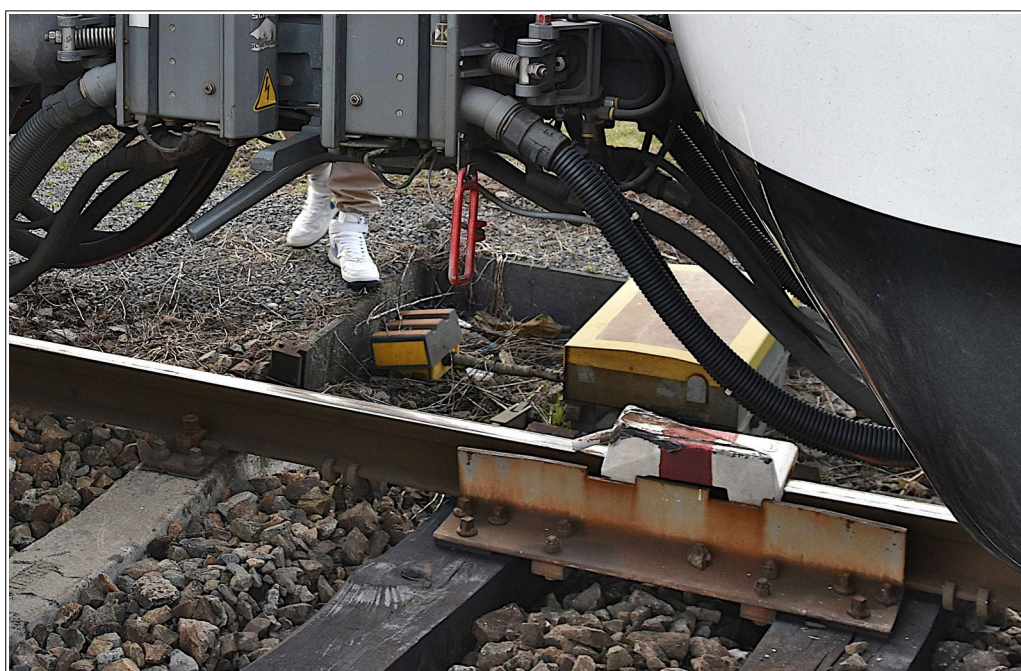
CRDIX003C7LY

## PŘÍLOHY



Obr. č. 5: Zadní čelo vlaku Os 4521 po zastavení

Zdroj: DI



Obr. č. 6: Poškozená výkolejka č. Vk101

Zdroj: DI



Obr. č. 7: Pohled na vykolejený první podvozek ve směru jízdy vlaku Os 4521

Zdroj: DI



Obr. č. 8: Pohled čelní kamery při vjezdu vlaku Os 4521 do vlečky

Zdroj: ARRIVA