



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nezajištěná jízda (ujetí) odstaveného drážního vozidla z železniční stanice Mariánské Lázně a jeho následná srážka se skupinou drážních vozidel v železniční stanici Planá u Mariánských Lázní

Úterý, 14. října 2025

Accident and incident investigation report

Unsecured movement (runaway) of the detached rolling stock from Mariánské Lázně station and its consequent collision with group of rolling stocks at Planá u Mariánských Lázní station

Tuesday, 14th October 2025

č. j.: MU-1464/2025/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 SHRNUÍ



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události: 14. 10. 2025, 12:40 h.

Popis události: nezajištěná jízda (ujetí) odstaveného drážního vozidla z železniční stanice Mariánské Lázně na trať a jeho následná srážka se skupinou odstavených drážních vozidel v železniční stanici Planá u Mariánských Lázní.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní:

- železniční stanice Mariánské Lázně, staniční kolej č. 5 v km 424,804 – začátek nezajištěné jízdy;
- železniční stanice Planá u Mariánských Lázní, manipulační kolej č. 13 v km 412,835 – místo srážky se skupinou odstavených drážních vozidel.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
ČD Cargo, a. s. (dopravce posunového dílu).

Následky: bez újmy na zdraví osob;
celková škoda 387 726 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nezajištění odstaveného drážního vozidla proti samovolnému pohybu při provádění posunu vedoucím posunu.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Date and time: 14th October 2025, 12:40 (10:40 GMT).

Occurrence type: trains collision.

Description: unsecured movement (runaway) of the detached rolling stock from Mariánské Lázně station to the line and its consequent collision with group of rolling stocks at Planá u Mariánských Lázní station.

Type of train: detached rolling stock.

Location: Place of beginning the runaway: Mariánské Lázně station, the station track No. 5, km 424,804.
Place of the collision: Planá u Mariánských Lázní station, the station track No. 13, km 412,835.

Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
ČD Cargo, a. s. (RU which performed the shunting).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 387 726,-

Causal factor:

- unsecure of the detached rolling stock against spontaneous movement during the shunting by the supervisor of the shunting.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	4
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	10
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	11
2.9 Interakce se soudními orgány.....	11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	11
3 POPIS UDÁLOSTI.....	11
3.1 Popis a základní informace.....	11
3.1.1 Popis typu události.....	11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	11
3.1.3 Popis místa události.....	12
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	19
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	20
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	20
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	20
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	25
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	31
3.2 Faktický popis události.....	37
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	37
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	37
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	38
4.1 Úlohy a povinnosti.....	38
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	38
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	45
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	45
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	45
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	46
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	46
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	46
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	46
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	46

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	46
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	46
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	46
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	46
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	47
4.3 Lidské faktory.....	47
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	47
4.3.2 Pracovní faktory.....	47
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	47
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	47
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	48
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	48
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	48
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	48
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 hodnoticí 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.....	50
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	50
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	50
5.3 Doplnující zjištění.....	51
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	51

Seznam použitých zkratek a symbolů

CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a.s.
ČSN	česká technická norma
DI	Drážní inspekce
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IN	interní norma ČDC
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
MU	mimořádná událost
PČR	Policie České republiky
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
PRIS	provozně informační systém
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
SK	staniční kolej
SŘ	staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDPP	technologická dokumentace provozního pracoviště
TP	technické podmínky
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UTZ	určené technické zařízení
ÚI	územní inspektorát
VDS	výluka dopravní služby
VPŘ	vlečkový přípojový řád
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ŽKV	železniční kolejové vozidlo
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 260/2023 Sb.	vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 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
Prováděcí nařízení komise (EU) 2019/773	Prováděcí nařízení komise (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU, 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
SŘ žst. Mariánské Lázně	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Mariánské Lázně a Valy u Mariánských Lázní“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŘ žst. Planá u Mariánských Lázní	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Planá u Mariánských Lázní a Brod nad Tichou“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis ČDC KV1-B-2008	vnitřní předpis dopravce ČDC, „ČDC KV1-B-2008 Provozně technické podmínky pro železniční vozy“, ve znění účinném v době vzniku MU

vnitřní předpis ČDC PU-1-C-ČDC-CZ

vnitřní předpis dopravce ČDC, „PU-1-C-ČDC-CZ
Prováděcí ustanovení ke KV1-B-2008“, ve znění účinném
v době vzniku MU

vnitřní předpis ČDC KVs3-B-ČDC-CZ

vnitřní předpis dopravce ČDC, „KVs3-B-ČDC-CZ SMS-
CDC-CZ-511 Provoz a obsluha brzdových zařízení
železničních kolejových vozidel“, ve znění účinném
v době vzniku MU

vnitřní předpis ČDC PTs9-B-ČDC-CZ

vnitřní předpis dopravce ČDC, „PTs9-B-ČDC-CZ (PTs9-
B-2011) SMS-CDC-CZ-510 Provozování drážní dopravy“,
ve znění účinném v době vzniku MU

vnitřní předpis ČDC TDPP Cheb

vnitřní předpis dopravce ČDC, „Technologická
dokumentace provozního pracoviště Cheb“, ve znění
účinném v době vzniku MU

Příloha 9 VSP

Příloha mezinárodní smlouvy „PŘÍLOHA 9 k Všeobecné
smlouvě o používání nákladních vozů – ZÁVADY
A POŠKOZENÍ NÁKLADNÍCH VOZŮ V PROVOZU
A NÁSLEDNÁ OPATŘENÍ“, ve znění účinném v době
vzniku MU

ČSN 34 2650 ed. 2

ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení –
Přejezdová zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném
v době vzniku MU

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 14. 10. 2025.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti 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: 2x inspektor ÚI Plzeň.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

V součinnosti s dopravcem bylo provedeno bezprostředně po vzniku MU na místě srážky a také při komisionální prohlídce v opravárenském zařízení dopravce přezkoušení činnosti a těsnosti tlakové brzdy dotčeného DV.

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

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

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

- ohledání místa MU včetně zúčastněných DV;
- ohledání SZZ a infrastruktury dráhy;

- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného HDV;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněného DV;
- ověřovací pokus, kterým byla zjištěna doba těsnosti brzdového zařízení DV v zabrzděném stavu;
- analýza záznamů hovorů zúčastněných zaměstnanců zaznamenaných zařízením ReDat3;
- analýza dat archivu SZZ žst. Mariánské Lázně, žst. Chodová Planá a žst. Planá u Mariánských Lázní;
- analýza záznamů kamerových systémů v žst. Mariánské Lázně, žst. Chodová Planá a žst. Planá u Mariánských Lázní;
- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce a PČR;
- šetření vlivu lidského faktoru.

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

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

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: srážka DV x DV.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 14. 10. 2025.

Čas: 12:40 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, žst. Mariánské Lázně, SK č. 5 v km 424,804 – začátek nezjištěné jízdy. Místem srážky se

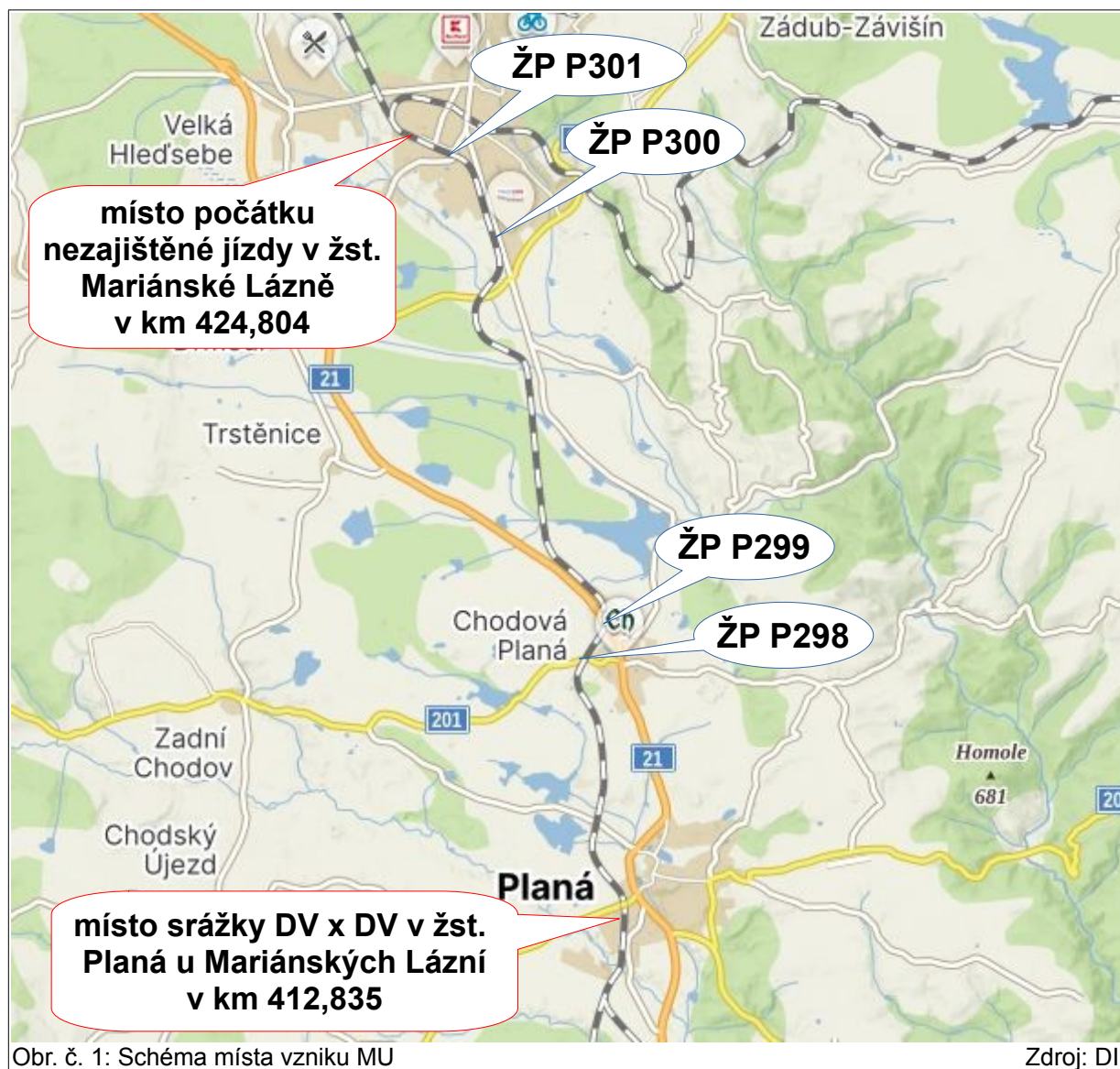
skupinou odstavených drážních vozidel byla žst. Planá u Mariánských Lázní, manipulační kolej č. 13 v km 412,835.

GPS souřadnice: [49.9576786N, 12.6916150E](#) (začátek nezajištěné jízdy v žst. Mariánské Lázně);

[49.8630978N, 12.7299519E](#) (srážka DV v žst. Planá u Mariánských Lázní).

3.1.3 Popis místa události

Žst. Mariánské Lázně leží na dráze železniční, celostátní, v km 424,600 trati Plzeň hlavní nádraží – Cheb, žst. Chodová Planá v km 417,548 a žst. Planá u Mariánských Lázní, na téže dráze a trati v km 412,621. V přilehlých mezistaničních úsecích všech tří železničních stanic je trať jednokolejná.



Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Ohledání místa vzniku MU bylo započato v žst. Planá u Mariánských Lázní, a to konkrétně ohledáním DV řady Es^{110.7} č. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5555 444-8 (dále také DV č. 5555 444-8), které ujelo z žst. Mariánské Lázně a narazilo do skupiny DV odstavených na manipulační koleji č. 13 žst. Planá u Mariánských Lázní. Dále se pokračovalo s ohledáním manipulační koleje č. 13 od výhybky č. 18 včetně stop od zarážek na hlavách kolejnicových pásů. Ohledání pak pokračovalo v žst. Mariánské Lázně od výhybky č. 2 proti směru jízdy ujetého DV po SK č. 5 k HDV CZ-ČDC 92 54 2 742 742-0, včetně ohledání posunového dílu na SK č. 5 a stanoviště strojvedoucího HDV, a dále skupiny odstavených DV na SK č. 7. Dále byla provedena kontrola zaznamenaných dat z technologického počítače SZZ žst. Mariánské Lázně v souvislosti s jízdou DV č. 5555 444-8. Na závěr byl v žst. Planá u Mariánských Lázní proveden ověřovací pokus pro zjištění doby těsnosti tlakové brzdy v zabrzděném stavu u předmětného DV.

1) Žst. Planá u Mariánských Lázní:Stav drážních vozidel:**DV č. 21 54 CZ-ČDC 5555 444-8:**

- v místě konečného postavení po MU stálo čelem I (přední ve směru jízdy) v km 412,852, tj. 17,3 m před místem srážky se skupinou odstavených DV na manipulační koleji č. 13;
- levé přední a levé zadní kolo ve směru jízdy bylo zajištěno zarážkami;
- páka vypínacího ústrojí tlakové brzdy byla v mezipoloze mezi „ZAP“ a „VYP“, páka přestavovače byla v poloze „NÁKLADNÍ“;
- čelní kohouty průběžného potrubí tlakové brzdy na čele I (přední ve směru jízdy) byly uzavřeny, na čele II (zadní ve směru jízdy) byl levý kohout uzavřen a pravý otevřen;
- na náraznících na čele I byly zjištěny stopy po silném stlačení;
- DV nemělo dle nápisů na skříni platnou pravidelnou technickou kontrolu (poslední technická kontrola s platností na 6 let byla provedena 18. 7. 2018).

Skupina odstavených DV:

- skupina odstavených DV na manipulační koleji č. 13 byla tvořena dvoučládkovými DV řady Sggmrrs, loženými dřevní kulatinou, v pořadí od místa srážky v km 412,835 ve směru žst. Plzeň hlavní nádraží:
 1. 35 TEN 81 A-IF 4657 188-2;
 2. 35 TEN 81 A-IF 4657 193-2;
 3. 35 TEN 81 A-IF 4657 190-8;
 4. 35 TEN 81 A-IF 4657 209-6;
 5. 35 TEN 81 A-IF 4657 378-9;

- na DV 35 TEN 81 A-IF 4657 188-2 bylo zjištěno silné stlačení nárazníků a utržený šroub na čele nástavby u pozice 8L;
- všechna DV měla platné technické prohlídky s platností do roku 2027;
- další zjevné poškození DV nebylo zjištěno;
- vzdálenější čelo skupiny odstavených DV od místa srážky se nacházelo v km 412,687 (ve směru do žst. Plzeň hlavní nádraží).

Bezprostředně po vzniku MU bylo v žst. Planá u Mariánských Lázní provedeno přezkoušení tlakové brzdy u DV č. 5555 444-8:

- k DV bylo připojeno HDV a byla natlakována jeho brzdová soustava;
- prostřednictvím HDV bylo provedeno provozní i rychločinné zabrzdění s kladným výsledkem, byl změřen zdvih pístu brzdového válce s výsledkem 120 mm;
- otevřením čelního brzdového kohoutu (odvětrání hlavního potrubí) bylo provedeno zabrzdění DV (způsob zabrzdění DV v žst. Mariánské Lázně dle vysvětlení vedoucího posunu). Byla zjišťována těsnost tlakové brzdy v zabrzděném stavu s výsledkem, že k úplnému odbřzdění došlo při prvním pokusu po uplynutí doby 7 min a při druhém pokusu po uplynutí doby 6 min 48 s;
- při obou pokusech byl změřen zdvih pístu brzdového válce s výsledkem 120 mm.

Stav infrastruktury ve směru jízdy DV č. 21 54 5555 444-8:

- výhybka č. 18 v km 412,992:
 - výhybka ústředně přestavovaná traťovým dispečerem CDP Praha (dále také jen traťový dispečer CDP), zabezpečená elektromotorickým přestavníkem s hákovými závěry;
 - výhybka byla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;
 - na návěstidle výhybky byla návěst „Jízda doleva“;
 - výhybka byla přestavena do vedlejšího (odbočného) směru, tj. pro jízdu na/z manipulační kolej č. 13, a v předepsané koncové poloze;
 - levý jazyk výhybky byl odlehlý od levé opornice, pravý jazyk byl přilehlý k pravé opornici;
 - výhybka byla DV č. 5555 444-8 pojížděna proti hrotu;
- na manipulační koleji č. 13 od výhybky č. 18 po místo srážky v km 412,835 byly zjištěny stopy po 4 položených zarážkách včetně rozdrčeného šterku, kterým byly zarážky podsypány:
 - na levém kolejnicovém pásu v km 412,967;
 - na pravém kolejnicovém pásu v km 412,963 (viz obr. č. 2);
 - na levém kolejnicovém pásu v km 412,953;
 - na pravém kolejnicovém pásu v km 412,929;
- manipulační kolej č. 13 nevykazovala zjevné poškození.



Obr. č. 2: Detail stop na pravém kolejnicovém pásu
manipulační koleje č. 13 v žst. Planá u Mariánských Lázní

Zdroj: DI

2) Žst. Mariánské Lázně:

Stav drážních vozidel:

Sunutý posunový díl na SK č. 5:

- byl tvořen 7 prázdnými DV řady Es a jedním HDV, přední čelo DV 21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 200-2 se nacházelo v km 424,621. Tato poloha byla prvotně určena v rámci ohledání jako místo, odkud došlo k ujetí DV – místo vzniku MU. Rozborem záznamu rychloměru níže uvedeného HDV a kamery č. 8 žst. Mariánské Lázně byla poloha místa vzniku MU upřesněna na km 424,804. Pořadí DV je popsáno ve směru jízdy sunutého posunového dílu:
 1. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 200-2, vypínací ústrojí tlakové brzdy bylo v poloze mezi „ZAP“ a „VYP“ a přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „OSOBNÍ“;
 2. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5542 857-7, vypínací ústrojí tlakové brzdy bylo v poloze „ZAP“, přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „NÁKLADNÍ“ a přestavovač prázdný/ložený v poloze „PRÁZDNÝ“;
 3. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 678-9, vypínací ústrojí tlakové brzdy bylo v poloze „VYP“ a přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „OSOBNÍ“;
 4. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5555 372-1, vypínací ústrojí tlakové brzdy bylo v poloze mezi „ZAP“ a „VYP“ a přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „OSOBNÍ“;
 5. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5555 670-8, vypínací ústrojí tlakové brzdy bylo v poloze „ZAP“ a přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „OSOBNÍ“, DV bylo označeno nálepkou ČDC „Vzor K Nenakládat/po vyložení do opravy“ s nečitelným textem;

6. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 257-2, vypínací ústrojí tlakové brzdy bylo v poloze „ZAP“ a přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „OSOBNÍ“, DV bylo označeno správkovými nálepkami ČDC „Vzor K Nenakládat/po vyložení do opravy“ s poznámkou „K sešrotování – Plzeň hl. n. – TRS“ s datem 9. 10. 2025, razítkem ČDC, podpisem a číslem 1830;
7. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 295-2 vypínací ústrojí tlakové brzdy bylo v poloze „VYP“ a přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „NÁKLADNÍ“, DV bylo označeno správkovými nálepkami ČDC „Vzor K Nenakládat/po vyložení do opravy“ s poznámkou „K sešrotování – Plzeň hl. n. – TRS“ s datem 9. 10. 2025, razítkem ČDC, podpisem a číslem 1830;
- DV neměla dle nápisů na skříních platnou pravidelnou technickou prohlídku, (poslední technické kontroly s platností na 6 let byly provedeny v roce 2018);
- DV 1., 2., 3., 4. a 5. byla vzájemně svěšena šroubovkami a propojena brzdovými spojkami s otevřenými čelními kohouty;
- DV 5. a 6. byla rozpojena;
- DV 6., 7. a HDV byla vzájemně svěšena šroubovkami a propojena brzdovými spojkami s otevřenými čelními kohouty;
- DV 6. a 7. byla uvedena na seznamu DV určených k přepravě k sešrotování;
- DV nebyla vykolejena ani poškozena.

HDV CZ-ČDC 92 54 2 742 742-0 bylo svěšeno dlouhým představkem ke skupině DV:

- obě čela HDV byla označena návěstí „Hnací vozidlo při posunu“ (dvěma bílými světly ve stejné výši);
- ohledáním stanoviště strojvedoucího č. I, ze kterého byl posunový díl řízen, bylo zjištěno:
 - jízdní páka byla v poloze „0“;
 - přepínač směru byl v poloze „0“;
 - páka ovladače DAKO-OBE1 nepřímochinné brzdy byla v poloze „B“;
 - páka ovladače OBP-2E přímochinné brzdy byla v aretované poloze zabrzděno;
 - tlak v brzdovém válci byl 4 bar, v hlavním potrubí byl 4,9 bar a hlavním vzduchojemu byl 8,7 bar;
 - na ovládacím panelu radiostanice bylo nastaveno číslo vlaku 87401, kanál 21 R7 GSM-R a na pozadí TRS Simplex;
 - na displeji strojvedoucího DMI ETCS byl symbol úrovně L2, mód posun SH a ručička ukazatele rychlosti na hodnotě „0“;
 - prostor před čelem delšího představku snímáný kamerou bez záznamu byl zobrazen na monitoru nad ovládacím panelem radiostanice;
 - stanoviště včetně ovládacího pultu nejevilo žádné známky deformace ani poškození;
 - na stanovišti byla zdokumentována „Kniha předávky hnacího vozidla 742 742- 0“.

Skupina DV na SK č. 7:

- skupina odstavených šesti prázdných DV řady Es, jejíž čelo se ve směru do žst. Planá u Mariánských Lázní nacházelo v km 424,726, byla zajištěna jednou zarážkou pod levým předním kolem prvního DV;
- DV neměla dle nápisů na skříních platnou pravidelnou technickou prohlídku, poslední pravidelná prohlídka byla provedena v roce 2018 s platností 6 let;
- všechna DV byla označena správkovými nálepkami ČDC „Vzor K Nenakládat/po vyložení do opravy“ s poznámkou „K sešrotování – Plzeň hl. n. – TSR“ s datem 9. 10. 2025, razítkem ČDC, podpisem a číslem 1830;
- všechna DV měla vypínací ústrojí tlakové brzdy v poloze „ZAP“, byla svěšena šroubovkami a propojena brzdovými spojkami s otevřenými čelními kohouty:
 1. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 487-5, přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „OSOBNÍ“;
 2. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 298-6, přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „OSOBNÍ“;
 3. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 634-2, přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „OSOBNÍ“;
 4. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5555 539-3, přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „OSOBNÍ“;
 5. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5543 489-8, přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „NÁKLADNÍ“;
 6. 21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 551-8, přestavovač tlakové brzdy byl v poloze „NÁKLADNÍ“;
- čelo skupiny DV ve směru do žst. Cheb se nacházelo v km 424,786;
- DV byla uvedena na seznamu DV určených k přepravě na sešrotování;
- DV nebyla vykolejena ani poškozena.

Stav infrastruktury proti směru jízdy DV č. 5555 444-8:

- **výhybka č. 2 v km 424,377:**
 - výhybka ústředně přestavovaná traťovým dispečerem CDP, zabezpečená elektromotorickým nerozřezným přestavníkem s čelistovými závěry;
 - výhybka nebyla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;
 - výhybka byla přestavena do hlavního (přímého) směru, tj. pro jízdu na/z SK č. 1, a v předepsané koncové poloze;
 - levý jazyk výhybky byl přilehlý k levé opornici, pravý jazyk byl odlehlý od pravé opornice;
 - jízdou DV č. 5555 444-8 po hrotu došlo ke krátkodobému násilnému přestavení výhybky;

- na vnější straně levého jazyka výhybky ve směru jízdy DV č. 5555 444-8 ve vzdálenosti 10,5 m od hrotu jazyka byly viditelné stopy po otěru kol DV, které vznikly jako následek jejího rozřezu, tj. násilného přestavení, a dále ve vzdálenosti 7,5 m od hrotu jazyka byly viditelné stopy jak po otěru kol DV, tak i od vyšplhání okolku kola na temeno levého kolejnicového pásu;
- na horní hraně levého jazyka výhybky ve vzdálenosti 1,1 m od hrotu jazyka a na horní hraně pravého jazyka výhybky ve vzdálenosti 1,4 m od hrotu jazyka byly viditelné stopy po jízdě DV po jazycích výhybky;
- **výhybka č. 5 v km 424,424:**
 - výhybka ústředně přestavovaná traťovým dispečerem CDP, zabezpečená elektromotorickým přestavníkem s čelistovými závěry;
 - výhybka nebyla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;
 - výhybka byla přestavena pro jízdu k výhybce č. 6 a v předepsané koncové poloze;
 - levý jazyk výhybky byl odlehlý od levé opornice, pravý jazyk byl přilehlý k pravé opornici;
 - výhybka byla DV č. 5555 444-8 pojížděna po hrotu;
- **výhybka č. 6 v km 424,464:**
 - výhybka ústředně přestavovaná traťovým dispečerem CDP, zabezpečená elektromotorickým přestavníkem s čelistovými závěry;
 - výhybka nebyla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;
 - výhybka byla přestavena pro jízdu na/z SK č. 5 a v předepsané koncové poloze;
 - levý jazyk výhybky byl přilehlý k levé opornici, pravý jazyk byl odlehlý od pravé opornice;
 - výhybka byla DV č. 5555 444-8 pojížděna po hrotu;
- v km 424,564 na SK č. 5, tj. 57 m od místa ujetí DV, byla na pravém kolejnicovém pásu ve směru jízdy ujetého DV stopa po rozdrčeném kamení.

Stav zabezpečovacího zařízení žst. Mariánské Lázně:

- žst. Mariánské Lázně byla vybavena SZZ 3. kategorie – ESA 11;
- SZZ žst. Mariánské Lázně bylo v době vzniku MU dálkově ovládáno traťovým dispečerem CDP;
- v souvislosti s jízdou DV č. 5555 444-8 byla provedena kontrola zaznamenaných dat technologického počítače SZZ žst. Mariánské Lázně:

- 12:43:53 h – obsazení kolejového úseku V6 za odjezdovým návěstidlem S5 s návěstí „Stůj“ nezajištěnou jízdou DV č. 5555 444-8;
- 12:43:55 h – zahájení výstrahy na ŽP P301 v km 424,316;
- 12:44:25 h – obsazení kolejového úseku V5 jízdou DV č. 5555 444-8;
- 12:44:31 h – uvolnění kolejového úseku V6;
- 12:44:36 h – obsazení kolejového úseku V1-2 jízdou DV č. 5555 444-8 a uzavření ŽP P301;
- 12:44:40 h – uvolnění kolejového úseku V5;
- 12:44:45 h – ztráta kontroly koncové polohy „+“ výhybky č. 2, tj. násilné přestavení (rozřez) výhybky jízdou DV č. 5555 444-8;
- 12:44:50 h – opětovné dosažení kontroly koncové polohy „+“ výhybky č. 2;
- 12:45:05 h – obsazení kolejového úseku za ŽP P301 jízdou DV č. 5555 444-8;
- 12:45:08 h – uvolnění kolejového úseku V1-2;
- 12:45:09 h – zahájení výstrahy na ŽP P300 v km 422,920;
- 12:46:01 h – uzavření ŽP P300 v km 422,920.

Povětrnostní podmínky: skoro jasno, + 11 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: SK č. 5 v žst. Mariánské Lázně, klesání 1,84 ‰ ve směru do žst. Chodová Planá, v úrovni okolního terénu.

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

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|----------------------|-------------|
| • DV č. 5555 444-8 | 9 090 Kč; |
| • DV řady Sggmrrs | 47 270 Kč; |
| • zařízení dráhy | 331 366 Kč; |
| • životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech a součástech dráhy vyčíslena **celkem na 387 726 Kč.**

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU došlo k přerušení provozu v traťové koleji v úseku mezi žst. Mariánské Lázně a Planá u Mariánských Lázní od 12:45 h do 13:27 h.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- traťový dispečer CDP Praha, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČDC):

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec ČDC;
- vedoucí posunu posunového dílu, zaměstnanec ČDC.

Ostatní osoby, svědci:

- strojvedoucí vlaku Lv 62190, zaměstnanec ČDC;
- strojvedoucí vlaku Nex 60124, zaměstnanec ČDC.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní Plzeň hlavní nádraží – Cheb byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy.

Dopravcem posunového dílu bylo ČDC, se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7- Holešovice, PSČ 170 00.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČDC s účinností od 26. 8. 2024.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Posunový díl na SK č. 5 žst. Mariánské Lázně		Sestava posunového dílu:		Režim brzdění:
Délka posunového dílu [m]:	85	HDV:	CZ-ČDC 92 54 2 742 742-0	P
Počet náprav:	18	DV [před HDV]		
Hmotnost [t]:	158	1.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 295-2 ^K	G
Potřebná brzdící procenta [%]:	-	2.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5555 257-2 ^K	P
Skutečná brzdící procenta [%]:	-	3.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5555 670-8	P
Chybějící brzdící procenta [%]:	-	4.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5555 372-1	P
Nejvyšší dovolená rychlost posunu v místě MU [km·h ⁻¹]:	30	5.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 678-9	P
Způsob brzdění:	I.	6.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5542 857-7	G

		7.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 200-2	P
			21 RIV 54 CZ-ČDC 5555 444-8	G

- Pozn. k posunovému dílu:
- posunový díl se nacházel v žst. Mariánské Lázně na SK č. 5, u tučně označeného DV došlo k samovolnému uvedení do pohybu;
- posunový díl byl sestaven výlučně z DV řady Es, která neměla platnou pravidelnou technickou prohlídkou;
- DV označená ^K měla dle nálepek ČDC „Vzor K“ provedenou mimořádnou technickou prohlídku za účelem přepravy ke šrotaci (viz obr. č. 3);
- držitelem HDV a DV řady Es bylo ČDC.



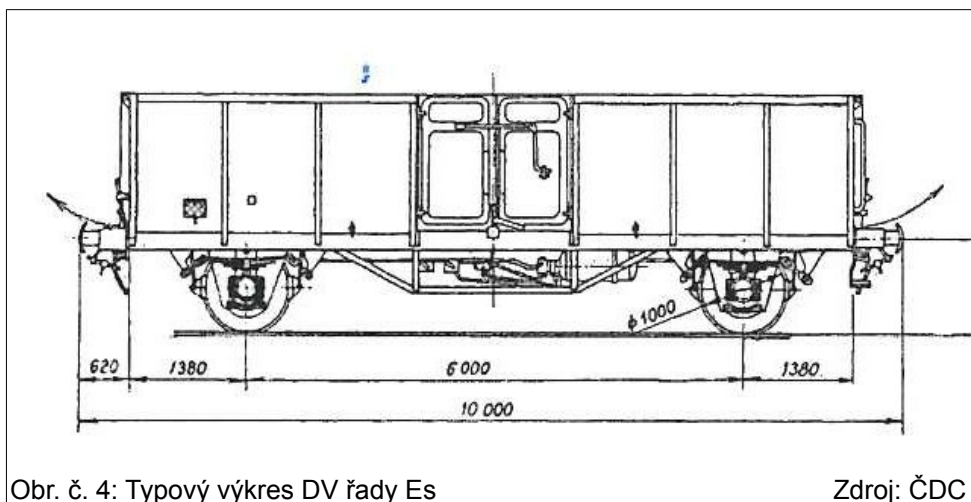
Obr. č. 3: Správková nálepka ČDC „Vzor K“

Zdroj: DI

DV č. 5555 444-8 mělo dle nápisů na skříni a dokumentace dopravce poslední mimořádnou technickou kontrolu po opravě provedenou dne 18. 7. 2018 ve Středisku oprav kolejových vozidel Ostrava s výsledkem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách“ s platností 6 let, tj. do 18. 7. 2024. DV konstrukční skupiny 12 bylo ve shodě se schváleným typem: 9-110.7 dle technických podmínek č. j.: TP 5-219/85 na základě Typového osvědčení o zachování shody drážního vozidla se schváleným typem dle zákona č. 266/1994 Sb., ze dne 18. 7. 2018. Jednalo se o otevřené vysokostěnné dvounápravové nákladní DV řady Es s čelními klapkami určené pro přepravu volně loženého sypkého zboží hromadné povahy nebo kusového volně loženého zboží. DV nebylo vystrojeno ruční ani pořádací brzdou. V době vzniku MU bylo v prázdném stavu a mělo následující parametry: délka přes nárazníky 10 m, rozvor náprav 6 m a vlastní hmotnost 12,7 t (viz obr. č. 4).

Dle dokladů dopravce mělo DV č. 5555 444-8 provedenou technickou prohlídku vozmistrem ČDC dne 9. 10. 2025 pro přípravu a posun v souvislosti se sestavováním

soupravy DV určených k přepravě k sešrotování. Výše uvedené DV však mezi 8 DV určených pro uvedenou přepravu nepatřilo, mělo s ním být pouze posunováno v rámci sestavování soupravy a po ukončení posunu mělo zůstat odstavené v žst. Mariánské Lázně s ostatními deponovanými DV řady Es.



HDV 742.742-0 (tovární označení EffiShunter 1000M) mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ178670/21-V.20, vydaný DÚ dne 30. 11. 2021. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 3. 10. 2025 s platností do 3. 4. 2026 s výsledkem: „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a je ve shodě s TP k uvedené řadě ŽKV.“

HDV 742.742-0 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA UniControls Tramex RE1xx č. 1231.

Z rozboru zaznamenaných dat elektronickým rychloměrem po zohlednění časové odchylky (zaznamenaný čas byl o 5 s opožděn oproti reálnému času) vyplývá:

Čas [h]	Registrovaná činnost
10:21:57	příjezd vlaku Mn 87401 do žst. Mariánské Lázně;
10:36:33	zahájení 1. fáze posunu;
11:02:59	ukončení 1. fáze posunu;
11:17:23	zahájení 2. fáze posunu;
11:51:13	ukončení 2. fáze posunu;
12:04:21	zahájení 3. fáze posunu;

Podrobný popis závěrečné části 3. fáze posunu podrobně (zdroj: rychloměrový záznam HDV a kamerový záznam žst. Mariánské Lázně):

Čas [h]	Rychlost [km·h ⁻¹]	Ujetá dráha od předchozího bodu [m]	Km poloha čela HDV	Zaznamenaná činnost posunového dílu
12:30:18	1		424,877	zahájení jízdy posunem tažením z SK č. 7 na chebské zhlaví;
12:30:45	32	178	425,055	dosažení maximální rychlosti tažení;
12:31:25	0	208	425,263	zastavení na chebské zhlaví za seřaďovacím návěstidlem Se 12 (dále jen Se 12);
12:31:53	1	0	425,263	zahájení jízdy posunu sunutím od Se 12 na SK č. 5;
12:32:13	29	92	425,171	dosažení maximální rychlosti sunutí;
12:32:53	0	263	424,908	zastavení na SK č. 5;
12:34:06	1	0	424,908	zahájení jízdy posunem tažením z SK č. 5 na chebské zhlaví;
12:34:54	25	204	425,112	dosažení maximální rychlosti tažení;
12:35:22	0	143	425,255	zastavení na chebské zhlaví za Se 12;
12:35:40	1	0	425,255	rozjezd od Se 12 na SK č. 7;
12:35:58	27	69	425,186	dosažení maximální rychlosti sunutí;
12:36:51	5	301	424,885	snížení rychlosti při najíždění na DV na SK č. 7;
12:37:18	0	16	424,869	zastavení na SK č. 7;
12:39:15	1	0	424,869	zahájení jízdy posunem tažením z SK č. 7 na chebské zhlaví;
12:39:42	35	152	425,021	dosažení maximální rychlosti tažení;
12:40:13	0	218	425,239	zastavení na chebské zhlaví za Se 12;
12:40:33	1	0	425,239	rozjezd od Se 12 na SK č. 5;
12:40:55	27	98	425,141	dosažení maximální rychlosti sunutí;
12:41:45	5	282	424,859	snížení rychlosti;
12:42:28	8	50	424,809	zvýšení rychlosti;
12:42:56	5	56	424,753	snížení rychlosti při najíždění na DV na SK č. 5;
12:43:31	0	153	424,706	konečné zastavení posunového dílu.

Ze záznamu elektronického registračního rychloměru HDV vyplývá, že nejvyšší dovolená rychlost při posunu tažením ($40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$), sunutím ($30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$) a při najíždění na DV ($5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$) v žst. Mariánské Lázně nebyla překročena.

Posunový díl na SK č. 7 žst. Mariánské Lázně		Sestava odstaveného posunového dílu:		Režim brzdění:
Délka posunového dílu [m]:	60	1.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 487-5	P
Počet náprav:	12	2.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 298-6	P
Hmotnost [t]:	77	3.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 634-2	P
Potřebná brzdící procenta [%]:	-	4.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5555 539-3	P
Skutečná brzdící procenta [%]:	-	5.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5543 489-8	G
Chybějící brzdící procenta [%]:	-	6.	21 RIV 54 CZ-ČDC 5557 551-8	G
Nejvyšší dovolená rychlost posunu v místě MU [$\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$]:	-			
Způsob brzdění:	-			

Pozn. k odstavenému posunovému dílu DV:

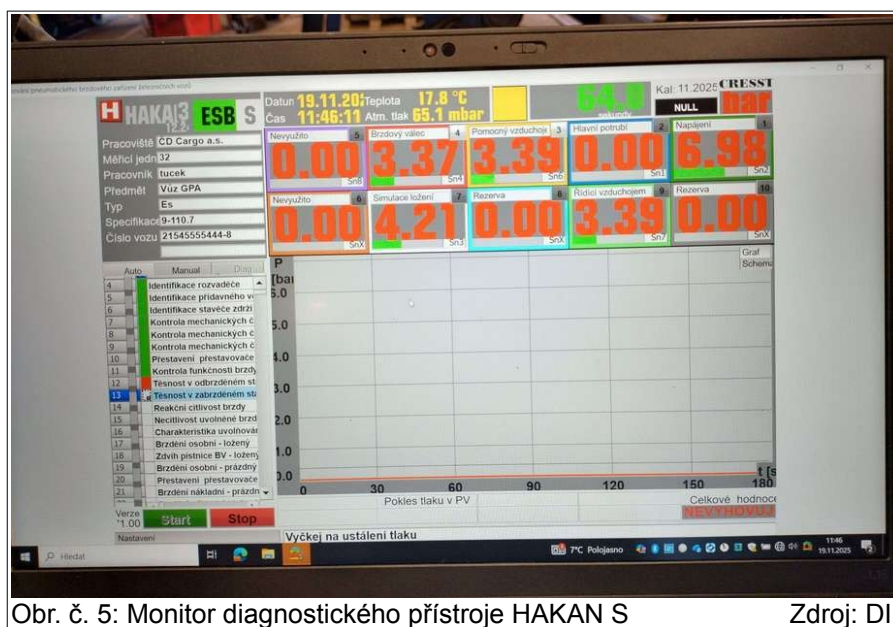
- odstavený posunový díl se nacházel v žst. Mariánské Lázně na SK č. 7;
- posunový díl byl sestaven výlučně z DV řady Es s neplatnou pravidelnou technickou prohlídkou, poslední pravidelná prohlídka byla provedena v roce 2018 s platností 6 let;
- dle správkových nálepek „Vzor K“ měla DV provedenou mimořádnou technickou prohlídku ze dne 9. 10. 2025 za účelem přepravy „K sešrotování“ (viz obr. č. 3);
- držitelem DV řady Es bylo ČDC.

Odstavená skupina DV v žst. Planá u Mariánských Lázní na manipulační koleji č. 13:		Sestava odstavené skupiny DV:		Režim brzdění:
Délka skupiny [m]:	148	1.	35 TEN 81 A-IF 4657 188-2	P
Počet náprav:	40	2.	35 TEN 81 A-IF 4657 193-2	P
Hmotnost [t]:	-	3.	35 TEN 81 A-IF 4657 190-8	P
Potřebná brzdící procenta [%]:	-	4.	35 TEN 81 A-IF 4657 209-6	P
Skutečná brzdící procenta [%]:	-	5.	35 TEN 81 A-IF 4657 378-9	P
Chybějící brzdící procenta [%]:	-			
Nejvyšší dovolená rychlost posunu v místě MU [$\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$]:	-			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k odstavené skupině DV:

- skupina DV se nacházela v žst. Planá u Mariánských Lázní na manipulační koleji č. 13;
- byla sestavena výlučně z vozů řady Sggmrrs ložených dřevní kulatinou;
- tučně vyznačené DV bylo poškozeno;
- držitelem DV řady Sggmrrs byla společnost INNOFREIGHT Solutions GmbH.

Z výsledků ověřovacího pokusu provedeného u DV č. 5555 444-8 bezprostředně po vzniku MU vyplynulo, že po úplném zabrzdění, tj. odvětráním průběžného potrubí, došlo vlivem netěsností tlakové brzdy k samovolnému úplnému odbrzdění. Při prvním pokusu byla naměřena doba 7 min a při druhém 6 min 48 s. V rámci komisionální prohlídky předmětného DV bylo dne 19. 11. 2025 provedeno přezkoušení brzdy na automatickém diagnostickém zařízení HAKAN S v opravárenském zařízení dopravce. Při tomto přezkoušení byly zjištěny nevyhovující hodnoty tlakové brzdy (viz obr. č. 5). Vlivem netěsnosti kolem manžety pístu brzdového válce došlo k předčasnému odbrzdění a snížení tlaku z hodnoty 3,8 bar na 0 bar za 14 min 40 s. Dopravce ve svém vnitřním předpisu ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ stanovil požadavek přípustného poklesu tlaku v provozu maximálně 0,5 bar za 2 min a v rámci údržby dle vnitřního předpisu ČDC KVs-5-B-ČDC-CZ maximálně 0,25 bar za 3 min. Změřený zdvih pístu brzdového válce 120 mm při všech provedených zkouškách odpovídal hodnotě 125 ± 5 mm stanovené vnitřním předpisem ČDC KVs-5-B-ČDC-CZ.



Obr. č. 5: Monitor diagnostického přístroje HAKAN S

Zdroj: DI

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Mariánské Lázně se nachází v km 424,600, žst. Chodová Planá v km 417,548 a žst. Planá u Mariánských Lázní v km 412,621 jednokolejné trati Plzeň hlavní nádraží – Cheb.

Uvedené stanice jsou dálkově ovládané z CDP Praha traťovým dispečerem č. 524 (úsek žst. Brod nad Tichou – žst. Lipová u Chebu). Žst. Mariánské Lázně je zároveň přílehlou stanicí pro trať D3 Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží a žst. Planá u Mariánských Lázní je odbočnou stanicí pro jednokolejnou trať regionální dráhy Domažlice – Planá u Mariánských Lázní.

Dle SŘ žst. Mariánské Lázně byla užitečná délka SK č. 5 vymezena polohou odjezdového návěstidla S5 v km 424,535 a odjezdového návěstidla L5 v km 424,936 a činila 401 m. Jednalo se o staniční kolej, která byla vjezdovou, odjezdovou a průjezdovou kolejí určenou pouze pro vlaky tratě Plzeň hl. n. – Cheb, vybavenou trakčním vedením v celé její délce.

Užitečná délka SK č. 7 byla vymezena polohou odjezdového návěstidla S7 v km 424,575 a odjezdového návěstidla L7 v km 424,902 a činila 327 m. Jednalo se o staniční kolej, která byla vjezdovou, odjezdovou a průjezdovou kolejí určenou pouze pro vlaky tratě Plzeň hl. n. – Cheb, vybavenou trakčním vedením v celé její délce. Dle SŘ žst. Mariánské Lázně byl stanoven nejnejpříznivější spád SK č. 5 a SK č. 7 ve směru k žst. Chodová Planá do km 424,940 hodnotou 2,5 ‰ a od km 424,940 hodnotou 10 ‰.

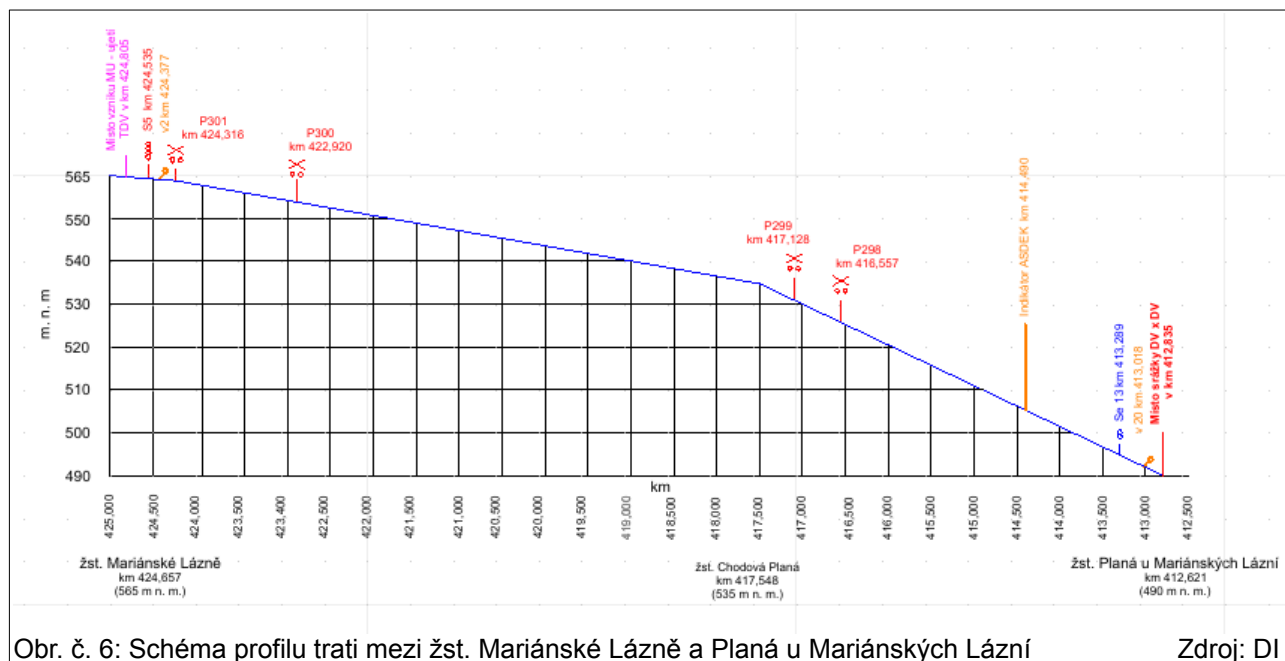
Výhybka č. 2 v km 424,377 v žst. Mariánské Lázně byla osazena čelistovými výměnovými závěry a byla zabezpečena elektromotorickým přestavníkem uloženým na levé straně. Výhybka nebyla vybavena výhybkovým návěstidlem ani závažím výměníku. Jednalo se o obloukovou výhybku typu Obl-j 60-1:12-500(1700/386) I. zl, LI b na betonových pražcích, která byla do kolejiště vložena v roce 2009. Dle dokumentace provozovatele dráhy byla dovolená rychlost DV přes výhybku v hlavním (přímém) směru stanovena na 110 km·h⁻¹ a ve vedlejším (odbočném) směru na 50 km·h⁻¹.

Výhybka č. 5 v km 424,424 v žst. Mariánské Lázně byla osazena čelistovými výměnovými závěry a byla zabezpečena elektromotorickým přestavníkem uloženým na levé straně. Výhybka nebyla vybavena výhybkovým návěstidlem ani závažím výměníku. Jednalo se o jednoduchou výhybku typu J 49 1:9-300 LI b nov na betonových pražcích, která byla do kolejiště vložena v roce 2009. Dle dokumentace provozovatele dráhy byla dovolená rychlost DV přes výhybku v hlavním (přímém) směru i ve vedlejším (odbočném) směru stanovena na 50 km·h⁻¹.

Výhybka č. 6 v km 424,464 v žst. Mariánské Lázně byla osazena čelistovými výměnovými závěry a byla zabezpečena elektromotorickým přestavníkem uloženým na levé straně. Výhybka nebyla vybavena výhybkovým návěstidlem ani závažím výměníku. Jednalo se o jednoduchou výhybku typu J 49 1:9-300 LI b nov na betonových pražcích, která byla do kolejiště vložena v roce 2009. Dle dokumentace provozovatele dráhy byla dovolená rychlost DV přes výhybku v hlavním (přímém) směru i ve vedlejším (odbočném) směru stanovena na 50 km·h⁻¹.

Dle SŘ žst. Planá u Mariánských Lázní byla užitečná délka manipulační koleje č. 13 vymezena polohou námezíku výhybky č. 18 v km 412,950 a námezíkem výhybky č. 11 v km 412,638 a činila 305 m. Jednalo se o manipulační kolej s trakčním vedením v celé její délce. Pro manipulační kolej č. 13 byl nejnejpříznivější spád 5 ‰ ve směru do žst. Brod nad Tichou.

Výhybka č. 18 v km 412,992 byla osazena hákovými výměnovými závěry a byla zabezpečena elektromotorickým přestavníkem uloženým na pravé straně. Výhybka byla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem. Jednalo se o obloukovou výhybku typu OBL-O S49-1:7,5-190 (462/323) d-P-p-U na dřevěných pražcích, která byla do kolejiště vložena v roce 2009. Dle dokumentace provozovatele dráhy byla dovolená rychlost DV přes výhybku v hlavním (přímém) směru i ve vedlejším (odbočném) směru stanovena na 40 km·h⁻¹.



Obr. č. 6: Schéma profilu trati mezi žst. Mariánské Lázně a Planá u Mariánských Lázní

Zdroj: DI

Žst. Mariánské Lázně byla vybavena SZZ ESA 11. Dle SŽ TNŽ 34 2620 se jednalo o zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektrické zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plnily funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Kontrola volnosti kolejových úseků byla zajišťována pomocí kolejových obvodů KOA 1 a počítačů náprav Frauscher AZF. Stanice nebyla pravidelně obsazena výpravčím a SZZ bylo ovládáno z JOP v základním stavu traťovým dispečerem CDP Praha s možností předání výpravčímu PPV Cheb nebo na místní řízení výpravčímu v žst. Mariánské Lázně. V obvodu žst. Mariánské Lázně se nacházel ŽP P301, kterým samovolně jedoucí DV projíždělo.

SZZ žst. Mariánské Lázně mělo platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 2459/09-E.49, vydaný DÚ dne 13. 1. 2010, s platností na dobu neurčitou. UTZ bylo způsobilé k provozu na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. 615/2020/01-CH ze dne 11. 11. 2020.

Komplexní prohlídka SZZ žst. Mariánské Lázně byla provedena provozovatelem dráhy dne 25. 10. 2024 se závěrem: „Zařízení je provozováno v technickém stavu, který je úměrný jeho stáří. ... Zjištěné závady nebrání provozu zařízení“.

Žst. Chodová Planá byla vybavena SZZ ESA 11. Dle SŽ TNŽ 34 2620 se jednalo o zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektrické zabezpečovací zařízení, jehož

elektrické obvody plnily funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Stanice nebyla pravidelně obsazena výpravčím a SZZ bylo ovládáno z JOP v základním stavu traťovým dispečerem CDP Praha s možností předání výpravčímu PPV Cheb nebo na místní řízení výpravčímu v žst. Chodová Planá.

Kontrola volnosti kolejových úseků byla zajišťována pomocí kolejových obvodů KOA 1. SZZ žst. Chodová Planá mělo platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 2474/09-E.49, vydaný DÚ dne 13. 1. 2010, s platností na dobu neurčitou. UTZ bylo způsobilé k provozu na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. 583/2020/01-JO ze dne 4. 11. 2020.

Žst. Planá u Mariánských Lázní byla vybavena SZZ ESA 11. Dle SŽ TNŽ 34 2620 se jednalo o zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektrické zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plnily funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy.

Kontrola volnosti kolejových úseků byla zajišťována pomocí kolejových obvodů KOA 1 a počítači náprav Frauscher AZF. Stanice nebyla pravidelně obsazena výpravčím a SZZ bylo ovládáno z JOP v základním stavu traťovým dispečerem CDP Praha s možností předání výpravčímu PPV Cheb nebo na místní řízení výpravčímu v žst. Planá u Mariánských Lázní.

SZZ žst. Planá u Mariánských Lázní mělo platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1711/09-E.49, vydaný DÚ dne 21. 8. 2009, s platností na dobu neurčitou. UTZ bylo způsobilé k provozu na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. 568/2020/01-CH ze dne 27. 10. 2020.

Mezistaniční úseky Chodová Planá – Mariánské Lázně a Planá u Mariánských Lázní – Chodová Planá byly vybaveny TZZ 3. kategorie, obousměrným tříznakovým elektronickým automatickým blokem. Kontrola volnosti kolejových úseků byla zajišťována pomocí kolejových obvodů. V těchto traťových úsecích se nacházely 3 železniční přejezdy P300, P299 a P298, kterými samovolně jedoucí DV projíždělo.

ŽP P301 v km 424,316 (křížení s pozemní komunikací III. třídy č. 2110) byl zabezpečen světelným PZZ-AC kategorie PZS 3ZBI se závorovými břežními a s pozitivním signálem. PZZ se uvádělo do činnosti postavením jízdní cesty. Přibližovací doba vzhledem k délce ŽP P301 a traťové rychlosti byla stanovena v tabulce přejezdu $t_L = 52,11$ s.

ŽP P300 v km 422,920 (křížení s místní pozemní komunikací) byl zabezpečen světelným PZZ-EA kategorie PZS 3ZBI se závorovými břežními a s pozitivním signálem. PZZ se uvádělo do činnosti ve směru od žst. Mariánské Lázně postavením jízdní cesty a od žst. Chodová Planá automaticky jízdou vlaku po obsazení přibližovacích úseků ovlivněním snímačů počítačů náprav. Přibližovací doba vzhledem k délce ŽP P300 a traťové rychlosti byla stanovena v tabulce přejezdu $t_L = 48,45$ s.

ŽP P299 v km 417,128 (křížení s pozemní komunikací I. třídy č. 21) byl zabezpečen světelným PZZ-AC kategorie PZS 3ZBI se závorovými břežními a s pozitivním signálem. PZZ se uvádělo do

činnosti postavením jízdní cesty. Přibližovací doba vzhledem k délce ŽP P299 a traťové rychlosti byla stanovena v tabulce přejezdu $t_L = 44,74$ s.

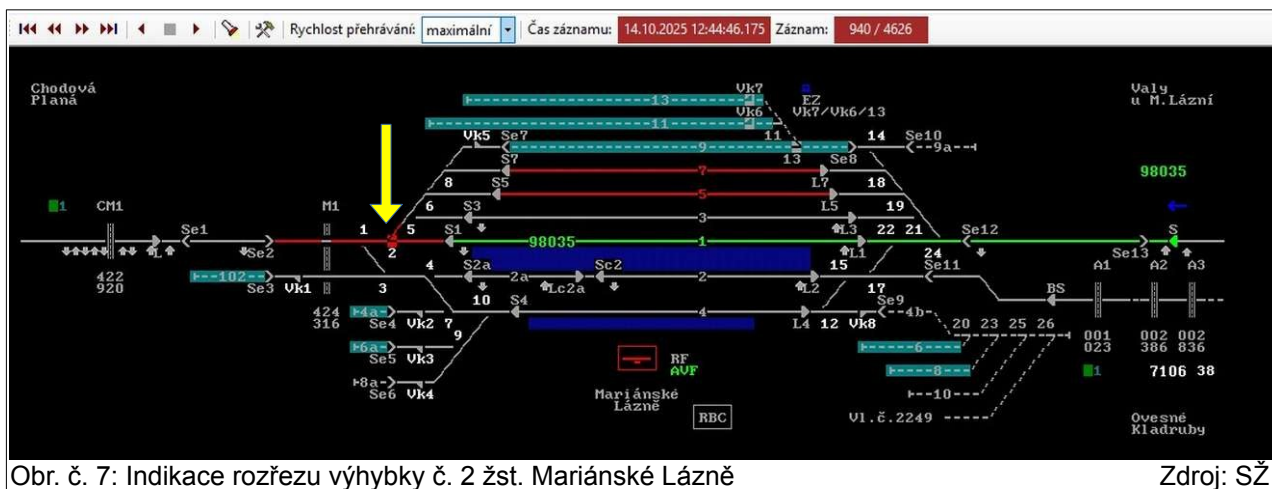
ŽP P298 v km 416,557 (křížení s pozemní komunikací II. třídy č. 201) byl zabezpečen světelným PZZ-EA kategorie PZS 3ZBI se závorovými břevely a s pozitivním signálem. PZZ se uvádělo do činnosti postavením jízdní cesty. Přibližovací doba vzhledem k délce ŽP P298 a traťové rychlosti byla stanovena v tabulce přejezdu $t_L = 50,32$ s.

Přibližovací doby PZZ jmenovaných ŽP byly v souladu s ustanovením normy ČSN 34 2650 ed. 2.

Z rozboru staženého archivu dat SZZ ESA11 žst. Mariánské Lázně, žst. Chodová Planá a žst. Planá u Mariánských Lázní (rozdíl zaznamenaného času oproti reálnému času nebyl zjištěn) vyplývá:

Čas [h]	Registrovaná činnost
12:43:35	indikace obsazení SK č. 5 a SK č. 7 v žst. Mariánské Lázně;
12:43:53	jízda samovolně jedoucího DV za úroveň odjezdového návěstidla S5 žst. Mariánské Lázně s návěstí „Stůj“;
12:43:54	obsazení kolejového úseku V6-8 a automatické spuštění výstrahy na ŽP P301 v km 424,316 v žst. Mariánské Lázně;
12:44:36	uzavření závorových břevel na ŽP P301 v km 424,316;
12:44:45	ztráta koncové polohy „+“ výhybky č. 2 v žst. Mariánské Lázně, tj. rozřez výhybky (viz obr. č. 7);
12:44:50	dosažení koncové polohy „+“ výhybky č. 2 v žst. Mariánské Lázně;
12:45:09	zahájení výstrahy na ŽP P300 v km 422,920 v úseku mezi žst. Mariánské Lázně a žst. Chodová Planá povelom od traťového dispečera CDP;
12:47:32	jízda samovolně jedoucího DV úrovní ŽP P300 v km 422,920;
12:51:01	zahájení výstrahy na ŽP P299 v km 417,128 v úseku mezi žst. Chodová Planá a žst. Planá u Mariánských Lázní povelom od traťového dispečera CDP;
12:51:07	zahájení výstrahy na ŽP P298 v km 416,557 v úseku mezi žst. Chodová Planá a žst. Planá u Mariánských Lázní povelom od traťového dispečera CDP;
12:51:33	zavedení nouzového závěru výhybek č. 7, 6, 2 a 1 žst. Chodová Planá povelom od traťového dispečera CDP;
12:51:36	uzavření závorových břevel na ŽP P299 v km 417,128;
12:55:22	postavení nouzové posunové cesty od seřadovacího návěstidla Se13 k výhybce č. 20 v žst. Planá u Mariánských Lázní povelom od traťového dispečera CDP;

13:01:54	jízda samovolně jedoucího DV úrovní ŽP P299 v km 417,128;
13:02:31	jízda samovolně jedoucího DV úrovní ŽP P298 v km 416,557;
13:07:18	jízda samovolně jedoucího DV úrovní vjezdového návěstidla S v žst. Planá u Mariánských Lázní;
13:07:55	vjezd samovolně jedoucího DV na výhybku č. 21 žst. Planá u Mariánských Lázní.



Zdroj: SŽ

Rozborem archivu zabezpečovacího zařízení bylo ověřeno, že přibližovací doby PZZ stanovené v tabulkách železničních přejezdů (dle ČSN 34 26 50 ed. 2) byly dodrženy (viz tab. č. 1).

ŽP	Přibližovací doba stanovená tabulkou přejezdu [s]	Skutečná doba trvání výstrahy PZZ před příjezdem DV na ŽP [s]
P301 v km 424,316	52	64
P300 v km 422,920	48	143
P299 v km 417,128	45	653
P298 v km 416,557	50	684

Tab. č. 1: Doby výstrahy na dotčených ŽP

V mezistaničním úseku Planá u Mariánských Lázní – Chodová Planá byla v km 414,490 umístěna traťová část diagnostiky jízdy kolejových vozidel ASDEK. Ze záznamu, který byl DI poskytnut mj. vyplynulo:

- 13:06:14 h – průjezd 1 DV, počet náprav 2, délka 11 m, rychlost 51 km·h⁻¹.

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

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

- strojvedoucí posunového dílu – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 14. 10. 2025 prováděli posun (pozn. DI: s vedoucím posunu) v žst. Mariánské Lázně;
 - sunuli šest DV z chebské strany na SK č. 5 obsazenou jedním DV;
 - vedoucí posunu dával pokyn sunout, sunuli pomalu;
 - dle vedoucího posunu se odstavené DV začalo samovolně rozjíždět;
 - zastavil poté, když vedoucí posunu přestal dávat pokyny;
 - vedoucí posunu nahlásil ujetí odstaveného DV na CDP;
 - nahlásil vznik MU ústřednímu dispečerovi ČDC;
- vedoucí posunu posunového dílu – Zápis se zaměstnancem:
 - strojově přijeli dne 14. 10. 2025 do žst. Mariánské Lázně, kde měli připravit 8 DV na odtah do žst. Planá u Mariánských Lázní;
 - jedno DV bylo na SK č. 13, dvě DV na SK č. 6a, jedno DV na SK č. 8a a ostatní na SK č. 9;
 - „vyseparovaná“ DV ze SK č. 6a přestavili na SK č. 7 a k nim přestavili také jedno DV ze SK č. 13;
 - ze SK č. 9 odebrali DV, která potřebovali, a přešli s nimi na SK č. 5;
 - HDV odpojil od DV a nechal objet na DV na SK č. 5 (pozn. DI: najetí na DV z opačné strany, tj. od chebského zhlaví);
 - poté přestavili jedno DV na SK č. 7 a jedno DV na SK č. 5;
 - odstavené DV na SK č. 5 zajistil vypuštěním vzduchu (pozn. DI: otevřením čelního kohoutu hlavního potrubí) a zabrzdění ověřil tlakem chodidla na brzdové špalíky;
 - zarážku pod DV nedal, předpokládal, že „budou hned zpět“;
 - přešli s ostatními DV na SK č. 7, odstavili jedno DV a vrátili se zpět na SK č. 5;
 - při sunutí k odstavenému DV „navigoval“ strojvedoucího vysílačkou;
 - při přiblížení na cca 10 m zpozoroval, že se odstavené DV samovolně rozjíždí;
 - snažil se DV zastavit, ale nepodařilo se mu to;
 - ihned volal radiostanicí dispečerovi (pozn. DI: traťovému dispečerovi CDP), že došlo k ujetí DV;
 - traťový dispečer CDP zabezpečil železniční přejezdy a průjezd pro DV;

- vedoucí posunu posunového dílu – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - na směnu dne 14. 10. 2025 nastoupil odpočatý, před směnou nevykonával žádnou fyzicky náročnou práci;
 - psychickému tlaku před ani během směny nebyl vystaven;
 - ve funkci vedoucího posunu pracoval cca 1 rok, předtím pracoval u stejného zaměstnavatele jako agent přechodové stanice Cheb (pozn. DI: komerční zaměstnanec dopravce);
 - činnost vedoucího posunu ve stanicích na trati mezi žst. Cheb a žst. Planá u Mariánských Lázní neprováděl často, vždy podle druhu vlaku a potřeb dopravce;
 - strojově přijeli do žst. Mariánské Lázně, kde měli připravit 8 DV na odtah do žst. Planá u Mariánských Lázní k další přepravě na šrotaci;
 - z několika kolejí vyposunovali odstavená DV na SK č. 7 a na SK č. 5 si začali přestavovat DV, která bylo nutné vrátit na původní koleje (pozn. DI: z důvodu dalšího odstavení);
 - na SK č. 5 odstavili jedno DV, věděl, že se na SK č. 5 vrátí posunem do cca 10 min, a proto odstavený vůz zajistil pouze tlakovou brzdou;
 - vypustil vzduch z hlavního potrubí a překontroloval přilehnutí brzdových zdrží tlakem chodidla;
 - přešli s posunovým dílem na SK č. 7, kde odstavili jedno DV a vraceli se zpět na SK č. 5;
 - dával pokyny strojvedoucímu k posunu radiostanicí, když se přiblížili na cca 10 m před odstavené DV, upozoroval, že se toto DV samovolně rozjede směrem k žst. Planá u Mariánských Lázní;
 - seskočil okamžitě z čela posunového dílu a snažil se samovolně jedoucí DV zastavit;
 - o této situaci ihned informoval traťového dispečera CDP, aby se zabránilo hrozícímu nebezpečí;
 - traťový dispečer CDP ho opakovaně informoval o stavu a že volal strojvedoucí, kteří byli v žst. Planá u Mariánských Lázní, aby položili zábranky na manipulační kolej č. 13;
 - následně ho traťový dispečer CDP informoval o tom, že se DV podařilo zastavit;
 - na otázku, zda znal hodnoty a směr nejnepríznivějšího spádu ve stanicích, kde prováděl posun, odpověděl, že znal;
 - na otázku, jakým způsobem měl zajistit DV proti ujetí, odpověděl, že se rozhodl dle znalostí získaných při zácviku, školení a z předpisů. Konkrétně odstavená DV na SK č. 7 zajistil zábrankou, protože věděl, že práce bude trvat déle než půl hodiny. Odstavené DV na SK č. 5 se rozhodl zajistit přechodně vypuštěním vzduchu z hlavního potrubí a odzkoušením přilehlosti zdrží;

- obecně zajišťoval DV vždy podle sklonových poměrů a dle ustanovení předpisů (pozn. DI: vnitřních předpisů dopravce ČDC) a to zarážkami a utažením potřebného počtu ručních brzd;
- pro zajištění DV používal zarážky rozmístěné v kolejišti v jednotlivých stanicích a také ty, kterými byla odstavovaná DV zajištěna;
- v žst. Mariánské Lázně se nacházela jedna zarážka u sloupu, který byl cca 30 m od ujíždějícího DV;
- mrzelo ho, že k této události došlo;
- traťový dispečer CDP Praha – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 14. 10. 2025 sloužil denní směnu na pracovišti traťového dispečera 524 na CDP Praha;
 - ve 12:45 h mu vysílačkou ohlásil vedoucí posunu v žst. Mariánské Lázně ujetí DV ze SK č. 5;
 - zároveň mu zabezpečovací zařízení indikovalo rozřez výhybky č. 2 (pozn. DI: v žst. Mariánské Lázně);
 - pro ujeté DV zajistil jízdní cestu přes žst. Chodová Planá a uzavřel všechna PZZ (pozn. DI: ŽP P300, P299 a P298);
 - po dohodě s provozním dispečerem rozhodli o postavení jízdní cesty v žst. Planá u Mariánských Lázní a položení zarážek nejdříve na SK č. 9;
 - poté ve 12:52 h se rozhodli o postavení cesty na manipulační kolej č. 13 na skupinu stojících DV;
 - radiostanicí kontaktoval strojvedoucího vlaku Nex 60124, který stál v žst. Planá u Mariánských Lázní (pozn. DI na SK č. 7), aby umístil zarážky;
 - jízdní cestu postavil na manipulační kolej č. 13;
 - vznik MU ohlásil podle ohlašovacího rozvrhu.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- svědek, strojvedoucí vlaku Nex 60124 – Zápis se zaměstnancem:
 - při pobytu vlaku Nex 60124 v žst. Planá u Mariánských Lázní položil na žádost traťového dispečera CDP na manipulační kolej č. 13 zarážky a poté odešel do bezpečné vzdálenosti;
- svědek, strojvedoucí vlaku Lv 62190 – Zápis se zaměstnancem:
 - při pobytu v žst. Planá u Mariánských Lázní na SK č. 5 mu telefonicky sdělil traťový dispečer CDP, že v žst. Mariánské Lázně ujelo samostatné DV a jede směrem do žst. Planá u Mariánských Lázní;
 - traťový dispečer CDP požádal telefonicky jeho a strojvedoucího od vlaku Nex 60124 o položení zarážek na manipulační kolej č. 13;
 - v polovině manipulační koleje č. 13 stála skupina odstavených a zabrzděných DV ložených dřevem;
 - s kolegou strojvedoucím položili čtyři zarážky, po dvou na každý pás koleje;

- tímto se podařilo DV zpomalit z rychlosti cca 50 km·h⁻¹ na rychlost 10 – 15 km·h⁻¹;
- po nárazu a následném zastavení DV ho zajistili proti ujetí dvěma zarážkami;
- poté na místo dorazili hasiči, policie a vyšetřovatelé.

Žst. Mariánské Lázně byla vybavena kamerovým systémem.

Kamera K1 snímala prostor od chebského zhlaví až za odjezdová návěstidla ve směru do žst. Chodová Planá. V jejím zorném poli se nacházelo místo odstavení DV na SK č. 5 a SK č. 7. Z rozboru tohoto záznamu po zohlednění časové odchylky (zaznamenaný čas byl o 2 s opožděn oproti reálnému času) vyplývá:

Čas [h]	Registrovaná činnost kamerou K1 v žst. Mariánské Lázně
12:30:18	rozjezd taženého posunového dílu (HDV + 9 DV) ze SK č. 7 ve směru na chebské zhlaví (na SK č. 7 zůstala skupina 5 DV);
12:31:00	konec taženého posunového dílu opustil zorné pole kamery;
12:31:28	přestavení výhybky č. 19 na SK č. 5;
12:32:15	čelo sunutého posunového dílu se objevilo v zorném poli kamery;
12:32:51	zastavení sunutého posunového dílu na SK č. 5;
12:33:39	odvěšení DV č. 5555 444-8 na SK č. 5 včetně kontroly zabrzdění;
12:34:06	rozjezd taženého posunového dílu (HDV + 8 DV) ze SK č. 5 ve směru chebské zhlaví;
12:34:53	konec taženého posunového dílu opustil zorné pole kamery;
12:35:21	přestavení výhybky č. 19 na SK č. 7;
12:36:04	čelo sunutého posunového dílu se objevilo v zorném poli kamery;
12:37:18	zastavení sunutého posunového dílu na SK č. 7 po najetí na skupinu odstavených 5 DV;
12:39:15	rozjezd taženého posunového dílu (HDV + 7 DV) ze SK č. 7 ve směru na chebské zhlaví po odstavení 1 DV (na SK č. 7 zůstala skupina 6 DV);
12:39:49	konec taženého posunového dílu opustil zorné pole kamery;
12:40:13	přestavení výhybky č. 19 na SK č. 5;
12:40:27	samovolný rozjezd DV č. 5555 444-8 ve směru žst. Chodová Planá – vznik MU;
12:40:57	čelo sunutého posunového dílu se objevilo v zorném poli kamery;
12:41:19	čelo sunutého posunového dílu se nacházelo v úrovni konce skupiny DV na SK č. 7
12:41:47	seskočení vedoucího posunu ze stupačky na čele sunutého posunového dílu a běh k rozjíždějícímu se DV;

12:43:31	zastavení sunutého posunového dílu po vzniku MU;
12:43:53	samovolně jedoucí DV č. 5555 444-8 se nacházelo v úrovni odjezdového návěstidla S5;
12:45:13	samovolně jedoucí DV č. 5555 444-8 opustilo zorné pole kamery.

Ze záznamu kamery K1 nebylo zjištěno, že by se kolem odstaveného DV v době od jeho odstavení na SK č. 5 do jeho samovolného rozjetí pohybovaly nějaké osoby, které by mohly s DV manipulovat.

Kamera K8 snímala zhlaví ve směru do žst. Chodová Planá včetně prostoru ŽP P300 v km 422,920. Z rozboru tohoto záznamu po zohlednění časové odchylky (zaznamenaný čas byl o 2 s opožděn oproti reálnému času) vyplývá:

Čas [h]	Registrovaná činnost kamerou K8 v žst. Mariánské Lázně
12:43:54	zahájení výstrahy PZZ na ŽP P301;
12:44:28	začátek spouštění závorových břevna PZZ ŽP P301;
12:44:35	závorová břevna PZZ ŽP P301 v dolní poloze;
12:44:47	samovolně jedoucí DV č. 5555 444-8 se objevilo v zorném poli kamery;
12:44:58	čelo samovolně jedoucího DV č. 5555 444-8 se nacházelo na hraně ŽP P301 (viz obr. č. 8);
12:45:06	konec samovolně jedoucího DV č. 5555 444-8 opustil protější hranu ŽP P301;
12:45:20	samovolně jedoucí DV č. 5555 444-8 opustilo zorné pole kamery, začátek zvedání závorových břevna PZZ ŽP P301;
12:45:26	ukončení výstrahy PZZ ŽP P301.



Ze záznamu kamery K8 bylo zjištěno, že ŽP P301 v km 424,316 byl pro silniční dopravu uzavřen 1 min 4 s, tj. delší dobu než je stanoveno tabulkou přejezdu podle ČSN 34 2650 ed. 2 (viz bod 3.1.8 této ZZ).

Žst. Chodová Planá byla vybavena kamerovým systémem. Kamera K01 snímala prostor před dopravní kanceláří a kamera K02 nástupištní hranu u SK č. 1 za odjezdové návěstidlo S1. Z rozboru těchto záznamů, vyplývá:

Čas [h]	Registrovaná činnost kamerami K01 a K02 v žst. Chodová Planá
12:58:28	samovolně jedoucí DV se objevilo v zorném poli kamery K02 na SK č. 1;
12:58:35	samovolně jedoucí DV se objevilo v zorném poli kamery K01 na SK č. 1;
12:59:16	samovolně jedoucí DV opustilo zorné pole kamery K01;
12:59:38	samovolně jedoucí DV se nacházelo v úrovni odjezdového návěstidla S1 v km 417,467;
13:00:15	samovolně jedoucí DV opustilo zorné pole kamery K02.

Žst. Planá u Mariánských Lázní byla vybavena kamerovým systémem. Kamera K08 snímala prostor od chodovoplánského zhlaví až k odjezdovým návěstidlům ve směru žst. Brod nad Tichou a v jejím zorném poli se nacházelo místo srážky samovolně jedoucího DV se skupinou odstavených DV na manipulační koleji č. 13. Z rozboru tohoto záznamu po zohlednění časové odchylky (zaznamenaný čas byl o 1 hod opožděn oproti reálnému času) vyplývá:

Čas [h]	Registrovaná činnost kamerou K08 v žst. Planá u Mariánských Lázní
12:54:45	v zorném poli kamery se mezi SK č. 9 a manipulační kolejí č. 11 vedle soupravy nákladního vlaku Nex 60124 objevila osoba v oranžové výstražné vestě (pozn. DI: jednalo se o zaměstnance ČDC – strojvedoucího od vlaku Lv 62190 – dále jen strojvedoucí) jdoucí směrem k chodovoplánskému zhlaví se dvěma předměty v obou rukách (dle dalšího průběhu děje se jednalo o zarážky);
12:55:03	strojvedoucí se zarážkami opustil zorné pole kamery;
13:08:04	v zorném poli kamery se na manipulační koleji č. 13 objevilo samovolně jedoucí DV;
13:08:07	náraz samovolně jedoucího DV na manipulační koleji č. 13 do skupiny odstavených DV ložených dřevní kulatinou a jeho odrazení nízkou rychlostí zpět;
13:08:30	v zorném poli kamery se vedle manipulační koleje č. 13 ve směru příjezdu DV objevil jeden ze strojvedoucích odstaveného vlaku a šel směrem ke skupině odstavených DV;
13:08:39	odražené DV se zastavilo;
13:08:53	položení dvou zarážek pod kola odraženého DV strojvedoucím.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 14. 10. 2025 přijel vlak Mn 87401 do žst. Mariánské Lázně, kde mělo být provedeno rozřazení DV řady Es určených k přepravě k sešrotování, a to z DV dlouhodobě odstavených na SK č. 6a, 8a, 9 a 13. Určených 8 DV mělo být následně přepraveno do žst. Planá u Mariánských Lázní, kde měly být připojeny na průběžný nákladní vlak. Závěrečná fáze posunu byla prováděna na SK č. 5 a SK č. 7. Na SK č. 7 byla sestavována souprava DV určených k přepravě k sešrotování a na SK č. 5 měla být během posunu odstavována DV, která měla zůstat v žst. Mariánské Lázně. Při rozřazování bylo odstaveno jedno DV na SK č. 5. Vedoucí posunu, dle svého vyjádření, zabrzdil toto DV vypuštěním vzduchu z hlavního potrubí a přesvědčil se o správném dolehnutí brzdových špalíků chodidlem. Byl přesvědčen, že když se k tomuto DV vrátí do 10 min, zůstane toto DV zajištěné tlakovou brzdou, a proto ho nezajistil proti ujetí zarážkou. S posunovým dílem, složeným z HDV a 8 DV, přešli přes chebské zhlaví na SK č. 7, kde odstavili jedno DV a připojili ho ke skupině již odstavených 5 DV, zajištěných tlakovou brzdou a zarážkou pod první nápravou ve směru spádu do žst. Chodová Planá. Následně se vrátili zpět na chebské zhlaví s posunovým dílem složeným z HDV a 7 DV a po přestavení výhybky č. 19 sunuli na SK č. 5. Když dojížděli k DV odstavenému na této SK, dalo se předmětné DV samovolně do pohybu ve směru do žst. Chodová Planá. Vedoucí posunu se snažil samovolně jedoucí DV zastavit. Když se mu to nepodařilo, ohlásil ujetí DV radiostanicí traťovému dispečerovi CDP, který následně postavil nouzovou jízdní cestu do žst. Planá u Mariánských Lázní přes žst. Chodová Planá. Zároveň zajistil uzavření všech ŽP, které se na trati mezi žst. Mariánské Lázně a Planá u Mariánských Lázní nacházely. Dále traťový dispečer CDP po zjištění situace od strojvedoucích vlaků Nex 60124 a Lv 62190 v žst. Planá u Mariánských Lázní postavil nouzovou jízdní cestu na manipulační kolej č. 13, na které stála skupina odstavených DV řady Sggmrrs ložených dřevem. Zároveň dal strojvedoucím pokyn, aby položili na manipulační kolej č. 13 před skupinu DV zarážky. Po příjezdu samovolně jedoucího DV do žst. Planá u Mariánských Lázní došlo účinkem umístěných zarážek ke snížení jeho rychlosti. DV následně narazilo do skupiny odstavených DV, odrazilo se a popojelo o 17 m zpět, kde se zastavilo. Poté jeden ze strojvedoucích zajistil stojící DV proti dalšímu nežádoucímu pohybu.

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

- 12:42 h zjištění samovolného rozjezdu samostatného DV na SK č. 5 v žst. Mariánské Lázně vedoucím posunu;
- 12:44 h uzavření ŽP P301 automatickou činností SZZ ovlivněním kolejových obvodů výhybky č. 6 žst. Mariánské Lázně;
- 12:45 h ohlášení vzniku MU traťovému dispečerovi CDP Praha vedoucím posunu;
- 12:46 h postavení jízdní cesty pro samovolně jedoucí DV z žst. Mariánské Lázně do žst. Planá u Mariánských Lázní a uzavírání ŽP P300, P299 a P298 traťovým dispečerem CDP;
- 12:55 h ohlášení vzniku MU traťovým dispečerem CDP dle ohlašovacího rozvrhu na IZS;

- 13:01 h položení zarážek na manipulační koleji č. 13 v žst. Planá u Mariánských Lázní strojvedoucími od vlaků Lv 62190 a Nex 60124 dle pokynu traťového dispečera CDP;
- 13:08 h srážka samovolně jedoucího DV se skupinou odstavených DV na manipulační koleji č. 13 v žst. Planá u Mariánských Lázní;
- 13:09 h zajištění DV po jeho konečném zastavení strojvedoucím od vlaku Lv 62190 zarážkami;
- 13:10 h ohlášení vzniku MU na O18 SŽ vedoucím dispečerem CDP;
- 13:26 h oznámení vzniku MU na COP DI pověřenou osobou O18 SŽ;
- 14:45 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI v žst. Planá u Mariánských Lázní;
- 16:30 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI v žst. Mariánské Lázně;
- 16:55 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomným inspektorem DI a obnovení provozu;
- 20:00 h provedení ověřovacího pokusu pro zjištění těsnosti tlakové brzdy dotčeného DV v zabrzděném stavu odborně způsobilými osobami dopravce ČDC za přítomnosti inspektorů DI na manipulační koleji č. 13 v žst. Planá u Mariánských Lázní.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval ve 12:55 h, tj. 12 minut po vzniku MU, traťový dispečer CDP.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Územní odbor Tachov, obvodní oddělení Planá;
- PČR, Územní odbor Cheb, obvodní oddělení Mariánské Lázně;
- HZS Plzeňského kraje, stanice Tachov;
- HZS SŽ, jednotka požární ochrany Cheb;
- HZS, Jednotka SDH obce Planá a Chodová Planá.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

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

Provozovatel dráhy ve smyslu ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 173/1995 Sb. stanovil technologické postupy při provozování dráhy a drážní dopravy, obsažené ve svých vnitřních předpisech, mj. ve vnitřním předpisu SŽ D1 týkající se zajišťování drážních vozidel proti ujetí.

Na základě bezpečnostního doporučení DI, které vyplynulo z výsledků šetření MU ze dne 14. 8. 2020 na vlečce KERACLAY Nehvizdy (viz bod 4.5 této ZZ), vydal DÚ dne 15. 10. 2021 a 26. 3. 2024 Revizi 1 pod č.j.: [DUCR-60946/21/Pr „Metodický pokyn ke stanovení brzdícího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla“](#) (dále také metodický pokyn DÚ). Tímto metodickým pokynem stanovil v čl. 7 povinnost provozovatelům drah provést úpravy svých vnitřních předpisů týkajících se zajišťování stojících DV a dále povinnost dopravcům provést úpravy svých vnitřních předpisů týkajících se obsluhy brzdových zařízení DV. Tento metodický pokyn DÚ zavádí novou veličinu tzv. **Zajišťovací sílu F_{park} [kN]**, která působí proti uvedení stojícího vozidla do pohybu. Od roku 2021 je na základě požadavků Agentury Evropské unie pro železnice třeba vyjadřovat hodnotu brzdícího účinku zajišťovací brzdy na DV již jen „Zajišťovací sílou“.

Provozovatel dráhy SŽ zapracoval metodický pokyn DÚ do svých vnitřních předpisů, mj. do vnitřního předpisu SŽ D1.

Dle čl. 4.2.2.6.2 Prováděcího nařízení komise (EU) 2019/773 má provozovatel infrastruktury (provozovatel dráhy) za povinnost poskytnout železničnímu podniku (dopravci) informace o všech relevantních vlastnostech tratě pro každou trasu, mj. sklonové poměry. Tato povinnost byla provozovatelem dráhy SŽ implementována do vnitřního předpisu SŽ D1, kdy v čl. 174 odst. 5 je uvedeno, že ZDD musí obsahovat údaje o nejnepríznivějším rozhodném spádu včetně jeho směru na jednotlivých kolejích (skupinách kolejí) dopravní, nákladní nebo vlečky.

V čl. 62 SŘ žst. Mariánské Lázně je pro SK č. 5 a SK č. 7 žst. Mariánské Lázně uvedený nejnepríznivější spád ve směru do žst. Chodová Planá:

- 2,5 ‰ do km 424,940;
- 10 ‰ od km 424,940.

Provozovatel dráhy SŽ v čl. 174 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1 stanovil odpovědnost za zajištění DV proti ujetí dopravcům a v čl. 175 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1 stanovil prostředky, které se smí používat k zajištění DV proti ujetí:

- a) provozuschopná průběžná brzda;
- b) přímočinná brzda u činných HDV;
- c) upotřebitelná ruční brzda nebo zajišťovací brzda (pružinová střadačová, magnetická zajišťovací brzda s permanentním magnetem apod.);
- e) dřevěný klín jen k zajištění HDV;
- f) zarážka (popř. uzamykatelná zarážka);
- g) kovová uzamykatelná podložka.

V rámci provádění posunu stanovil provozovatel dráhy v čl. 207 odst. 7 písm. d) vnitřního předpisu SŽ D1 dále povinnosti vedoucímu posunové čety, mj. zajistit DV, která jsou během posunu odstavená nebo na která se najíždí, proti náhodnému pohybu.

Provozovatel dráhy dále v kapitole XVI Mimořádné události čl. 448 vnitřního předpisu SŽ D1 stanovil technologické postupy při ujetí DV. Zaměstnanec, který zpozoruje nebo zjistí, že ujela DV, a nemůže je sám zastavit, zpraví o tom co nejdříve staniční a traťové zaměstnance. Ti pak musí uzavřít ihned železniční přejezdy, učinit vše pro zastavení ujetých DV, aniž by tím ohrozili sebe nebo jiné osoby. V případě, že DV jedou proti vlaku, musí být všemi dostupnými prostředky vlak zastaven a zpraven o situaci. K zastavení ujetých DV je třeba volit prostředky podle možností a okolností a vždy je nutno jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení těchto opatření. Např. ve stanici nechat vjet ujetá DV pokud možno na volnou, pro provoz méně důležitou kolej, a na obě kolejnice položit co nejvíce zarážek.

Poté, co se traťový dispečer CDP od vedoucího posunu dozvěděl o ujetí DV ze SK č. 5 žst. Mariánské Lázně, organizoval drážní dopravu ve smyslu čl. 448 vnitřního předpisu SŽ D1. Traťový dispečer CDP postavil a zajistil nouzovou jízdní cestu z žst. Mariánské Lázně přes žst. Chodová Planá do žst. Planá u Mariánských Lázní a uzavřel železniční přejezdy v dotčeném úseku tratě. Dále traťový dispečer CDP po zjištění situace od strojvedoucích vlaků Nex 60124 a Lv 62190 postavil nouzovou jízdní cestu na manipulační kolej č. 13 v žst. Planá u Mariánských Lázní, na které stála skupina odstavených DV. Zároveň dal oběma strojvedoucím pokyn, aby před skupinu odstavených DV na manipulační koleji č. 13 položili zarážky.

Z výše uvedeného vyplývá, že činností traťového dispečera CDP byla zajištěna bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a současně bezpečnost účastníků silničního provozu.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy.

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.

Dopravce nesmí použít k jízdě DV, které má podle ustanovení § 34 vyhlášky č. 173/1995 Sb., závady na provozně důležitých částech, závadu na brzdovém systému, nemá provedenou pravidelnou kontrolu technického stavu, s výjimkou přepravy do místa opravy a pokud svým stavem ohrožuje bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Pro jízdu může být DV použito pouze na základě prohlídky vykonané odborně způsobilou osobou.

Dle čl. 2.1.4 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ dovoluje a případně určuje podmínky posunu s DV, které mají technickou závadu nebo nemají provedenou pravidelnou technickou kontrolu, odborně způsobilý zaměstnanec dopravce (dále jen vozmistr). K tomuto účelu slouží technické prohlídky na kolejích, které vykonává vozmistr dle ustanovení čl. 3.1.1 vnitřního předpisu ČDC KV1-B-2008. Provedení technické prohlídky musí vozmistr zaznamenat do PRIS.

Dle čl. 2.1.3 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ dovoluje a případně určuje podmínky přepravy DV, které mají technickou závadu nebo nemají provedenou pravidelnou technickou kontrolu vozmistr na základě technické prohlídky. Provedení technické prohlídky dle ustanovení čl. 3.1.1 vnitřního předpisu ČDC KV1-B-2008 musí vozmistr zaznamenat do PRIS a dle čl. 3.1.2.5 vnitřního předpisu ČDC KV1-B-2008

vyznačit na obou stranách DV správkovými nálepkami ČDC. Správkové nálepky musí mít dle ustanovení čl. 3.1 a 3.2 vnitřního předpisu ČDC PU-1-C-ČDC-CZ čitelně vyplněny příslušné rubriky trvanlivou, dešti a slunci odolnou černou nebo modrou barvou, které musí obsahovat kromě údajů o DV, zjištěné závadě, případně přepravních omezení razítko dopravce ČDC, datum, podpis a osobní číslo zaměstnance, který nálepky vystavil.

Osm DV řady Es, která měla být přepravena k sešrotování, měla dne 9. 10. 2025 provedenou technickou prohlídku vozmistrem za účelem zajištění bezpečnosti při provozování drážní dopravy. Provedení této technické prohlídky pro přepravu bez omezujících podmínek bylo vyznačeno na obou stranách DV správkovými nálepkami ČDC vzor K „Nenakládat/po vyložení do opravny“ s poznámkou „K sešrotování – Plzeň hl. n. – TRS“ s datem 9. 10. 2025, razítkem ČDC, podpisem a osobním číslem vozmistra 1830 v souladu s vnitřním předpisem ČDC PU-1-C-ČDC-CZ. Vzor a použití správkové nálepky „Vzor K“ je uvedeno v Příloze 9 VSP, která platí nejen pro mezinárodní, ale i pro vnitrostátní železniční přepravu:

„Nálepka vzoru K slouží k vyznačení závad na vozech a ložných jednotkách, jejichž provoz je nadále možný. Před další nákládkou musí být závady odstraněny; jakékoli opětovné naložení vozu povede k jeho odstavení.“

Z výpisu PRIS, předloženého dopravcem, vyplývá, že u DV č. 5555 444-8, deponovaného v žst. Mariánské Lázně, byla dne 9. 10. 2025 provedena technická prohlídka vozmistrem za účelem zajištění bezpečnosti při provozování drážní dopravy, tj. při posunu prováděném v žst. Mariánské Lázně za účelem sestavení soupravy DV určených k přepravě k sešrotování a odstavení DV, která měla zůstat deponována. DV č. 5555 444-8, které ujelo z žst. Mariánské Lázně ze SK č. 5, nebylo určeno pro přepravu k sešrotování, nebylo označeno správkovými nálepkami a mělo zůstat deponované v žst. Mariánské Lázně.

Dopravce ve smyslu ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., vyhlášky č. 173/1995 Sb., čl. 173 vnitřního předpisu SŽ D1 a metodického pokynu DÚ vypracoval jednotné technologické postupy při provozování drážní dopravy obsažené ve svých vnitřních předpisech, a to konkrétně ČDC KVs3-B-CDC-CZ, ČDC PTs9-B-ČDC-CZ a TDPP Cheb, týkající se mj. povinností zaměstnanců při provádění posunu a zajišťování DV proti ujetí s ohledem na nejnepříznivější rozhodný spád.

Dopravce stanovil v tabulce sklonových poměrů pro atrakční obvod Cheb, součástí kterého byla také žst. Mariánské Lázně, hodnotu spádu 2,5 ‰ ve směru žst. Chodová Planá pro SK č. 1 – 7 do km 424,940. Dále v Příloze 4 vnitřního předpisu TDPP Cheb v tabulce C. „Organizace posunu a přístavby železničních vozidel“ stanovil dopravce povinnost zajistit DV proti ujetí posunovači a v případě, že je posunová četa bez posunovače, stanovil tuto povinnost vedoucímu posunu. Dále v čl. 5.2 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ jsou uvedeny zajišťovací prostředky, které se smí používat k zajištění vozidel proti ujetí. Tyto zajišťovací prostředky jsou shodné se zajišťovacími prostředky stanovenými provozovatelem dráhy v čl. 175 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1.

Vzhledem k tomu, že DV č. 5555 444-8 nebylo vstrojeno ruční ani jinou zajišťovací brzdou, připadaly v úvahu pro jeho zajištění proti ujetí zarážky.

Zajišťovací prostředky, tj. zarážky si dle vyjádření dopravce přivezou zaměstnanci ze svého pracoviště, v tomto případě z útulku v žst. Planá u Mariánských Lázní. Kromě nich

používají zarážky, které se nacházejí ve stanici v kolejišti, kde provádějí posun a tyto nejsou momentálně využité pro zajištění DV.

Z podání vysvětlení vedoucího posunu vyplynulo, že při posunu v jednotlivých stanicích na trati DOZ Plzeň – Cheb používali zarážky, které byly vždy rozmístěné v jednotlivých stanicích v kolejišti, a také zarážky, které již byly použity k zajištění DV na kolejích.

Konkrétně dne 14. 10. 2025 v žst. Mariánské Lázně podložil vedoucí posunu skupinu DV na SK č. 7 jednou zarážkou, odstavené DV na SK č. 5 se však rozhodl přechodně zajistit vypuštěním tlakového vzduchu a odzkoušením přilehlosti zdrží, přičemž jedna zarážka byla umístěna u sloupu v kolejišti ve vzdálenosti cca 30 m od místa, z kterého následně ujelo DV.

V čl. 6 „Pravidla pro použití zarážek“ metodického pokynu DÚ, který byl zapracován do čl. 5.5 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ bylo mj. stanoveno:

- zajišťovací silou se rozumí dvojnásobek hrubé hmotnosti připadající na podloženou nápravu vyjádřený v [kN] (poměr 1 t = 1 kN);
- maximální hodnota zajišťovací síly dosažená prostřednictvím zarážky $F_{\text{park.DS}}$ na jednu takto podloženou nápravu se započítává nejvýše 40 kN;
- pro dosažení potřebné hodnoty zajišťovací síly musí být použito tolik zarážek, až součet hodnot zajišťovací síly působící na jednotlivé nápravy podložené zarážkou (maximálně však 40 kN na jednu nápravu) bude stejný nebo vyšší než hodnota zajišťovací síly udaná v uvedené tabulce zajišťovací síly pro příslušný spád nebo vypočtená podle vzorce UIC (viz níže).

Hmotnost odstavených vozidel [t]	Rozhodný spád [‰]			
	2,5	5	7,5	10
	Potřebná zajišťovací síla (kN)			
40	2	3	5	6
100	5	8	11	14
200	10	15	21	28
300	15	23	31	42

Tab. č. 2. Potřebná zajišťovací síla dle čl. 3.1.3.3 – vnitřního předpisu ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ a čl. 5.5.7 PTs9-B-ČDC-CZ

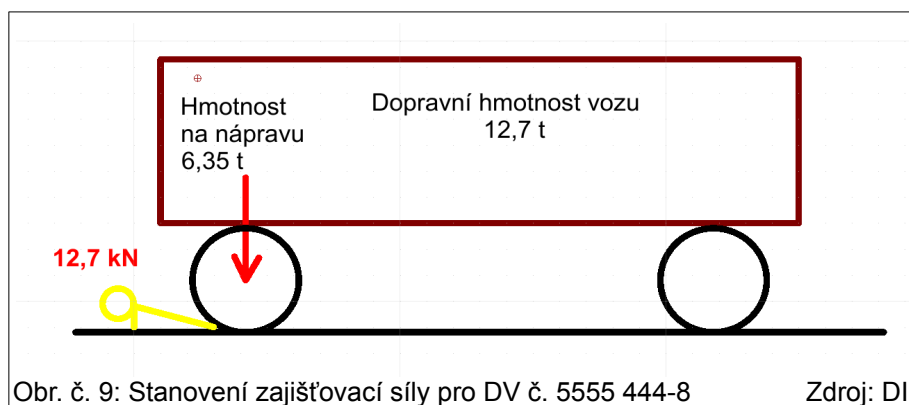
Dopravce v tabulce Sklonových poměrů, která je součástí vnitřního předpisu TDPP Cheb, určil pro SK č. 1 – 7 do km 424,940, tj do místa odstavení DV č. 5555 444-8, mj. potřebnou zajišťovací sílu 2 kN pro hmotnost odstavených DV 40 t a 4 kN pro hmotnost odstavených DV 80 t. Tyto hodnoty odpovídají metodickému pokynu DÚ.

Dle čl. 3.1.3.7 vnitřního předpisu ČDC KVs3-B-CDC-CZ je maximální hodnota zajišťovací síly jedné zarážky 40 kN.

Příklad stanovení zajišťovací síly pro konkrétní DV č. 5555 444-8 podle čl. 3.1.3.8 vnitřního předpisu ČDC Kvs-3-B-ČDC-CZ:

$$\text{Zajišťovací síla zarážky } F_p = \frac{\text{Hmotnost vozidla [t]}}{\text{Počet náprav [ks]}} \times 2 = \frac{12,7}{2} \times 2 = 6,35 \times 2 = \underline{\underline{12,7 \text{ kN}}}$$

Z uvedeného výpočtu a tabulky č. 2 vyplývá, že pro zajištění DV č. 5555 444-8 v žst. Mariánské Lázně na SK č. 5 v km 424,804 (rozhodný spád 2,5 ‰) stačila jedna zarážka ve směru spádu.



Následný výpočet s porovnáním s údaji v tabulce č. 2 dokazuje, že souprava DV na SK č. 7 byla zajištěna jednou zarážkou v souladu s vnitřními předpisy dopravce.

$$\text{Zajišťovací síla zarážky } F_p = \frac{\text{Hmotnost vozidel [t]}}{\text{Počet náprav [ks]}} \times 2 = \frac{77}{12} \times 2 = 6,41 \times 2 = \underline{\underline{12,8 \text{ kN}}}$$

Vedoucí posunu podložil DV na SK č. 7 zarážkou, protože, dle svého vyjádření, věděl, že práce bude trvat déle, než půl hodiny.

Dle čl. 4.1.2.3 vnitřního předpisu ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ, má-li se ve stanici na spádu do 2,5 ‰ (včetně) na vlaku s vyzkoušenou průběžnou brzdou vyměnit nebo přechodně odvěsit HDV, lze odstavenou soupravu ponechat bez zajištění ručními brzdami během probíhajícího posunu v souladu s vnitřním předpisem SŽ D1 po dobu maximálně 30 min zajištěnou pouze průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím. Odstavená souprava musí být složena vždy nejméně ze dvou svěšených vozidel, z nichž pětina, nejméně však dvě, musí mít zapnutou upotřebitelnou průběžnou brzdu.

Dále obdobně dle čl. 5.4.14 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ, má-li se ve stanici na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit HDV, lze odstavené DV ponechat bez zajištění ruční brzdou po dobu maximálně 30 minut, a to:

- zajištěné pouze průběžnou brzdou s plně odvětraným hlavním potrubím a
- při odstavení dvou a více DV musí být účinkující průběžná brzda nejméně u pětiny DV (přednostně ložených), nejméně však u dvou DV.

Takto odstavená DV musí být dle čl. 5.4.15 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ pod trvalým dohledem odpovědného zaměstnance nebo z obou stran podložena jednou zarážkou.

Výše uvedené články vnitřních předpisů ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ a ČDC PTs9-B-ČDC-CZ se však týkají výměny nebo přechodného odvěšení HDV od vlaku.

Vedoucí posunu při provádění posunu s dlouhodobě deponovanými DV v žst. Mariánské Lázně měl tudíž postupovat v souladu s čl. 3.1.3.1. a čl. 3.1.3.2 vnitřního předpisu ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ a dále v souladu s čl. 5.5.1 a čl. 5.5.2 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ, kdy DV během posunu musí být vždy zajištěna proti ujetí dostatečným účinkem zajišťovacích prostředků (ručními brzdami, zarážkami).

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce, **v příčinné souvislosti se vznikem 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,“;
- § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Odstavená drážní vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí. Drážní vozidla odstavovaná na volné koleji o větším sklonu než 2,5 ‰ se musí zajistit proti ujetí ještě před odvěšením od hnacího drážního vozidla. Zajištění drážních vozidel proti ujetí se provádí zpravidla ruční brzdou.“;
- čl. 174 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Odstavená vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí. Za zajištění vozidel proti ujetí odpovídá dopravce.“;
- čl. 207 odst. 7 písm. d) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Při posunu s posunovou četou musí vedoucí posunové čty před udělením pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu zajistit:
 - *zajištění vozidel, která jsou během posunu odstavovaná nebo na která se najíždí (odráží nebo spouští), proti náhodnému pohybu. ...“;*
- čl. 5.1.1 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ:
„Odstavená vozidla ve stanici DOZ a VDS musí být zajištěna proti ujetí. Pravidla zajištění proti ujetí určuje tato IN.“;
- čl. 5.4.3 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ:
„Za zajištění vozidel proti ujetí během posunu a po jeho ukončení odpovídá plně zaměstnanec určený TDPP.“;

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 5.4.3 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ do souvislosti s:

 - čl. A.2.4 vnitřního předpisu ČDC TDPP Cheb:
 - *„Vedoucí posunu Planá*
 - *Provádí úkony podle TDPP ... (Příloha 1 Tabulka)*
 - *Provádí/zodpovídá – B.1.4 – Přivěšení/odvěšení vozu, zajištění/zrušení zajištění proti ujetí, přistavení/odsun vozu...“;*

- čl. 3.1.3.1 vnitřního předpisu ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ a čl. 5.5.1 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ:

„Odstavená vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí dostatečným účinkem zajišťovacích prostředků (ruční brzdy, zarážky).“;

- čl. 3.1.3.2 vnitřního předpisu ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ a čl. 5.5.2 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ:

„Potřebná zajišťovací síla se stanoví v závislosti na hmotnosti odstavených vozidel a rozhodném spádu trati v místě odstavení vozidel podle níže uvedené tabulky.“
(pozn. DI.: viz Tab. č. 2 této ZZ).

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 3.1.3.2 vnitřního předpisu ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ a čl. 5.5.2 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ: do souvislosti s:

- čl. 3.1.3.7 vnitřního předpisu ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ a čl. 5.5.8 vnitřního předpisu ČDC PTs9-B-ČDC-CZ:

„Při podložení vozu zarážkami se zajišťovací silou rozumí maximálně dvojnásobek podílu dopravní hmotnosti zajištěného vozidla v tunách na podložené nápravě (nápravách), převedený v poměru 1:1 na zajišťovací sílu v kN, nejvýše však 40 kN na jednu zarážku. Zarážka se umísťuje na kolejnici tak, aby přiléhala celou třecí plochou, příruba zarážky přiléhala na vnitřní stranu kolejnice a jazyk byl v kontaktu s podloženým kolem nápravy. Použije-li se pro zajištění více zarážek, umísťují se tyto na jednu boční stranu 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

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

Drážní inspekce se při vyšetřování lidského faktoru snažila posoudit všechny vlivy, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik této MU. U vedoucího posunu se jednalo zejména o posouzení jeho zkušeností, znalostí a délky praxe.

Vedoucí posunu pracoval ve funkci vedoucího posunu od roku 2024 ve stanicích atrakčního obvodu provozního pracoviště Cheb nepřetržitě až do vzniku MU. Dle dokumentace dopravce ČDC byl prokazatelně seznámen s vnitřními předpisy ČDC KVs-3-B-ČDC-CZ, ČDC PTs9-B-ČDC-CZ a TDPP Cheb včetně SŘ Mariánské Lázně.

Drážní inspekce šetřením zjistila, že vedoucí posunu byl odborně způsobilý pro práci ve funkci vedoucího posunu.

Jednání vedoucího posunu, související s jeho praxí, zkušenostmi, znalostmi a individuálními vlastnostmi je blíže popsáno v bodě 4.1.1 této ZZ.

Zúčastněný zaměstnanec dopravce ČDC, vedoucí posunu, se podroboval pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 260/2023 Sb. a na základě předložených lékařských posudků o zdravotní způsobilosti k práci byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý pro výkon své funkce.

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

4.3.2 Pracovní faktory

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

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

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

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

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

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

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

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

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

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

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

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

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

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

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

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI šetřila v období od 1. 1. 2015 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní, regionální, vlečce a zkušební celkem 3 obdobné MU, kdy došlo

k nezajištěné jízdě (ujetí) DV s následnou srážkou s DV, a 4 obdobné MU, kdy došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) DV bez srážky s DV.

- ze dne 2. 8. 2017 v [žst. Kadaň-Prunéřov](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) nečinné elektrické jednotky odstavené od vlaku Os 7080. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nezajištění nečinné elektrické jednotky osobou řídící drážní vozidlo proti nežádoucímu pohybu po jejím odstavení;
- ze dne 25. 11. 2017 na [vlečce Třineckých železáren](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) skupiny 9 drážních vozidel s následnou srážkou s drážními vozidly taženého posunového dílu a vykolejením. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nezajištění skupiny 9 DV proti samovolnému pohybu;
- ze dne 15. 11. 2018 na [Železničním zkušebním okruhu Cerhenice](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) odstavené elektrické jednotky ETR521 s následnou srážkou s protijedoucím posunovým dílem. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nezajištění DV odstavené elektrické jednotky proti ujetí;
- ze dne 18. 1. 2019 v [žst. Chodov](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) dvou odstavených ložených nákladních drážních vozidel. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nedostatečné zajištění skupiny odstavených drážních vozidel proti nežádoucímu pohybu;
- ze dne 14. 8. 2020, na [vlečce KERACLAY Nehvizdy](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) 32 DV do žst. Mstětice s následným vykolejením, střetnutím s osobním automobilem na železničním přejezdu P3613 a srážkou s budovou stavědla St. 1 a stožáry trakčního vedení. Bezprostřední příčinou MU bylo nedostatečné zajištění DV proti ujetí;
- ze dne 26. 10. 2021 v [žst. Lochovice](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) motorového vozu od/pro vlak Os 27716/27723. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nezajištění motorového vozu osobou řídící drážní vozidlo proti nežádoucímu pohybu před jeho opuštěním;
- ze dne 21. 12. 2023 v [žst. Praha-Malešice](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) odstaveného drážního vozidla. Bezprostřední příčinou MU bylo nedostatečné zajištění odstaveného drážního vozidla A-RJ 61 81 28-90 032-0 proti ujetí strojvedoucím posunového dílu, který jej nad rámec svých pracovních povinností vyvěsil od zbytku soupravy na 6. staniční koleji železniční stanice Praha-Malešice, a dále nezajištění tohoto drážního vozidla proti ujetí dispečerem/posunovačem, který mj. plnil povinnosti vedoucího posunové čety.

Na základě výsledků šetření předmětné MU ze dne 14. 8. 2020 vydala DI bezpečnostní doporučení určené DÚ, jehož předmětem bylo mj.:

- zajistit, aby byl z platných předpisů provozovatelů drah v maximální možné míře eliminován postup zajišťování vozidel proti ujetí pomocí brzdicí váhy, minimálně aby byla přehodnocena požadovaná brzdicí procenta pro jednotlivé intervaly sklonu kolejí, přičemž tyto hodnoty stanovit na základě širšího zkoumání dané problematiky.

DÚ vydal dne 15. 10. 2021 pokyn „Metodický pokyn ke stanovení brzdicího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla“, který nabyl účinnosti dne 1. 11. 2021. V něm mj. stanovuje, že se místo dosavadního pojmu brzdicí váha ruční brzdy pro vyjádření brzdicího účinku ruční brzdy zavádí nově veličina nazvaná „Zajišťovací síla F_{park} “. Následně dne 26. 3. 2024 DÚ vydal Revizi 1 pokynu „Metodický pokyn ke stanovení brzdicího účinku ruční brzdy –

zajišťovací síla“, která nabyla účinnosti dne 26. 3. 2024. Tento metodický pokyn je veřejně dostupný na webu DÚ: [DUCR-60946/21/Pr „Metodický pokyn ke stanovení brzdícího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla“](#).

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- nezajištění odstaveného drážního vozidla proti samovolnému pohybu při provádění posunu vedoucím posunu.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- unsecure of the detached rolling stock against spontaneous movement during the shunting by the supervisor of the shunting.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- příčiny a okolnosti vzniku MU byly projednány na poradě ředitele OŘ Ústí nad Labem s náměstký.

Dopravce ČDC vydal po vzniku MU následující opatření:

- vypracoval poučný list;
- zařadil téma „zajišťování drážních vozidel“ do náplně tematické kontroly na 2. čtvrtletí 2026;
- téma „zajišťování drážních vozidel“ bylo proškolen v rámci školení provozních zaměstnanců;
- bezpečnostnímu manažerovi byl zadán úkol pro přezkoumání způsobu zajišťování vozů s prošlou revizí.

Measures taken since the occurrence

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

- the causes and circumstances of the occurrence were discussed at meeting of the director of Regional directorate Ústí nad Labem with assistants director.

The railway undertaking ČDC took the following measures after the occurrence:

- made the Instructive letter;

- add topic „securing of rolling stocks“ to a content of thematic inspections at second quarter 2026;
- topic „securing of rolling stocks“ was trained at a training of operation employees;
- it was added task to security manager about review of method of securing of rolling stocks with expired revision.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČDC nebylo zjištěno.

Additional observations

It was not found at the infrastructure manager SŽ and the railway undertaking ČDC.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

SAFETY RECOMMENDATIONS

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

V Plzni dne 14. července 2026

Ing. Miloslav Sojka
inspektor
Územního inspektorátu Plzeň

Ing. Petr Mencl
vedoucí
Územního inspektorátu Plzeň

