



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nedovolená jízda posunového dílu za seřaďovací návěstidlo Se31 zakazující jízdu s následným vjetím do postavené vlakové cesty protijedoucího vlaku Nex 55371 v železniční stanici Všetaty

Čtvrtek, 18. září 2025

Accident and incident investigation report

Unauthorized movement (SPAD) of the shunting set of cars behind shunting signal device Se31 with consequent ride into the train route for the freight train No. 55371 at Všetaty station

Thursday, 18th September 2025

č. j.: MU-1332/2025/DI

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

1 SHRnutí



Zdroj: Dražní inspekce

Vznik události: 18. 9. 2025, 10:20 h.

Popis události: nedovolená jízda taženého posunového dílu za seřadovací návěstidlo Se31 s návěstí zakazující jízdu s následným vjetím do postavené vlakové cesty protijedoucího vlaku Nex 55371 a násilným přestavením výhybky.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Všetaty, zhlaví směr Mělník, seřadovací návěstidlo Se31 v km 361,398.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy a dopravce taženého posunového dílu);
METRANS Rail s.r.o. (dopravce vlaku Nex 55371).

Následky: bez újmy na zdraví osob;
celková škoda 7 340 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla Se31 železniční stanice Všetaty strojvedoucím taženého posunového dílu.

Přispívající faktor nebyl Dražní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Dražní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Dražní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Date and time: 18th September 2025, 10:20 (8:20 GMT).

Occurrence type: unauthorized movement (SPAD).

Description: unauthorized movement (SPAD) of the shunting set of cars behind shunting signal device Se31 with consequent trailing of switch and ride into the train route for the freight train No. 55371.

Type of train: the shunting set of cars;
the freight train No. 55371.

Location: Všetaty station, shunting signal device Se31, km 361,398.

Parties: Správa železnic, státní organizace (IM and RU of the shunting set of cars);
METRANS Rail s.r.o. (RU of the freight train No. 55371).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 7 340,-

Causal factor:

- failure to respect the signal „Shunting forbidden“ of the shunting signal device Se31 at Všetaty station by the train driver of the shunting set of cars.

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.....	12
3.1 Popis a základní informace.....	12
3.1.1 Popis typu události.....	12
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	12
3.1.3 Popis místa události.....	12
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	20
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.....	21
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.....	26
3.2 Faktický popis události.....	33
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	33
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	35
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	35
4.1 Úlohy a povinnosti.....	35
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	35
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	55
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	55
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	55
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	56
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	56
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	56
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	56
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	56

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	56
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	56
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	56
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	57
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	57
4.3 Lidské faktory.....	57
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	57
4.3.2 Pracovní faktory.....	59
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	59
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	60
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	60
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	60
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	60
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	60
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	60
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	60
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	60
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	61
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	61
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	61
5 ZÁVĚRY.....	63
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	63
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	63
5.3 Doplnující zjištění.....	64
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	65
PŘÍLOHY.....	66

Seznam použitých zkratk a symbolů

AB	automatický blok
BTS	základnová radiostanice (Base Transceiver Station) sítě GSM-R
CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo/vozidla
EDD	elektronický dopravní deník
ETCS	european train control system (evropský vlakový zabezpečovač)
GSM-R	global system for mobile communication for railway (globální systém mobilní komunikace pro železnici)
G-STOP	Generální STOP, povel pro zastavení provozu v řízené rádiové oblasti GSM-R, který je určen pro zastavení všech HDV v dosahu dotčených BTS v oblasti
HP	hlavní potrubí
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
KO	kolejový obvod
Metrans Rail	METRANS Rail s.r.o.
MRS	místní rádiová síť
MU	mimořádná událost
MUV 69	motorový univerzální vozík MUV 69 (typ SHV)
O18	odbor systému bezpečnosti provozování dráhy SŽ
PMD	posun mezi dopravami
PO	provozní obvod
PV	přívěsný vozík
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RDST	radiostanice
ROV	rozkaz o výluce
RegioJet	RegioJet a.s.
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
SHV	speciální hnací vozidlo
SK	staniční kolej
SMV	síť manipulace vlaku
SŘ	staniční řád
SV	speciální vozidlo
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej
TOS	technická operativní síť
TTP	tabulky traťových poměrů
ÚI	územní inspektorát
VOS	všeobecná operativní síť
VZ	vlakový zabezpečovač
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZPŘS	zaměstnanec pro řízení sledu
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
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, 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
předpis SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěsní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ D2	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy SŽ, „SŽ D2 Předpis pro provozování drážní dopravy dopravce Správa železnic, státní organizace“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ T7	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ T7 Rádiový provoz“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ V1	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy SŽ, „SŽ V1 Provoz, údržba a opravy drážních vozidel“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ Z1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŘ žst. Všetaty	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Všetaty“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ PŘ MRS	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Provozní řád místních rádiových sítí PO Kralupy nad Vltavou“, ve znění účinném v době vzniku MU

TNŽ 34 2620

TNŽ 34 2620, „Železniční zabezpečovací zařízení; Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU

TDPP-MTR

vnitřní předpis dopravce Metrans Rail, „Technická dokumentace pracovních postupů“, 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 18. 9. 2025.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

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

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU nepotýkala s omezeními, která by negativně ovlivnila rozsah šetření.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 3x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha.

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 SŽ a dopravců SŽ, Metrans Rail a RegioJet.

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

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

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

- ohledání místa MU včetně zúčastněných DV, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného HDV vlaku Nex 55371;
- analýza záznamu z kamery umístěné za čelním sklem zúčastněného HDV vlaku Nex 55371;

- analýza záznamů z kamer umístěných za čelním a zadním sklem jednotky nezúčastněného vlaku dopravce RegioJet, který v době vzniku MU projížděl v opačném směru po 2. SK;
- ověření funkce brzdy zúčastněného posunového dílu (MUV 69 a PV);
- účast na kontrole stavu vozidlové RDST umístěné na MUV 69;
- analýza zápisů se zúčastněnými zaměstnanci;
- podání vysvětlení strojvedoucího zúčastněného posunového dílu pro DI;
- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravců;
- šetření vlivu lidského faktoru.

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

Nepřípustné změny původního stavu na místě MU:

V průběhu šetření MU se vyskytla obtíž, kdy strojvedoucí posunového dílu (dle svého sdělení pro DI a dle záznamu kamery protijedoucího vlaku Nex 55371) po zastavení posunového dílu v konečném postavení po vzniku MU provedl nepřípustné změny původního stavu na místě MU, kdy nedovoleně manipuloval s ovládacími prvky SHV a změnil konečné místo (po prvním) zastavení SHV po vzniku MU popojetím směrem k přednímu čelu stojícího vlaku Nex 55371 přesto, že potřebnost této změny nebyla vyvolána nezbytností provádění záchranných prací na místě MU, resp. odvrácením dalších škod. V rámci ohledání místa MU pak byla inspektorem DI zadokumentována jiná poloha MUV 69 (po druhém zastavení před čelem vlaku Nex 55371), než byla poloha MUV 69 v době po prvním zastavení posunového dílu v konečném (prvotním) postavení po vzniku MU.

Drážní inspekce během šetření této MU kromě vlastní dokumentace získala záznamy kamery vlaku dopravce RegioJet, záznam kamery žst. Všetaty a záznam kamery a registračního rychloměru protijedoucího vlaku Nex 55371 dopravce Metrans Rail, pomocí kterých se jí podařilo překonat výše uvedenou obtíž.

Z tohoto důvodu neměla výše popsaná obtíž vliv na závěry šetření.

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: nedovolená jízda DV.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 18. 9. 2025.

Čas: 10:20 h.

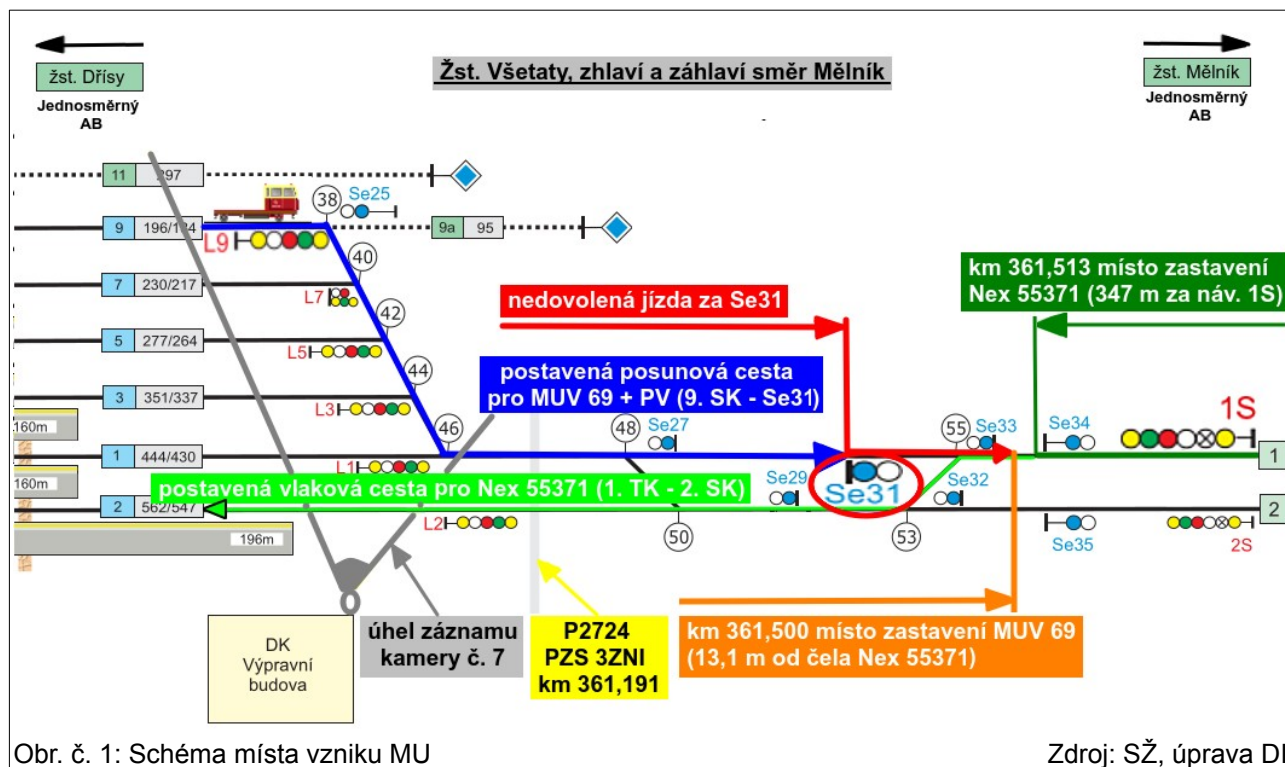
Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, žst. Všetaty, zhlaví směr Mělník, seřaďovací návěstidlo Se31, km 361,398.

GPS souřadnice: [50.2854606N, 14.5874350E](https://www.google.com/maps/place/50.2854606N,+14.5874350E).

3.1.3 Popis místa události

Žst. Všetaty, jež byla řízena místně z ústředního stavědla, ležela:

- v km 360,997 trati (dle TTP 503A) Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem-západ celostátní dráhy. Trať byla v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná a elektrizovaná (elektrifikovaná) stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV, nebyla vybavena systémem ETCS;
- v km 39,718 trati (dle TTP 537) Skály výhybna – Turnov celostátní dráhy. Trať byla v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná, neelektrizovaná (neelektrifikovaná), nebyla vybavena systémem ETCS.



Ohledáním místa MU bylo mj. zjištěno:

Při ohledání místa vzniku MU bylo postupováno ve třech fázích, kdy v první fázi byla ohledána infrastruktura žst. Všetaty ve směru jízdy posunového dílu, tj. od hlavního (odjezdového) návěstidla (dále jen odjezdové návěstidlo) L9, přes místo seřaďovacího návěstidla Se31, výhybky č. 55, místo konečného (druhého) zastavení předního čela posunového dílu a místo konečného zastavení předního čela vlaku Nex 55371 po vzniku MU, až na konec soupravy vlaku Nex 55371. Ve druhé fázi byla ohledána DV posunového dílu i vlaku Nex 55371, vč. stanovišť strojvedoucích. Ve třetí fázi byl ohledán stav SZZ a pracoviště výpravčích na ústředním stavědle žst. Všetaty.

Stav infrastruktury v žst. Všetaty:

Při ohledání byla zaměřena poloha následujících bodů:

Měření (m)	Název bodu	Km poloha*
0,00	konec vlaku Nex 55371 (výchozí bod měření)	362,098
242,00	vjezdové návěstidlo 1S (dle ZDD v km 361,860)	361,856
243,40	LIS (lepený izolovaný styk) vjezdového návěstidla 1S	361,855
566,6 (až 571,5)	MIB (magnetický informační bod) systému AVV	361,532
585,00	čelo vlaku Nex 55371	361,513
598,10	čelo posunového dílu	361,500
610,50	konec posunového dílu	361,488
618,90	začátek výhybky č. 55 (dle ZDD v km 361,478)	361,479
620,60	hroty jazyků výhybky č. 55	361,478
657,15	srdcovka výhybky č. 55	361,441
686,15	námezník výhybky č. 55	361,412
700,15	návěstidlo Se31 (dle ZDD v km 361,398)	361,398
751,20	návěstidlo Se29 sousední koleje (dle ZDD v km 361,344)	361,347
824,65	návěstidlo Se27 (dle ZDD v km 361,273)	361,274

* Kilometrická poloha dopočítaná podle změřených vzdáleností od návěstidla Se31.

Seřaďovací návěstidlo Se31:

Jednalo se o trpasličí světelné seřaďovací návěstidlo typu AŽD 70, situované vpravo vedle koleje v km 361,398 na zhlaví směr Mělník. Bylo označeno modrým označovacím štítkem s bílým nápisem „Se31“ a bílým orámováním, na zadní straně návěstidla bylo na horní návěstní svítilně napsáno bílé číslo „31“. Za přítomnosti inspektora DI bylo po MU provedeno měření napětí na patici jednovláknové žárovky modrého světla tohoto návěstidla (návěst „Posun zakázán“), změřená hodnota napětí činila 11,35 V, změřená hodnota izolačního odporu byla větší než 5 Megaohmů. Tyto hodnoty vyhovovaly parametrům stanoveným vnitřním předpisem SŽDC (ČSD) T121 Údržba venkovního zabezpečovacího zařízení, účinného od 1. 1. 1983. Nepřerušená viditelnost návěsti „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se31 byla zajištěna minimálně na vzdálenost 124 m, viditelnost samotného návěstidla Se31 byla zajištěna na 188 m (viditelnost návěstidla a jeho návěstí byly v souladu s ustanovením § 7 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. ze stanoviště strojvedoucího posunového dílu viditelné na požadovanou vzdálenost 100 m). Návěstidlo nebylo nikterak poškozeno, v době ohledání návěstilo návěst „Posun zakázán“.



Obr. č. 2: Pohled na seřaďovací návěstidlo Se31 a konec posunového dílu v době ohledání místa MU
Zdroj: DI

Výhybka č. 55:

Jednoduchá oblouková výhybka č. 55 na dřevěných pražcích byla vybavena elektromotorickým přestavníkem umístěným vpravo (tzn. vlevo ve směru jízdy posunového dílu), opatřena čelistovým závěrem a nebyla opatřena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem.

V době ohledání byly jazyky výhybky č. 55 dle závěrové tabulky v základní poloze (+) odpovídající násilnému přestavení koly posunového dílu jízdou po hrotu z 9. SK (za seřaďovací návěstidlo Se31). Při bližší prohlídce bylo zjištěno, že tato výhybka nebyla přestavena do koncové polohy, elektromotorický (rozřezný) přestavník EP 600 vykazoval známky rozřezu výhybky – vodící (závěrné) kladky nezapadaly do žádného ze dvou výřezů vodící desky (závěrného kotouče), kontrolní závory nebyly zaklesnuty v příslušných výřezech kontrolních pravítek. Závěrový hák čelistového závěru přilehlého jazyka nebyl dostatečně podepřen závorovacím pravítkem (dle čl. 4.1.4.3 předpisu SŽ Z1). Na vnitřní straně pravého (rovného) jazyka výhybky (ve směru jízdy posunového dílu levého jazyka) byly v délce 8,8 m přerušované stopy dření kol. Elektromotorický rozřezný přestavník EP 600 nejevil viditelné známky poškození. Následně ve 13:22 h byla udržujícími zaměstnanci provozovatele dráhy provedena kontrola, přezkoušení a západková zkouška výhybky č. 55, zapsaná v Zápisníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení se závěrem: „Provedena prohlídka zab. zařízení, přezkoušeno, v pořádku. Západková zkouška provedena.“.

Hlavní vjezdové návěstidlo (dále jen vjezdové návěstidlo) 1S:

Jednalo se o stožárové světelné návěstidlo typu AŽD 70, situované vpravo přímo u 1. TK Mělník – Všetaty (dle ZDD v km 361,860), se šesti návěstními svítilnami se stínidly.

Návěstidlo bylo označeno červeným označovacím štítkem obdélníkového tvaru obsahujícím bílý text „1S“ a označovacím pásem s červenými a bílými pruhy stejné délky. Návěstidlo nebylo nikterak poškozeno, v době ohledání návěstilo návěst „Stůj“.

Stav zabezpečovacího zařízení:

Žst. Všetaty byla vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením (RZZ) 3. kategorie typu AŽD 71 s číslicovou volbou cestového systému se skupinovým přestavováním výhybek, vybaveným světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky a kolejovými obvody.

SZZ bylo obsluhováno výpravní staniční službou podle pokynů výpravní hlavní služby z ústředního stavědla (viz Obr. č. 6, 7 a 8).

Volba jízdní cesty byla prováděna volbou zhlaví, funkce a pomocí třímístného číselného kódu na ovládací skříňce číslicové volby (tzv. manipulátoru, viz Obr. č. 8) umístěné na stole výpravní hlavní služby na ústředním stavědle. Volený číselný kód se při volbě zobrazoval na segmentovém numerickém displeji na indikační desce. Ústředně přestavované výhybky mohly být ovládány buď skupinově cestovým systémem RZZ, nebo jednotlivě třípolohovými řadiči, umístěnými na svislé indikační desce na ústředním stavědle.

V části kolejiště žst. Všetaty dotčené vznikem MU byl proveden závěr vlakové cesty od vjezdového návěstidla 1S (z 1. TK od žst. Mělník) k odjezdovému návěstidlu S2 (na 2. SK) – byl indikován závěr jízdní cesty, vč. výhybkových kolejových úseků: V50-51, V52-53, V55.

Na záhlaví směr Mělník a na 1. TK Mělník – Všetaty bylo červenými průsvitkami indikováno obsazení kolejových úseků: 1SK, všech 3 úseků 2. přibližovacího úseku 1S-1T a 1. přibližovacího úseku 1S-2T [před oddílovým návěstidlem AB 1-3630 (viz Obr. č. 6)].

Indikační světla pro kontrolu návěstí vjezdových návěstidel 1S, 2S (od Mělníka) a BS (od Byšic) indikovala informaci o návěsti „Stůj“ návěstěné předmětnými hlavními návěstidly (viz Obr. č. 7). Indikační světla všech dalších návěstidel na zhlaví směr Mělník/Byšice a záhlaví směr Mělník nesvítila.

Popis prvků pro jednotlivé přestavování výhybek (dotčených MU) a jejich indikací na svislé indikační desce s kolejovým plánem žst. Všetaty:

Výhybka č. 55 byla ve fyzické spojení s výhybkou č. 53, měla s ní společnou indikaci a ovládací prvek (řadič). Třípolohový řadič s označením výhybek 53/55 byl v základní (střední) poloze. Červené indikační světlo nad řadičem stálým svícením indikovalo ztrátu dohledu koncové polohy výhybky. Došlo k přepálení rozřezné pojistky výhybek č. 53/55 (zjištěno prohlídkou v reléové místnosti). Dvoupolohové vratné tlačítko pro nouzové přestavení výhybky bylo opatřeno plombou na šňůrce, plomba nebyla porušena. Dvoupolohové vratné tlačítko pro nouzové zrušení závěru (nouzové uvolnění úseku) V55 bylo opatřeno plombou na šňůrce, plomba nebyla porušena.

Průsvitky výhybek č. 53/55 v reliéfu kolejiště byly zhaslé (v případě tohoto konkrétního SZZ správně) z důvodu ztráty dohledu jejich koncové polohy. Dvoupolohové nevratné tlačítko pro vypnutí zvonku rozřezu se nacházelo ve střední části svislé indikační desky a bylo stlačeno.

Indikace ostatních výhybek na zhlaví směr Mělník/Byšice byly zhaslé, plomby tlačítek pro nouzové přestavení výhybek nebyly porušeny, plomby tlačítek pro nouzové zrušení závěru (pro nouzové uvolnění úseků) byly plnopočetné a nebyly porušeny.

Indikace stavu všech PZS (mimo PZS P2676, které bylo v souvislosti s probíhající výlukou dle ROV 63194 od 17. 9. 2025 v 8:35 h vyloučeno z činnosti) vykazovaly bezporuchový stav.

Postavení posunové cesty pro posunový díl z 9. SK k návestidlu Se31 nebylo na indikační desce indikováno z důvodu předchozího postupného uvolnění závěru předmětné posunové cesty projetím celým posunovým dílem a obsazení KO 1SK až za seřaďovacím návestidlem Se33 pro opačný směr jízdy.

Z ohledání ovládacích a indikačních prvků po MU lze shrnout, že SZZ vykazovalo normální činnost. Nebyla evidována žádná porucha ani sejmuty bezpečnostní závěry u prvků nouzových obsluh. Technický stav SZZ, způsob jeho obsluhy a reakce SZZ na nedovolenou jízdu posunujícího HDV (indikace obsazení KO a rozřezu výhybky i změna návěstního znaku na vjezdovém návestidle 1S byla v souladu se schválenou technickou způsobilostí).

Následkem nehodového děje nedošlo k poškození SZZ, vyjma přepálení rozřezné pojistky.

V EDD žst. Všetaty byl evidován předvídaný odjezd pro vlak Nex 55371 v 9:53 h, který byl ohlášen výpravčím žst. Mělník datově prostřednictvím aplikace EDD. Dále v 10:16 h bylo (z důvodu zavedeného telefonického dorozumívání po 2. TK mezi stanicemi Dřísy – Všetaty) zapsáno po nabídce výpravčím hlavní služby žst. Všetaty přijetí vlaku Nex 55371 výpravčí žst. Dřísy, a to s předvídaným odjezdem z žst. Všetaty na 2. TK v 10:21 h. Zároveň dle zápisu v EDD byl v 10:16 h určen výpravčím hlavní služby žst. Všetaty pro vlak Nex 55371 z 1. TK od žst. Mělník vjezd na 2. SK. Ohledáním bylo zjištěno, že vlaková cesta byla postavena normální obsluhou SZZ a vjezd vlaku byl dovolen příslušným návěstním znakem vjezdového návestidla 1S.

V EDD byly zápisy o probíhajících výlukách dle ROV 63194 a ROV 63199 (viz níže v tomto bodě ZZ).

V Telefonním zápisníku nebyly evidovány záznamy související se vznikem MU (mimo nahlášení vzniku MU výpravčím dle Ohlašovacího rozvrhu vedoucímu dispečerovi CDP Praha v čase 10:25 h).

V době vzniku MU nebyla provozovatelem dráhy v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení žst. Všetaty evidována žádná porucha ani závada. Jak je uvedeno v bodě 3.1.8 této ZZ, nebylo SZZ žst. Všetaty vybaveno zařízením pro automatický záznam dat.

Stav drážních vozidel:

Posunový díl:

Posunový díl byl složen ze SHV 99 54 9628 472-1 (MUV 69) zařazeného v čele a SV CZ-SZCZ 49 54 9400 612-7 (dále jen PV 1134 nebo jen PV). Přední čelo SHV se v době ohledání nacházelo v km 361,500, tj. 102 m za úrovní seřaďovacího návestidla Se31.

MUV 69 nebylo vybaveno registračním rychloměrem – maximální konstrukční rychlost vozidla byla 40 km.h⁻¹.

V době vzniku MU byl posun realizován formou tažení, MUV 69 jel otočen kabinou v čele (ložná plocha MUV 69 a PV se nacházely za zády strojvedoucího), zdvojené jízdní stanoviště strojvedoucího se v kabině nacházelo vlevo, výhled strojvedoucího nebyl ničím omezen. Posun byl prováděn bez posunové čety, zaměstnancem řídícím posun byl strojvedoucí.



Obr. č. 3: Pohled na posunový díl v době ohledání místa MU

Zdroj: DI

V době ohledání MUV 69 jeho návěsní světla nesvítila z důvodu odpojení vozidlové baterie strojvedoucím posunového dílu v místě, kde se MUV 69 nacházelo po nedovoleném popojetí směrem k přednímu čelu stojícího vlaku Nex 55371, tedy v místě, kde byl jeho stav dokumentován inspektory DI.

V době ohledání MUV 69 byla ruční brzdou zabrzděna kola jeho přední nápravy, tj. 1. nápravy taženého posunového dílu ve směru jízdy. Kotoučová automobilová brzda, ovládaná z kabiny MUV 69 nožním pedálem a účinkující na kola obou náprav MUV 69 a PV 1134, byla odbrzděná. Dieselový motor nebyl v činnosti, klíček ve spínací skříňce byl v poloze „1“. Tachometr (indikační rychloměr bez záznamu) indikoval rychlost 0 km.h⁻¹ a stav tachometru 4 617 km (stejný počet ujetých km už byl zapsán v Zápisě o technické kontrole dne 19. 4. 2024). Dvojitý manometr indikoval tlak vzduchu v potrubí 0 MPa a tlak vzduchu ve vzduchojemu 0,36 MPa, což vyplývá z konstrukce automobilové brzdy. Ovládací páka ruční brzdy MUV byla zatažená. MUV 69 bylo k PV připojeno pomocí tažné tyče a propojeno s PV jednou tlakovou (brzdovou) hadicí, uzavírací kohouty brzdového potrubí byly otevřeny. Ověřením funkce brzdy MUV 69 nebyly zjištěny nedostatky.

Vozidlová RDST výrobce T-CZ (lokomotivní souprava VS67 s VO67) byla zapnutá, na displeji ovládací skříňky bylo navoleno číslo vlaku 53733 (tj. číslo vlaku, pod kterým přijel MUV 69 dne 16. 9. 2025 v 11:36 h do žst. Všetaty), síť GSM-R, vnořený SIMPLEX, naladění rádiového kanálu č. 13 na síti MRS, tj. na síti Technická operativní síť a dále text „ERROR! SIM!“ (viz Obr. č. 10). Indikovaná síla signálu sítě GSM-R byla 0. Indikovaný stupeň hlasitosti reproduktoru byl 7.

V kabině strojvedoucího se nacházela mj. „Kniha předávky, provozu a oprav speciálního vozidla“ provozovatele ST – PZ traťový okrsek Slaný, ve které byl uveden typ vozidla MUV 69, výrobní číslo vozidla 1168 a EVN (evropské číslo vozidla) 99 54 9628 472-1, zápis o provedené zkoušce brzdy vozidla dne 18. 9. 2025 v 7:50 h s výsledkem

„bez závad“ a záznam o převzetí MUV 69 strojvedoucím dne 3. 9. 2025 se zápisem „bez závad“.

Při MU nedošlo k poškození DV posunového dílu.

Na místě byla u strojvedoucího posunového dílu provedena orientační dechová zkouška na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem.

Vlak Nex 55371:

Vlak byl sestaven z HDV CZ-MT 91 54 7 383 406-6 (dále též 383 406-6) a 22 TDV na přepravu kontejnerů a výměnných nástaveb řady Sggnss a Sggrss. V konečném postavení po MU zastavil vlak Nex 55371 předním čelem HDV na záhlaví 1. TK směr Mělník v žst. Všetaty v km 361,513, tj. 13,1 m před čelem stojícího MUV 69. Začátek vlaku v době ohledání nebyl označen předepsanými návěstmi – akumulátorové baterie HDV byly vypnuty a HDV mělo stažený sběrač (nacházelo se v beznapěťovém úseku z důvodu konané napěťové výluky). Vlak byl na zadním čele posledního vozidla vlaku označen návěstí „Konec vlaku“. Ve svěšení a spojení vlaku nebyly zjištěny závady, přestavovače režimu brzdění HDV a všech TDV byly v poloze „G“.

HDV 383 406-6 jelo vpřed kabinou strojvedoucího 2. Strojvedoucí řídil vlak Nex 55371 ze stanoviště strojvedoucího v kabině strojvedoucího 2, tzn. z předního stanoviště ve směru jízdy vlaku. V předmětné kabině nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu před vznikem MU bránilo v nerušeném pozorování trati, návěstí a jednání podle zjištěných skutečností.

V kabině strojvedoucího 2 HDV 383 406-6 se nacházel(a) mj.:

- kniha předávky HDV obsahující poslední zápis o převzetí HDV dne 18. 9. 2025 v 8:15 h strojvedoucím vlaku Nex 55371;
- tiskopis „VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo 55371“ (Rozkaz č. 0000126-182), ze dne 18. 9. 2025, vydaný v žst. Děčín, podepsaný výpravčím žst. Děčín a strojvedoucím vlaku. Rozkaz obsahoval mj. text vztahující se k místu MU:
„ŽST Všetaty 361,670 – 361,377 – 18. 9. 2025 do 23:59 – při vjezdu z traťové koleje č. 1 projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači“;
- tiskopis „Mezinárodní zpráva o brzdění“ pro vlak číslo 44383 (dle TJŘ vydaného SŽ platného dne 18. 09. 2025 pro úsek trati Děčín st. hr. – Děčín východ dol. n.) /55371 (pro úsek trati Děčín východ dol. n. – Břeclav přednádraží)/49885, obsahující mj. údaje o brzdění platné pro vlak Nex 55371 (viz bod 3.1.7 této ZZ);
- tiskopis „Výkaz vozidel/Wagenliste/Wykaz Wagonów R-7“ platný pro vlak 44383/55371/49885 sepsaný dne 17. 9. 2025.

HDV 383 406-6 bylo vybaveno elektronickým registračním rychloměrem výrobce Alstom a kamerou snímající prostor koleje před čelem HDV. Dopravce Metrans Rail poskytl oba záznamy DI, jejich rozборы jsou v bodě 3.1.7 a 3.1.9.

Po zapnutí akumulátorových baterií HDV 383 406-6 bylo v kabině strojvedoucího 2, ze které byla řízena jízda vlaku Nex 55371 (tj. přední kabině ve směru jízdy vlaku), mj. zjištěno:

- na monitoru ovládací jednotky vozidlové RDST byla zobrazena informace o čísle vlaku 55371 a jeho přihlášení do sítě GSM-R CZ;
- páka brzdíče strojvedoucího byla v aretované poloze „SOS“ (rychločinné brzdění);
- páka voliče požadované rychlosti se nacházela v základní (nulové) poloze;

- páka voliče tažné/brzdné síly s tlačítkem Sifa se nacházela ve výchozí (střední) poloze (nebyl zadán kladný ani záporný tah);
- ovládací páka přímočinné brzdy byla v neutrální poloze (nezabrzděno);
- tlačítka volby směru nebyl zadán směr (bylo prosvětleno tlačítko nezadání směru jízdy);
- klíčový spínač aktivace stanoviště strojvedoucího (se zasunutým klíčem) byl otočen v poloze zapnuto – řízení ze stanoviště strojvedoucího 2 aktivováno;
- úderové tlačítko nouzového zastavení vlaku bylo v základní nestlačené poloze;
- na technickém a diagnostickém displeji bylo indikováno: tlak vzduchu v napájecím potrubí 9,0 bar, tlak vzduchu v hlavním potrubí 0 bar, tlak vzduchu v brzdových válcích 3,7 bar, dále pak červený symbol baterie, aktuálně navolena síť „CZ 3 kV“ a stažení sběrače;
- na návěstním opakovací mobilní části VZ MIREL VZ1 svítilo modré světlo a na jeho displeji byl indikován červený text „D1“ – indikace jednorázového diagnostického testu VZ probíhajícího automaticky po zapnutí baterií;
- otočný spínač LZB (Linienzugbeeinflussung - německý liniový VZ) byl v poloze „Betrieb“ (Provoz);
- na druhém displeji bylo zobrazeno: „12:48 Testy po spuštění proběhly úspěšně“;
- vlak nejel s aktivním VZ ETCS.

Ohledáním nebylo zjištěno poškození DV vlaku Nex 55371, jež by vzniklo následkem MU.

Na místě byla u strojvedoucího vlaku provedena orientační dechová zkouška na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem.

Povětrnostní podmínky: venkovní teplota +16°C, denní doba, sucho, skoro jasno, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy. Slunce svítilo strojvedoucímu posunového dílu z pravé strany kabiny mírně do zad pod výškovým úhlem 31°, oslňující účinek slunce působící na strojvedoucího posunového dílu nebyl zjištěn (viz Obr. č. 11 této ZZ) a ani strojvedoucím uplatněn.

Geografické údaje: rovinatý terén v intravilánu městyse. Geografické údaje neměly žádnou souvislost se vznikem MU.

Provoz v místě MU a jeho okolí byl v omezeném (narušeném) režimu z důvodu výlukové činnosti:

Od 15. 9. 2025 od 8:35 h, tzn. také v době vzniku MU dne 18. 9. 2025, probíhala v žst. Všetaty plánovaná nepřetržitá výluka dle ROV č. 63199 ve věci „Cyklické údržby na železničním svršku v traťovém úseku Mělník až Dřísy“, a to se souběhem výluk dle etapy A+B+C, kdy byly mj. vyloučeny kolejově 1. SK, 1.a SK, zhlaví a záhlaví 1. TK směr Dřísy, napětově 1. SK, 1.a SK, 3. SK, 3.a SK v žst. Všetaty a kolejově a napětově 1. TK v úseku Všetaty – Dřísy. Její náplní byla souvislá výměna kolejnic, upevňovadel, doplnění šterkového lože, strojní úprava GPK.

V důsledku této výluky byl zaveden v úseku Všetaty – Dřísy jednokolejný provoz (v délce cca 6 km) vedený po 2. TK, byla zavedena jízda vlaků z žst. Všetaty do žst. Dřísy po nesprávné koleji v mezistaničním oddílu a v 2. TK byla zavedena pomalá jízda 50 km.h⁻¹. V žst. Všetaty byla znemožněna jízda vlaků (posunu) z/na 1. SK, 1.a SK, jízda vlaků z/na

3. SK, 5. SK, 7. SK, 9. SK ve/ze směru Dřísy a Neratovice a jízda vozidel závislé trakce z/na 3. SK, 3.a SK.

Zároveň se v době vzniku MU konala plánovaná nepřetržitá výluka dle ROV č. 63194 ve věci „Údržbových a opravných prací na železničním svršku v traťovém úseku Všetaty až Mladá Boleslav hlavní nádraží“, a to se souběhem výluk dle etapy A+B+C, kdy byly mj. vyloučeny kolejově 16.b SK a záhlaví směr Byšice v žst. Všetaty a TK v úseku Všetaty – Byšice a současně napětově 16. SK, 16.a SK, 16.b SK, 18. SK a 18.a SK v žst. Všetaty. Jejím náplní bylo strojní čištění kolejového lože, výměna kolejnic, upevňovadel, výměna pražců, svařování, odvodnění, doplnění šterkového lože, strojní úprava GPK, úprava ŽP P2676 v km 40,715.

Z důvodu konání této výluky byla znemožněna jízda vozidel závislé trakce z/na napětově vyloučené koleje a jízda vlaků (PMD) v úseku Všetaty – Mladá Boleslav hlavní nádraží (vlaky osobní dopravy byly nahrazeny autobusy).

Jízda vozidel závislé trakce po napětově vyloučených úsecích byla možná jen se staženými sběrači.

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 | 0 Kč; |
| • zařízení dráhy | 7 340 Kč; |
| • životním prostředím | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 7 340 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 mezi žst. Mělník a žst. Všetaty k přerušení provozu v obou TK od 10:25 h. Ve 13:26 h byl obnoven provoz po 2. TK a v 15:40 h i po 1. TK.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí staniční služby žst. Všetaty, zaměstnanec SŽ (dále jen staniční výpravčí);
- výpravčí hlavní služby žst. Všetaty, zaměstnanec SŽ (dále jen hlavní výpravčí).

Dopravce (SŽ):

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (Metrans Rail):

- strojvedoucí vlaku Nex 55371, zaměstnanec Metrans Rail.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem-Střekov, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy.

Vlastníkem i držitelem SHV 99 54 9628 472-1 (MUV 69) a SV 49 54 9400 612-7 (PV 1134) a dopravcem taženého posunového dílu byla také SŽ.

Dopravcem vlaku Nex 55371 byla společnost METRANS Rail se sídlem Podleská 926, 104 00 Praha 10.

Drážní doprava byla provozována na základě Smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem Metrans Rail ze dne 8. 8. 2024, s účinností od 9. 8. 2024.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel**Posunový díl dopravce SŽ:**

Tažený posunový díl:		Sestava posunového dílu:	
Délka (m):	12	SHV	99 54 9628 472-1
Počet náprav:	4	SV	49 54 9400 612-7
Hmotnost (t):	14		
Nejvyšší dovolená rychlost posunového dílu v místě MU (km.h ⁻¹):	40		

SHV 99 54 9628 472-1 (MUV 69) bylo vyrobeno v roce 1988 s určením pro dráhy celostátní, regionální a vlečky. SHV mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla evidenční č.: PZ6713/15-V.34, vydaný DÚ dne 5. 11. 2015, kde bylo mj. uveden druh DV: speciální vozidlo, typ DV: motorový univerzální vozík MUV 69. Jednalo se o dvounápravové vozidlo bez táhlového a narážecího ústrojí normální stavby, se vzduchotlakou automobilovou brzdou a ruční brzdou mechanickou, se spalovacím motorem ZETOR 8701.12 o výkonu 85 kW a namontovanou hydraulickou rukou HR 3001 umístěnou na vozidle. Kabina strojvedoucího byla označena symbolem „A“, které vyjadřuje zaručení součinnosti s kolejovými úseky. Maximální dovolená rychlost SHV byla 40 km.h⁻¹, proto SHV v souladu s bodem 8 přílohy č. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. nemuselo mít registrační rychloměr.

Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 19. 4. 2024 s platností 2 roky s výsledkem: „*Drážní vozidlo je schopné dalšího provozu.*“

SHV bylo vybaveno vozidlovou RDST výrobce T-CZ (lokomotivní souprava VS67 s VO67 s moduly GSM a GSM-R včetně lokomotivního adaptéru XX48). Revize vozidlové RDST VS67 byla na základě Zprávy o revizi elektrického zařízení speciálního kolejového vozidla, č. 86/2015-Ma, provedena dne 22. 10. 2015 s výsledkem: „*Revidované elektrické zařízení vozidlové radiostanice VS 67 je schopné bezpečného provozu a je provozně způsobilé.*“ Poslední doložená zkouška RDST proběhla 19. 4. 2024 při provedení prohlídky P2 v plném rozsahu.

Přívěsný vozík SV 49 54 9400 612-7 (PV 1134) měl v rastru na podélníku vyznačeno provedení pravidelné technické kontroly dne 16. 1. 2025, tedy platné ke dni vzniku MU.

SHV CZ-SZCZ 99 54 9628 472-1 (dále též 99 54 9628 472-1 nebo MUV 69), vyrobené v roce 1988, bylo od jeho montáže vybaveno pouze indikačním rychloměrem, který umožňoval jen odečtení okamžité rychlosti strojvedoucím a celkové ujeté vzdálenosti SHV. SHV nebylo vybaveno záznamovým zařízením – registračním rychloměrem. Z důvodu absence zaznamenaných dat o průběhu jízdy posunového dílu tak nebylo možné provést její analýzu a prokazatelným způsobem zjistit např. místo zastavení posunového dílu před seřaďovacím návěstidlem Se31, rychlost jízdy posunového dílu, zejména přesný čas vzniku MU a dále čas zastavení posunového dílu v konečném postavení po vzniku MU a další potřebné informace.

Podmínky používání rychloměrů v drážní dopravě byly dány § 61 odst. 2 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb. a ustanovením části I bodu 8 Přílohy č. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., jenž stanovilo, že „... Každé hnací drážní vozidlo a speciální hnací vozidlo s rychlostí vyšší než 40 km/h musí být vybaveno registračním rychloměrem.“, bod 11 pak stanovil, že „Speciální hnací drážní vozidlo s provozní rychlostí 10 km/h až 40 km/h včetně musí být osazeno alespoň rychloměrem bez registrace ...“, zatímco ustanovení části II bodu 5 této vyhlášky stanovilo, že „Hnací drážní vozidlo a řídicí vůz musí mít registrační rychloměr. ...“.

Lze uzavřít, že vybavení SHV pouze indikačním rychloměrem bylo v souladu s právními předpisy. Současně je však třeba konstatovat, že nevybavení této řady SHV záznamovými zařízeními omezovalo nejen vlastní šetření vzniku MU, ale také případnou kontrolní činnost dopravce, která je nepochybně významným nástrojem monitorování, diagnostiky a dokumentace skutečného stavu sloužícím ke zvyšování bezpečnosti, resp. k dosažení a udržení požadované úrovně bezpečnosti.

Vlak Nex 55371 dopravce Metrans Rail:

Vlak:	Nex 55371	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	592	HDV:	91 54 7 383 406-6	G
Počet náprav:	100	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	1799	1.	Sggnss 33 54 4694 510-7	G
Potřebná brzdicí procenta (%):	80	2.	Sggnss 33 54 4576 194-3	G
Skutečná brzdicí procenta (%):	98	3.	Sggnss 33 54 4663 183-0	G
Chybějící brzdicí procenta (%):	0	4.	Sggnss 33 54 4576 979-7	G
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	40	5.	Sggnss 33 54 4694 826-7	G
Způsob brzdění:	II.	6.	Sggnss 33 54 4663 333-1	G
		7.	Sggrss 33 54 4960 292-9	G
		8.	Sggnss 33 54 4576 909-4	G
		9.	Sggnss 33 54 4694 295-5	G
		10.	Sggnss 33 54 4576 705-6	G
		11.	Sggnss 33 54 4694 792-1	G
		12.	Sggnss 33 54 4576 162-0	G
		13.	Sggnss 33 54 4576 850-0	G
		14.	Sggrss 33 54 4960 298-6	G

	15.	Sggnss 33 54 4694 219-5	G
	16.	Sggnss 37 54 4576 077-6	G
	17.	Sggnss 33 54 4663 695-3	G
	18.	Sggnss 33 54 4576 539-9	G
	19.	Sggnss 33 54 4663 289-5	G
	20.	Sggrss 33 54 4960 549-2	G
	21.	Sggrss 33 54 4803 076-7	G
	22.	Sggnss 33 54 4694 364-9	G

Pozn. k vlaku Nex 55371:

- výchozí stanicí vlaku byla Bremerhaven Nordhafen ve Spolkové republice Německo – stanice určení byla Valea Viilor v Rumunsku;
- vlak byl sestaven ze 4 TDV řady Sggrss, tzn. 6nápravových kloubových vozů na přepravu kontejnerů a výměnných nástaveb a z 18 TDV řady Sggnss, tzn. 4nápravových vozů pro přepravu kontejnerů, výrobce Tatravagónka a.s. Poprad;
- vlastníkem a držitelem HDV 383 406-6, elektrické lokomotivy typu SIEMENS VECTRON var. A17, i všech TDV byl METRANS, a.s., Podleská 926/5, Uhřetěves, 104 00 Praha 10;
- všechna TDV vlaku měla na svých skříních vyznačeno provedení pravidelné technické kontroly, která byla platná ke dni vzniku MU;
- skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci (kromě délky vlaku, která dle měření DI byla 585 m (tzn. o 7 m menší než dopravcem uváděných 592 m) – tento rozpor mohl být způsoben nepřesností měření ve šterkovém loži).

HDV 383 406-6 vlaku Nex 55371 bylo v době vzniku MU vybaveno elektronickým zařízením pro automatické zaznamenávání dat – TRU (Trainborne Recording Unit) RU- 905013_1918 od výrobce Alstom. Ze zaznamenaných dat o jízdě vlaku Nex 55371 a kamerového záznamu, po zaokrouhlení času na celé sekundy, dráhových údajů na celé metry a rychlosti na 1 desetinu km.h⁻¹, mj. vyplývá:

Čas po korekci (h)	Staničení (km)	Dráha do zastavení (m)	Vzdálenost čela vlaku před/za návěstidlem 1S (m)	Rychlost (km.h ⁻¹)	Popis vybraných stavů registrovaných rychloměrem a kamerou a dalších skutečností
10:02:57	363,035	1 522	1175/	0	vlak zastavil 31 m před oddílovým návěstidlem AB 1-3630, které předvěstilo návěsti vjezdového návěstidla 1S žst. Všetaty (dále v tabulce také návěstidlo 1S); na návěstním opakovací (dále v této tabulce NO) svítilo žluté světlo;
10:17:26	363,035	1 522	1175/	0	došlo ke změně návěstního znaku oddílového návěstidla AB 1-3630 na návěst „Očekávejte rychlost 40 km/h“;
10:17:53	363,035	1 522	1175/	0	vlak byl uveden do pohybu;
10:18:19	-	-	-	-	čelo vlaku minulo návěstidlo AB 1-3630 s návěstí „Očekávejte rychlost 40 km/h“;

10:18:20	363,004	1 491	1 144/	10,0	na NO zhaslo žluté světlo;
10:18:22	362,998	1 485	1138/	10,9	na NO se rozsvítilo světlo žlutého mezikruží;
10:20:27	361,911	398	51/	38,5	na NO zhaslo světlo žlutého mezikruží;
10:20:27	361,911	398	51/	38,5	v daném čase zhasla na návěstidle 1S žst. Všetaty návěst „Rychlost 40 km/h a volno“ a rozsvítila se návěst „Stůj“;
10:20:29	361,894	381	34/	38,5	na NO se rozsvítilo červené světlo;
10:20:32	361,860	347	0/0	37,9	čelo vlaku minulo návěstidlo 1S s návěstí „Stůj“;
10:20:33	361,852	339	/8	37,7	strojvedoucí vypnul hlavní vypínač a stáhl sběrač; na NO zhaslo červené světlo;
10:20:44	361,737	226	/123	37,2	čelo vlaku minulo výlukové návěstidlo pro elektrický provoz s návěstí „Stáhněte sběrač“;
10:20:47	361,708	195	/152	37,3	zahájeno provozní brzdění – 1. snížení tlaku vzduchu v HP na hodnotu 5,00 až 4,81 bar (odpovídající požadavku polohy 1A páky brzdiče strojvedoucího);
10:20:49	361,683	170	/177	37,3	další snížení tlaku vzduchu v HP na hodnotu 4,80 až 4,61 bar (odpovídající požadavku polohy 1B páky brzdiče strojvedoucího);
10:20:52	361,659	146	/201	36,8	<i>HDV se nacházelo v místě začátku přímé viditelnosti ze stanoviště strojvedoucího na MUV 69, nacházející se v jím poježděné koleji;</i>
10:20:53	361,650	137	/210	36,6	další snížení tlaku vzduchu v HP na hodnotu 4,40 až 4,28 bar (odpovídající požadavku polohy 2 páky brzdiče strojvedoucího);
10:20:54	361,636	123	/224	35,6	tlak vzduchu v HP menší než 3,2 bar (tzn. rychločinné brzdění);
10:21:12	361,513	0	/347	0	vlak zastavil v žst. Všetaty;
- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště v kabině strojvedoucího 2; - mobilní část VZ MIREL VZ1 byla zapnuta (mobilní část ETCS byla v izolaci); - nejvyšší dovolená rychlost vlaku Nex 55371 nebyla v posuzovaném úseku překročena; - mobilní část VZ v celém průběhu zaznamenané jízdy byla periodicky (pedálem) obsluhována; - po dobu záznamu strojvedoucí nepoužil houkačku; - pokyn G-STOP nebyl registračním rychloměrem HDV zaznamenan, viz body 4.1.1 a 5.3 této ZZ. Údaje uvedené podbarvenou kurzívou nebyly zaznamenány registračním rychloměrem, ale vyplývají ze záznamů kamerového systému HDV Nex 55371.					

HDV 383 406-6 bylo vyrobeno v roce 2019 a mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ180448/20-V.04, vydaný DÚ dne 20. 1. 2020. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 10. 7. 2025 s platností do 10. 1. 2026 s výsledkem: „*Drážní vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách a drážní vozidlo je uvolněno do provozu bez omezení.*“.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Všetaty byla vybavena RZZ 3. kategorie typu AŽD 71 s číslicovou volbou cestového systému se skupinovým přestavováním výhybek, vybaveným světelnými návěstidly, elektromotorickými přestavníky, se zjišťováním volnosti kolejových úseků pomocí KO. V obvodu žst. Všetaty byl dle SŽ zajištěn přenos kódu VZ LS třídy B na vedoucí DV při jízdě vlaku:

1. přímým směrem v celé délce vlakové cesty;
2. na zhlaví jiným než přímým směrem pouze ve staničních kolejích č. 1, 2, 3, 5, 7, 9.

V celém obvodu žst. Všetaty byly posunové cesty zabezpečené; odjezdová návěstidla byla platná pro jízdu vlaku i posun.

V žst. Všetaty vykonávali na ústředním stavědle službu současně, s možností vzájemného zastupování při krátkodobém opuštění pracoviště jednoho z nich:

- hlavní výpravčí, který jako vedoucí směny mj. vydával pokyny staničnímu výpravčímu a výpravčímu vnější služby, řídil a organizoval vlakovou dopravu ve stanici a přilehlých mezistaničních úsecích, vedl dopravní dokumentaci, vč. dopravního deníku v provozní aplikaci EDD;
- staniční výpravčí, který mj. plnil příkazy a pokyny hlavního výpravčího, organizoval posun a prováděl obsluhu SZZ, TZZ a PZS podle pokynů hlavního výpravčího.

Dále ve stanici vykonával službu výpravčí vnější služby, který měl stanoviště v dopravní kanceláři, plnil příkazy a pokyny hlavního výpravčího, odpovídal za výpravu vlaků, sledoval jízdy vlaků a prováděl zpravování vlaků písemnými rozkazy.

SZZ bylo uvedeno do provozu v roce 1993. DÚ pro dané SZZ vydal dne 15. 10. 1997 Průkaz způsobilosti UTZ (určeného technického zařízení) ev. č. PZ 7017/97-E.45 zabezpečovacího zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy, který měl v současnosti platnost prodlouženou na dobu neurčitou. Z dokumentace provozovatele dráhy SŽ vyplývá, že pravidelné prohlídky a údržba SZZ žst. Všetaty byly provozovatelem dráhy prováděny v předepsaných intervalech. V Záznamníku poruch ke dni vzniku MU nebyly na SZZ v žst. Všetaty evidovány závady nebo poruchy v souvislosti s MU.

SZZ žst. Všetaty nebylo vybaveno zařízením s automatickým záznamem dat, jehož analýzou by bylo možné zjistit informace o obsluze SZZ a o obsazení kolejových úseků v čase.

Pro úplnost je nutno uvést, že pořizování záznamu o řízení drážní dopravy bylo upraveno dle vyhlášky č. 173/1995 Sb., konkrétně § 14 odst. 6, ve kterém se stanovilo, že: „O průběhu řízení drážní dopravy v každé dopravně nebo na stanovišti obsazeném osobou řídící drážní dopravu nebo podílející se na řízení drážní dopravy se vede písemný záznam nebo záznam pořízený technickým zařízením na jiných médiích, který musí být uchován alespoň po dobu 12 hodin. Na záznamu musí být registrováno datum a čas zaznamenávaných informací.“.

Předpis SŽ D1 čl. 350 pak dále upřesňoval, že o průběhu řízení drážní dopravy se musí vést písemný záznam v dopravní dokumentaci, za kterou jsou považovány:

- písemné doklady, nařízené předpisy SŽ (mj. dopravní deník, telefonní zápisník, zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty, zápisník odhlášek a předvídaných odjezdů, zápisník předvídaných odjezdů),
- schválená provozní aplikace pro vedení dopravní dokumentace.

Písemné záznamy obsahovaly údaje o jízdách vlaků a PMD, nikoli o posunech a nesloužily k zaznamenání stavu zabezpečovacího zařízení, času obsluhy a indikace příslušných prvků zabezpečovacího zařízení.

Lze uzavřít, že nevybavení SZZ žst. Všetaty záznamovým zařízením bylo v souladu s právními předpisy. Současně je však třeba konstatovat, že nevybavení SZZ žst. Všetaty záznamovým zařízením omezovalo nejen vlastní šetření vzniku MU, ale také případnou kontrolní činnost provozovatele dráhy, která je nepochybně významným nástrojem monitorování, diagnostiky a dokumentace skutečného stavu sloužícím ke zvyšování bezpečnosti, resp. k dosažení a udržení požadované úrovně bezpečnosti.

V žst. Všetaty byla kolej ve směru jízdy posunového dílu vedena od odjezdového návěstidla L9 nacházejícího se u 9. SK v km 361,019 v úrovni okolního terénu, přes výhybky č. 38, 40, 42 (od této výhybky byla vedena až po záhlaví 1. TK směrem k vjezdovému návěstidlu 1S v levém oblouku), 44, 46 a 48 zhlaví směr Mělník k seřaďovacímu návěstidlu Se31 v km 361,398 (tam se nacházelo místo vzniku MU), přes výhybku č. 55 v km 361,478 a dále za seřaďovací návěstidlo Se33 v km 361,680 na záhlaví 1. TK směr Mělník. Trať v úseku od odjezdového návěstidla L9 kolem seřaďovacího návěstidla Se31 k vjezdovému návěstidlu 1S stoupala se sklonem do 2,5 ‰.

Železniční svršek koleje v místě vzniku MU tvořily širokopatní kolejnice tvaru R65 na betonových pražcích B 91 S s pružným upevněním a v prostoru výhybek na dřevěných pražcích.

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:
 - po MU se cítil být rozrušen a sdělil, že podá vysvětlení v pozdějším termínu;
- strojvedoucí posunového dílu – Doplnující zápis se zaměstnancem provedený za přítomnosti DI:
 - u SŽ byl zaměstnán od roku 2020, ve funkci strojvedoucího byl od téhož roku;
 - dne 18. 9. 2025 nastoupil na směnu v žst. Všetaty v 7:00 h odpočatý a zdrav, během směny byl bez stresu a dalších obtíží;
 - měl přiděleno SHV MUV 69. Prováděl převoz materiálu pro další činnost na výluce v žst. Všetaty;
 - po převzetí MUV 69 na 10. SK provedl zkoušku brzdy na DV v soupravě s výsledkem „Brzda v pořádku“;
 - v žst. Všetaty probíhala rozsáhlá výluková činnost, které se v rámci směny účastnil, nejvíce posunoval v liché skupině staničních kolejí, tzn. 1. SK až 11. SK, které byly vyloučené (pozn. DI: kolejově byly v liché skupině staničních kolejí vyloučeny SK č. 1a, SK č. 1 a část zhlaví směr Dřísy);
 - po naložení materiálu na 9. SK potřeboval přejet na 10. SK, kde měl ukončit jízdu a složit materiál;

- ústně se domluvil se ZPŘS, zda může odjet z 9. SK a odvézt materiál. ZPŘS souhlasil;
 - tak (pozn. DI: strojvedoucí posunového dílu) telefonicky sjednal s hlavním výpravčím posun z 9. SK za účelem odstavení soupravy na 10. SK;
 - výpravčí souhlasil a sdělil mu, že jízda bude provedena z 9. SK „přes mělnickou a neratovickou“ na 10. SK, čímž bylo myšleno mělnické a neratovické záhlaví (pozn. DI: nejdříve jízda směrem k žst. Mělník a pak zpět směrem k žst. Neratovice), což bylo v dané dopravní situaci jediné řešení;
 - na RDST VO67 měl od rána nalaďen simplexní kanál č. 13 (TOS), na kterém probíhala komunikace v rámci výlukové činnosti;
 - po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle L9 se rozjel směrem k ŽP, za kterým na návěstidle Se31 uviděl návěst „Posun zakázán“ a zastavil poblíž tohoto návěstidla;
 - začal vyhodnocovat, a to vzhledem ke sjednané posunové cestě a k dopravní situaci ve stanici, zda nedošlo ke změně technologie posunu a „nebere“ ho výpravčí zpět na liché koleje. V řádu několika sekund vyhodnotil, že platí sjednaný posun a že je možné pokračovat na mělnické záhlaví až za seřadovací návěstidlo Se33;
 - po rozjezdu si na výhybce č. 55 při jejím rozřezu uvědomil, že posunová cesta nemohla být postavena a zastavil;
 - ihned po zastavení volal mobilním telefonem výpravčího, který mu hned řekl, že došlo k rozřezu výhybky č. 55 a zavěsil;
 - poté si všiml, že před jeho vozidlem zastavil nákladní vlak (viz Obr. č. 5);
 - k výše uvedenému dodal, že vzhledem k výlukám na mělnické trati byla omezena propustnost stanice a trať směr Byšice byla úplně vyloučena od krajní výhybky, a proto bylo nutno posun neprodlužovat;
 - MUV 69 je vozidlo, se kterým jezdil pravidelně a jeho řízení a ovládání měl zažité a nedělalo mu to problém;
 - na traťový okrsek Všetaty byl zařazen od prosince roku 2024, ale znalost místních poměrů v žst. Všetaty měl již od roku 2020, protože tam v rámci pracovních povinností zajížděl;
 - MUV 69 se chovalo standardně a reagovalo na jím zadávané povely;
 - nevybavoval si, že by byl před vznikem MU něčím vyrušen, ovlivněn nebo oslněn, bylo jasné slunečné počasí;
 - hlášku „ERROR! SIM!“ na RDST zaregistroval, ale neví kdy, síť GSM-R pro svou činnost v obvodu stanice nepotřeboval. Tuto závadu telefonicky ohlásil vedoucímu provozního střediska traťový okrsek Všetaty a mechanizačnímu středisku Kralupy nad Vltavou, pod které MUV 69 patří;
- strojvedoucí posunového dílu – Záznam o podání vysvětlení DI:
 - odpočinek před směnou trávil doma, v noci spal;
 - vedle výkonu funkce osoby řídící MUV 69 u SŽ již jinou pracovní činnost nevykonával;

- na směně dne 18. 9. 2025 byla jeho náplní práce mimo funkce strojvedoucího MUV 69 i nakládka materiálu jak pomocí jeřábu tak i ručně;
 - posun s hlavním výpravčím sjednával služebním mobilním telefonem (pozn. DI: na účastnický telefonní okruh – pevnou linku hlavního výpravčího bez záznamu hovorů), protože nechtěl zasahovat do komunikace ZPŘS s výpravčím;
 - nevěděl, že komunikace vedená prostřednictvím tohoto spojení nebyla zaznamenávána záznamovým zařízením;
 - v době vzniku MU se nacházel v kabině MUV 69 sám;
 - v průběhu posunu z 9. SK na záhlaví směr Mělník se na stanovišti otočil zády ke směru jízdy v okamžiku rozřezu výhybky;
 - zády ke směru jízdy se otočil ve snaze zjistit, jestli se nebude vracet na liché koleje. Domníval se, že výpravčí potřebuje rychle uvolnit záhlaví směr Mělník;
 - v průběhu sjednávání posunu z 9. SK na 10. SK, při oznámení technologie posunu, mu hlavní výpravčí uvedl začátek a konec posunových cest;
 - v průběhu sjednávání posunu z 9. SK na 10. SK, při oznámení technologie posunu, mu hlavní výpravčí neoznámil, po kterých kolejích bude posun prováděn, a neinformoval ho o časovém vymezení posunu;
 - na dotaz, zda byl zpraven výpravčím v průběhu sjednávání posunu z 9. SK na 10. SK o tom, že první sjednaná posunová cesta z 9. SK na mělnické záhlaví nebude (či pravděpodobně nebude) z dopravních důvodů (jízda nákladního vlaku ze žst. Mělník na 2. SK) postavena celá, ale její první část bude končit u proměnného seřaďovacího návěstidla Se31:
 - Odpověď: Takovou informaci jsem neobdržel. Obvykle se v této železniční stanici staví posunové cesty podle požadavku zaměstnance řídícího posun v celé délce. Pokud se staví po částech, jsme o tom zpraveni;
 - sdělení o zastavení „*poblíž tohoto návěstidla*“ uvedené v Zápisu se zaměstnancem znamená: před návěstidlem Se31, které návěstilo návěst „Posun zakázán“;
 - před tímto návěstidlem Se31 stál odhadem 4 až 5 sekund;
 - v okamžiku, kdy si uvědomil rozřez výhybky č. 55, se rozhodl ji uvolnit a zastavit hned za ní;
 - po zastavení za výhybkou č. 55 dvakrát popojel směrem k žst. Mělník z důvodu uvolnění úseku za návěstidlem Se33 pro opačný směr jízdy a jeho viditelnosti;
 - toho, že je kolej na záhlaví 1. TK směr Mělník obsazená také jinými DV, si všiml po prvním zastavení za výhybkou č. 55. Viděl, že vlak už téměř zastavil, proto se i podruhé rozjel směrem k žst. Mělník (pozn. DI: dle záznamu z kamery HDV vlaku Nex 55371 se první popojetí uskutečnilo v době zastavování tohoto vlaku a druhé při jeho stání);
- hlavní výpravčí žst. Všetaty – Zápis se zaměstnancem provedený za přítomnosti DI:
 - dne 18. 9. 2025 v 6:00 h nastoupil na denní směnu jako traťový výpravčí žst. Všetaty (pozn. DI: dle SŘ žst. Všetaty výpravčí hlavní služby);
 - během dopravní služby se mu na telefon účastnického telefonního okruhu (pozn. DI: na pevnou linku bez záznamu) ozval strojvedoucí z MUV 69 z 9. SK, že potřebuje přejet z 9. SK na 10. SK;

- sdělil strojvedoucímu, že to bude posunovou cestou přes mělnické zhlaví, dále na neratovické zhlaví a na 10. SK. A přes kterou staniční kolej bude posunovat, mu bude upřesněno;
- poté sdělil staničnímu výpravčímu, že vozík (pozn. DI: MUV 69) pojede z 9. SK na „mělnické“ (pozn. DI: mělnické zhlaví) a bude se přes „neratovické“ (pozn. DI: neratovické zhlaví) „uklízet“ na 10. SK, a že bude projíždět vlak z 1. TK po 2. SK do žst. Dřísy;
- viděl, že staniční výpravčí začal stavět jízdní cestu, a on sám přijal další telefonát;
- pohledem z okna vpravo viděl MUV 69 zastavit před návěstidlem Se31;
- staniční výpravčí pohledem na kolejový reliéf zjistil, že MUV 69 obsadil kolejový úsek za Se31, proto aktivoval „generální STOP“;
- on sám pohledem na kolejový reliéf uviděl, že náklad Metrans (pozn. DI: vlak Nex 55371) z 1. TK na 2. SK je před vjezdovým návěstidlem;
- po zjištění, že vozidla stojí, ohlásil vznik MU;
- staniční výpravčí žst. Všetaty – Zápis se zaměstnancem provedený za přítomnosti DI:
 - dne 18. 9. 2025 v 6:00 h nastoupil denní směnu jako staniční výpravčí žst. Všetaty, kde stavěl vlakové a posunové cesty na základě pokynů hlavního výpravčího;
 - dostal pokyn k postavení posunové cesty z 9. SK na mělnické zhlaví k návěstidlu Se31;
 - pohledem vpravo z okna uviděl, že MUV 69 zastavil zhruba uprostřed úseku mezi ŽP a návěstidlem Se31;
 - na další pokyn postavil vlakovou cestu z 1. TK na 2. SK pro nákladní vlak (pozn. DI: vlak Nex 55371);
 - pohledem na kolejový reliéf viděl, že nákladní vlak (pozn. DI: vlak Nex 55371) přijíždí do žst. a MUV 69 podle jeho vyjádření „zmizel“;
 - v tu chvíli aktivoval „generální STOP“;
 - strojvedoucí vlaku Nex 55371 mu zavolal a on sám mu poděkoval, že zastavil;
 - ohlásil vznik MU;
- strojvedoucí vlaku Nex 55371 – 1. Zápis se zaměstnancem v den vzniku MU:
 - u dopravce Metrans Rail zaměstnán od roku 2019, ve funkci strojvedoucího byl od téhož roku;
 - dne 18. 9. 2025 v 8:15 h nastoupil na směnu odpočatý a zdrav, během směny byl bez stresu a dalších obtíží;
 - vlak Nex 55371 vedl z žst. Děčín východ dolní nádraží do žst. Kolín s hnacím vozidlem 383 406-6 ze 2. stanoviště;
 - jel po 1. TK do žst. Všetaty, na posledním oddílovém návěstidle svítila návěst „Očekávejte rychlost 40 km/h“, na vjezdovém návěstidle svítila návěst „Rychlost 40 km/h a volno“, která se těsně před minutím návěstidla změnila na návěst „Stůj“;

- začal okamžitě brzdit a po spatření drážního vozidla v jeho pojížděné koleji zavedl rychločinné brzdění a současně se aktivoval „generální STOP“;
- z výchozí stanice až do žst. Všetaty reagovalo hnací vozidlo i souprava vlaku na jím zadávané povely standardně;
- MU ohlásil výpravčímu žst. Všetaty;
- strojvedoucí vlaku Nex 55371 – 2. Zápis se zaměstnancem:
 - v žst. Děčín východ převzal vlak Nex 55371, který vedl do České Třebové;
 - jízda probíhala standardně. K žst. Všetaty přijížděl po 1. TK, krátce zastavil u posledního návěstidla autobloku;
 - po změně návěsti na „Očekávejte rychlost 40 km/h“ se rozjel;
 - při průjezdu obloukem před stanicí se podíval na vjezdové návěstidlo, kde byla návěst „Rychlost 40 km/h a volno“;
 - dále věnoval pozornost začátku úseku bez napětí, aby včas stáhl sběrač, a snižování rychlosti;
 - těsně před průjezdem kolem vjezdového návěstidla na tomto návěstidle zaregistroval návěst „Stůj“;
 - začal brzdit nejprve průběžně, ale když mezi větvemi uviděl červený objekt, zavedl rychločinné brzdění;
 - následně se aktivoval „generální STOP“ na vysílačce hnacího vozidla;
 - podařilo se mu zastavit před drážním vozidlem – vozíkem MUV 69 stojícím na jeho koleji (viz Obr. č. 4);
 - o události informoval výpravčího žst. Všetaty a dispečera Metrans Rail;
- strojvedoucí vlaku Nex 55371 – 3. (doplňující) Zápis se zaměstnancem na základě požadavku Drážní inspekce za účelem vysvětlení důvodu prodlení při jednání na zjištěnou náhlou změnu návěstního znaku vjezdového návěstidla 1S žst. Všetaty:
 - na vjezdovém návěstidle žst. Všetaty byla původně návěst „Rychlost 40 km/h a volno“;
 - ke stanici přijížděl s vědomím, že je na vjezdovém zhlaví napěťová výluka, o které byl zpraven rozkazem „V“. Proto se soustředil na „hledání“ umístění příslušného návěstidla ke stažení sběrače a úpravu rychlosti pod 40 km.h⁻¹ z důvodu hmotnosti vlaku a klesání tratě;
 - po zjištění povolující návěsti se věnoval kontrole umístění napěťové výluky v rozkaze a přípravě průjezdu „stahovačkou“;
 - při jízdě kolem vjezdového návěstidla periferním viděním zaregistroval, že na něm zřejmě již není původní návěst „Rychlost 40 km/h a volno“, což ho znejistělo a jel s maximální obezřetností, ale brzdil nejprve pouze provozním brzděním, aby neuvázl pod „stahovačkou“;
 - na návěstidlo, které je natočené na vnitřní stranu oblouku, viděl pod úhlem;
 - že na tomto návěstidle byla návěst „Stůj“ (takzvaný „padák“), si uvědomil až zpětně po zjištění jiného vozidla na jeho koleji;

- proto původně vypověděl, že zaregistroval návštěvu „Stůj“, ale přesněji řečeno se jednalo jen o pocit, že něco není v pořádku, a o teprve dodatečnou dedukci, že tím pádem tam muselo být „Stůj“;
- na druhé straně nechtěl zastavit v beznapěťovém úseku jen kvůli tomuto pocitu.

Záznam kamery z výpravní budovy žst. Všetaty:

V žst. Všetaty byl ve správě SŽ kamerový systém se záznamem, sestávajícím z 10 kamer, kterým bylo monitorováno okolí výpravní budovy a přístřešek. Nicméně prostor bezprostředně v místě MU nebyl monitorován kamerovým systémem se záznamem.

Jízda taženého posunového dílu SŽ (MUV 69) byla zaznamenána kamerou č. 7 monitorující prostor kolejiště 2. SK až 9. SK od rohu výpravní budovy směrem k ŽP P2724 (od odjezdového návěstidla L9 ke zhlaví směr Mělník). Analýzou tohoto záznamu po provedené korekci ve vztahu s časem rychloměru HDV vlaku Nex 55371 mj. vyplývá:

Čas	Přehled vybraných událostí ze záznamu videa
10:19:04 h	v záběru kamery se objevil tažený posunový díl SŽ (sestavený z MUV 69 a PV naloženého materiálem) jedoucí po 9. SK ze směru od zhlaví směr Neratovice/Dřívky;
10:19:05 h	posunový díl SŽ minul předním čelem úroveň odjezdového návěstidla L9 a bez viditelné změny rychlosti se vzdaloval směrem k ŽP P2724 a ke zhlaví směr Mělník;
10:19:34 h	posunový díl SŽ projížděl prostorem ŽP P2724 (záznam je nezřetelný z důvodu umístění sloupu TV v záběru kamery a větší vzdálenosti ŽP od kamery);
10:19:45 h	posunový díl SŽ vyjel ze záběru kamery.

Záznamy kamer jednotky vlaku dopravce RegioJet:

Na předním i zadním čele jednotky vlaku R1302 dopravce RegioJet, jedoucího před vznikem MU ze 2. SK žst. Všetaty na správnou 2. TK Všetaty – Mělník, tj. kolem místa MU, byly umístěny kamery se záznamem. Z analýzy těchto záznamů po korekci času ve vztahu s časem rychloměru HDV vlaku Nex 55371 mj. vyplývá:

Čas	Přehled vybraných událostí ze záznamů videa
10:12:40 h	vlak zastavil na 2. SK žst. Všetaty v prostoru nástupiště;
10:16:14 h	vlak byl uveden do pohybu;
10:16:41 h	zadní kamerou byl zachycen posunový díl SŽ stojící na 9. SK několik metrů před odjezdovým návěstidlem L9;
10:16:57 h	přední kamerou byla zachycena návštěva „Posun zakázán“ na seřadovacím návěstidle Se31 nacházejícím se na zhlaví směr Mělník přímo vpravo koleje;
10:17:40 h	po vjetí celého vlaku na 2. TK Všetaty – Mělník byla zadní kamerou zachycena návštěva „Rychlost 40 km/h a volno“ návštěvná vjezdovým návěstidlem 1S žst. Všetaty;

10:18:19 h	přední čelo vlaku minulo čelo HDV Nex 55371 jedoucího v opačném směru po 1. TK Mělník – Všetaty kolem návěstidla AB 1-3630.
------------	---

Záznam kamery HDV protijedoucího vlaku Nex 55371 Metrans Rail:

Za čelním sklem kabiny na 2. stanovišti strojvedoucího HDV 383 406-6 vlaku Nex 55371 byla v době vzniku MU instalována kamera se záznamem, která snímala situaci před vlakem. Z analýzy těchto záznamů v době od zastavení vlaku na 1. TK Mělník – Všetaty před oddílovým návěstidlem AB 1-3630, mj. vyplývá:

Čas	Přehled vybraných událostí ze záznamu videa
10:02:57 h	vlak Nex 55371 zastavil před oddílovým návěstidlem AB 1-3630 s návěstí „Výstraha“, které předvěstilo návěst „Stůj“ na vjezdovém návěstidle 1S žst. Všetaty;
10:17:26 h	návěst „Výstraha“ návěstěná oddílovým návěstidlem AB 1-3630 se změnila na návěst „Očekávejte rychlost 40 km/h“;
10:17:53 h	vlak byl uveden do pohybu;
10:18:19 h	čelo vlaku Nex 55371 minulo přední čelo vlaku R 1302 dopravce RegioJet jedoucího v opačném směru po sousední 2. TK;
10:18:19 h	čelo vlaku minulo úroveň oddílového návěstidla AB 1-3630 s návěstí „Očekávejte rychlost 40 km/h“;
10:20:22 h	vlak se předním čelem nacházel v místě začátku viditelnosti návěstí „Rychlost 40 km/h a volno“ návěstěné vjezdovým návěstidlem 1S žst. Všetaty;
10:20:27 h	návěst „Rychlost 40 km/h a volno“ návěstěná vjezdovým návěstidlem 1S se změnila na návěst „Stůj“;
10:20:32 h	čelo vlaku minulo úroveň vjezdového návěstidla 1S;
10:20:44 h	čelo vlaku minulo úroveň výlukového návěstidla pro elektrický provoz s návěstí „Stáhněte sběrač“;
10:20:52 h	za jízdy pravostranným obloukem záhlaví 1. TK směr Mělník se čelo vlaku nacházelo v místě začátku viditelnosti jasně červeného předního čela, do té doby zakrytého vzrostlými stromy rostoucími v blízkosti kolejiště, na stejné koleji stojícího MUV 69. Přední čelo MUV 69 bylo označeno návěstí „Hnací vozidlo při posunu“ (v provedení dvě rozsvícená bílá světla ve stejné výši na přední straně hnacího vozidla);
10:21:12 h	vlak Nex 55371 zastavil na záhlaví 1. TK směr Mělník v žst. Všetaty. Na stejné koleji stál MUV 69, jehož strojvedoucí byl v kabině otočen čelem k výpravní budově a záhlaví směr Mělník/Byšice, tzn. zády k vlaku Nex 55371;
10:21:14 h až 10:21:18 h	MUV 69 se rozjel a pohyboval se směrem k vlaku, po ujetí několika metrů zastavil. Strojvedoucí posunového dílu byl po celou dobu jízdy otočen čelem ke záhlaví směr Mělník/Byšice, tzn. zády ke směru jízdy posunového dílu a k vlaku Nex 55371;

10:21:24 h až 10:21:34 h	MUV 69 se opět rozjel (přibližně za úrovní seřadovacího návěstidla Se33 platného pro opačný směr jízdy) směrem proti stojícímu vlaku a po ujetí několik dalších metrů zastavil v konečném postavení na záhlaví 1. TK směr Mělník. Strojvedoucí posunového dílu byl po celou dobu jízdy nadále otočen směrem ke zhlaví směr Mělník/Byšice, tzn. zády ke směru jízdy posunového dílu a k vlaku Nex 55371;
10:22:24 h	strojvedoucí posunového dílu vystoupil z kabiny MUV 69 a rozběhl se směrem ke zhlaví směr Mělník/Byšice a ke konci posunového dílu;
10:23:10 h	po 46 s se strojvedoucí posunového dílu vrátil zpět do kabiny MUV 69 a následně zhasl přední poziční světla MUV 69;
10:32:58 h	k MUV 69 přišel strojvedoucí vlaku Nex 55371.

Přepis komunikace mezi hlavním výpravčím žst. Všetaty (v tabulce jen jako výpravčí) a strojvedoucím vlaku Nex 55371 (v tabulce jen jako strojvedoucí):

Začátek hovoru: 18. 9. 2025, 10:05:26 h		Délka nahrávky: 39 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
strojvedoucí	Ahoj, strojvedoucí vlaku 55371 před Všetatama.	
výpravčí	A zdravíčko, tady je stanice Všetaty, výpravčí. Prosím tě, zeptám se, stahovačku máš?	
strojvedoucí	Jojo, stahovačku mám. Stojím tady u předvěsti teďkom.	
výpravčí	Jojo, to já vím. Prosím tě ... v kolik to jelo ... třináct, deset, nula čtyři. Počítám tak za deset minut by jsme mohli vyrazit dál.	
strojvedoucí	Dobře, dobře. Tak deset minutek čekáme. Díky za info.	
výpravčí	Není zač, ahoj.	
Tab. č. 1: Přepis hovoru mezi hlavním výpravčím žst. Všetaty a strojvedoucím vlaku Nex 55371.		

Přepis komunikace mezi hlavním výpravčím žst. Všetaty (v tabulce jen jako výpravčí žst. Všetaty) a výpravčí žst. Dřísy:

Začátek hovoru: 18. 9. 2025, 10:16:02 h		Délka nahrávky: 34 s
Obsah přepisu: část (10. – 34. s) nahrávky		
výpravčí žst. Dřísy	Dřísy.	
výpravčí žst. Všetaty	... Vlak 1302 ve stanici Všetaty. A, přijmete po nesprávné koleji vlak 55371 s průjezdem ve Všetatech v deset, dvacet jedna? <i>Přijmení.</i>	
výpravčí žst. Dřísy	Ano, přijímám po nesprávné koleji vlak 55371 s průjezdem ve stanici Všetaty v deset, dvacet jedna. <i>Přijmení.</i>	
výpravčí žst. Všetaty	Rozumím.	
Tab. č. 2: Přepis hovoru mezi hlavním výpravčím žst. Všetaty a výpravčí žst. Dřísy.		

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 18. 9. 2025 strojvedoucí taženého posunového dílu SŽ, který se podílel na výlukových pracích v žst. Všetaty, sjednal jako zaměstnanec řídící posun prostřednictvím služebního mobilního telefonu přes nenahrávanou linku s hlavním výpravčím posun bez posunové čety z 9. SK přes zhlaví a záhlaví směr Mělník a dále vzhledem k dopravní

situaci ve stanici přes zhlaví směr Neratovice zpět na 10. SK. Tento posun měl být uskutečněn za účelem odstavení posunového dílu, který byl tvořen MUV 69 a 1 PV, na 10. SK. Staniční výpravčí, z důvodu vjezdu nákladního vlaku Nex 55371 od žst. Mělník z 1. TK na 2. SK, postavil na základě pokynu hlavního výpravčího jen první část první sjednané posunové cesty od odjezdového návěstidla L9 k seřaďovacímu návěstidlu Se31 nacházejícímu se na zhlaví směr Mělník. Posunový díl po uvedení do pohybu na 9. SK na návěst „Posun dovolen“ odjezdového návěstidla L9 zastavil před seřaďovacím návěstidlem Se31. Přestože se posunový díl nacházel před seřaďovacím návěstidlem Se31 s návěstí „Posun zakázán“, tak po několika sekundách strojvedoucí uvedl posunový díl do pohybu a nedovoleně projel za úroveň seřaďovacího návěstidla Se31, vjel do postavené vlakové cesty pro vlak Nex 55371 a násilně přestavil výhybku č. 55 (viz Obr. č. 9).

Návěstní opakováč HDV vlaku Nex 55371 (jedoucího po 1. TK k vjezdovému návěstidlu 1S žst. Všetaty) v čase 10:20:27 h dle záznamu rychloměru zaznamenal změnu kódu VZ z návěsti dovolující jízdu na návěst „Stůj“, jako následek nedovolené jízdy posunového dílu za seřaďovací návěstidlo Se31 a obsazení kolejového úseku V55 (KO výhybky č. 55) nacházejícího se v postavené vlakové cestě pro vlak Nex 55371.

Podle bodu 4.15.11 TNŽ 34 2620 při všech provozních i poruchových změnách v plnění podmínek pro svícení požadované dovolující návěsti (v daném případě obsazením KO nacházejícího se v postavené vlakové cestě) musí návěstidlo nejpozději do 5 s zaujmout návěst odpovídající novým podmínkám na návěst neohrožující bezpečnost např. zakazující návěst. Z důvodu absence záznamového zařízení SZZ žst. Všetaty nebylo možné určit čas vzniku MU přesněji.

Staniční výpravčí po postavení vlakové cesty pro vlak Nex 55371 průběžným sledováním kolejového reliéfu na indikační desce SZZ zjistil, že nákladní vlak se blížil k vjezdovému návěstidlu žst. Všetaty a posunový díl „zmizel“, tzn. nedovoleně uvolnil kolejový úsek před návěstidlem Se31 a obsadil kolejový úsek V55 ve vlakové cestě pro vlak Nex 55371. Proto v 10:20:53 h aktivoval na dotykovém terminálu sítě GSM-R funkci G-STOP.

Posunový díl během nedovolené jízdy nejprve zastavil na zhlaví směr Mělník za výhybkou č. 55 a poté ještě z místa jeho prvního zastavení po vzniku MU popojel v původním směru jízdy, dokud celý posunový díl neminul úroveň seřaďovacího návěstidla Se33, platného pro opačný směr jízdy, kterým měl být následný posun opačným směrem dovolován. Na záhlaví 1. TK směr Mělník posunový díl naposledy zastavil v 10:21:34 h.

Strojvedoucí vlaku Nex 55371 před vjezdem vlaku do žst. Všetaty upravil rychlost na hodnotu nižší než 40 km.h^{-1} , která mu byla před vznikem MU návěstěna vjezdovým návěstidlem 1S. V 10:20:27 h nastala na návěstidlu 1S náhlá změna návěstního znaku na návěst „Stůj“ ve vzdálenosti 51 m a 5 s před minutím úrovně tohoto návěstidla čelem vlaku Nex 55371. Ve stejném čase na stanovišti strojvedoucího zhaslo na návěstním opakováči světlo žlutého mezikruží. O 2 s později (v 10:20:29 h), kdy se přední čelo vlaku jedoucího rychlostí $38,5 \text{ km.h}^{-1}$ nacházelo 34 m před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Všetaty, se na návěstním opakováči rozsvítilo červené světlo. V 10:20:32 h pak přední čelo vlaku minulo rychlostí $37,9 \text{ km.h}^{-1}$ úroveň vjezdového návěstidla 1S, v následující sekundě (v 10:20:33 h) na návěstním opakováči zhaslo červené světlo. Strojvedoucí vlaku Nex 55371 pokračoval v jízdě a v 10:20:47 h, tj. 15 s po minutí návěstidla 1S a 14 s po stažení sběrače, bylo registrováno mírné snížení tlaku v HP provozním brzděním. V 10:20:52 h se otevřel výhled na MUV v jeho koleji. Téměř současně byl výpravčím aktivován G-STOP. V 10:20:53 h tj. 21 s po minutí návěstidla 1S bylo registrováno další snížení tlaku v HP.

V 10:20:54 h bylo registrováno snížení tlaku v HP odpovídající rychločinnému brzdění, tj. téměř ve stejný čas, jako aktivace a přehrání hlasového pokynu „Stůj, zastavte všemi prostředky“ funkce G-STOP. V čase 10:21:12 h vlak zastavil.

V 10:21:34 h, po druhém zastavení posunového dílu po vzniku MU, byla mezi předním čelem posunového dílu a čelem vlaku Nex 55371 vzdálenost 13,1 m.

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

- 10:20 h vznik MU;
- 10:20 h staniční výpravčí žst. Všetaty aktivoval funkci G-STOP;
- 10:25 h hlavní výpravčí žst. Všetaty zastavil provoz na obou TK mezi žst. Mělník a žst. Všetaty;
- 10:25 h hlavní výpravčí žst. Všetaty ohlásil vznik MU dle Ohlašovacího rozvrhu vedoucímu dispečerovi CDP Praha;
- 10:27 h hlavní výpravčí žst. Všetaty ohlásil vznik MU dle Ohlašovacího rozvrhu nehodové pohotovosti PO Kralupy nad Vltavou;
- 10:40 h vedoucí dispečer CDP Praha ohlásil vznik MU na O18 SŽ;
- 10:59 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
- 12:07 h začátek ohledání místa vzniku MU inspektory DI;
- 13:00 h na místě přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 13:26 h obnoven provoz po 2. TK mezi žst. Mělník a žst. Všetaty;
- 15:40 h obnoven provoz po 1. TK mezi žst. Mělník a žst. Všetaty.

Plán IZS nebyl vzhledem k charakteru MU aktivován.

Složky IZS na místě MU nezasahovaly.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy SŽ:

Provozovatel dráhy byl podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. povinen mj. 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. Dále byl oprávněn udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy.

Na základě Pravidel pro provozování dráhy podle § 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., provozovatel dráhy stanovil technologické postupy ve svých vnitřních předpisech, mj. v předpise SŽ D1 a SŽ Z11. Dle § 14 vyhlášky č. 173/1995 Sb. se při obsluze dráhy

pro řízení drážní dopravy využívalo závislostí vyplývajících z činnosti provozovaného zabezpečovacího zařízení a pokyny udílené při řízení dopravy musely být stručné a srozumitelné a nesměly ohrožovat bezpečnost drážní dopravy.

1. Sjednání posunu:

Vyhláškou č. 173/1995 Sb. byl mj. definován **posun** jako každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda DV, nejde-li o jízdu vlaku. Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smělo jen se souhlasem výpravčího.

Každý posun ve stanici dle čl. 196 předpisu SŽ D1 musel být sjednán. Svolení k posunu uděloval zaměstnanci řídícímu posun zaměstnanec, se kterým posun sjednával, a bylo vždy součástí sjednání posunu. Posun prováděný na základě požadavku dopravce mohl za dopravce sjednávat pouze zaměstnanec řídící posun, kterým byl při posunu bez posunové čety strojvedoucí vedoucího vozidla. O tom, že bude posun prováděn bez posunové čety, rozhodoval strojvedoucí, a bylo ho možné provádět mj. i při posunu speciálními vozidly při sunutí jednoho speciálního vozidla, jehož délka mohla být maximálně 25 m (odhadem) a pokud strojvedoucímu při řízení SHV nebránila ve výhledu konstrukce tohoto sunutého vozidla nebo případný náklad spočívající na tomto sunutém vozidle.

Souhlas k zahájení posunu pak uděloval zaměstnanci řídícímu posun zaměstnanec, který obsluhoval výhybky (výkolejky) a nepřenositelná návěstidla platná pro posun. Před jeho udělením musel výpravčí dle čl. 200 předpisu SŽ D1 mj. znát dopravce, který bude posunovat, a jeho připravenost k zahájení posunu, dopravcem požadovanou technologii posunu, vč. požadavku na obsazení kolejí po ukončení posunu, dále zda bude posun prováděn bez posunové čety a způsob komunikace zaměstnance řídícího posun s výpravčím.

Výpravčí v rámci sjednávání posunu musel zaměstnanci řídícímu posun mj. oznámit:

- a) vždy technologii posunu, tedy začátek a konec posunových cest vč. kolejí, po kterých bude posun prováděn;
- b) časové vymezení povoleného posunu, je-li to vzhledem k dopravní situaci ve stanici nutné;
- c) které koleje bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené na základě sjednané technologie posunu;
- d) kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit.

Následně výpravčí směl udělit svolení k posunu.

Posun z 9. na 10. SK žst. Všetaty měl být uskutečněn za účelem odstavení soupravy na 10. SK. Strojvedoucí posunového dílu sestaveného z MUV 69 a 1 PV, jako zaměstnanec řídící posun, sjednal posun s hlavním výpravčím žst. Všetaty telefonicky. Dle vyjádření jak strojvedoucího posunového dílu, tak hlavního výpravčího, v něm uvedl všechny potřebné informace, které výpravčí musel znát dle čl. 200 odst. 1 předpisu D1. Z důvodu absence připojení použitého telekomunikačního prostředku (účastnický telefonní okruh) na záznamové zařízení ovšem nelze prokazatelně ověřit, zda všechny potřebné informace při sjednávání posunu zazněly (viz níže v tomto bodě ZZ). Hlavní výpravčí mu pak při oznámení technologie posunu uvedl (pozn. DI: dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem) začátek a konec posunových cest („z 9. SK přes mělnické a neratovické zhlaví na 10. SK“) s dovětkem, že „přes kterou staniční kolej bude posunovat, mu bude upřesněno“, tzn. přes kterou kolej zhlaví a záhlaví směr Mělník, staniční koleje, a zhlaví, příp. záhlaví směr Neratovice. O časovém vymezení posunu hlavní výpravčí

strojvedoucího neinformoval, protože to s ohledem na dopravní situaci nebylo nutné. Po splnění podmínek pro zahájení posunu hlavní výpravčí strojvedoucímu udělil svolení k posunu a poté obsluhou příslušných ovládacích prvků SZZ staniční výpravčí postavil první část jízdní (posunové) cesty po seřaďovací návěstidlo Se31 a rozsvítil na odjezdovém návěstidle L9 návěst „Posun dovolen“, čímž strojvedoucímu posunového dílu udělil souhlas k zahájení posunu.

2. Posunová cesta:

Posunovou cestou v dopravně s kolejovým rozvětvením se dle čl. 199 předpisu SŽ D1 rozuměl úsek koleje od konce posunového dílu až k místu, které stanovil zaměstnanec řídící posun (na základě sjednané posunové cesty s výpravčím nebo výhybkářem). Postavenou posunovou cestou byla posunová cesta nebo část posunové cesty, ve které musely být mj. dotčené výhybky správně přestaveny pro sjednanou jízdu posunového dílu a ŽP zabezpečené přejezdovým zabezpečovacím zařízením, přes které se bude posunovat, musely být uzavřeny.

Čl. 199 odst. 5 a 6 předpisu SŽ D1 stanovil, že v případě, kdy posunová cesta nebude (z dopravních důvodů) postavena celá a výhybkář, tzn. také výpravčí žst. Všetaty, předpokládal prodloužení pobytu posunového dílu u některého proměnného návěstidla platného pro posun, tzn. také seřaďovacího návěstidla Se31, o více jak **5 minut**, musel vždy před udělením souhlasu k zahájení posunu zpravit zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části (dílcí) postavené posunové cesty a případně s ním dohodnout další postup.

S uvedeným souvisí ustanovení odst. 4 čl. 199 předpisu SŽ D1, podle kterého platilo, že bylo-li mezi čelem posunového dílu a místem, kde končila posunová cesta, více návěstidel platných pro posun, tzn. také seřaďovací návěstidlo Se31 žst. Všetaty, řídil se strojvedoucí u taženého posunového dílu (zaměstnanec v čele sunutého posunového dílu) návěstmi těchto návěstidel. Neviděl-li na návěst následujícího návěstidla, musel předpokládat, že na tomto návěstidle je návěst zakazující jízdu posunového dílu.

Jak již bylo uvedeno výše, byla pro jízdu posunového dílu v žst. Všetaty sjednaná nejprve posunová cesta z 9. SK na záhlaví směr Mělník, která se měla skládat ze dvou částí posunových cest. První začínala od konce posunového dílu stojícího před odjezdovým návěstidlem L9 a končila u seřaďovacího návěstidla Se31. Druhá měla pokračovat kolem seřaďovacího návěstidla Se31 a měla končit na záhlaví směr Mělník, kdy konkrétní kolej záhlaví nebyla hlavním výpravčím žst. Všetaty do doby vzniku MU určena. Dle pokynu hlavního výpravčího žst. Všetaty staniční výpravčí postavil první část posunové cesty od návěstidla L9 k seřaďovacímu návěstidlu Se31. Navazující druhou část posunové cesty od seřaďovacího návěstidla Se31 na záhlaví směr Mělník nepostavil z důvodu „křížení“ této části posunové cesty se zamýšlenou vlakovou cestou pro vlak Nex 55371, a to z 1. TK od žst. Mělník na 2. SK žst. Všetaty.

V průběhu sjednávání předmětného posunu hlavní výpravčí strojvedoucího posunového dílu nezpravit o tom, že první sjednaná posunová cesta z 9. SK na záhlaví směr Mělník nebude (či pravděpodobně nebude) z dopravních důvodů postavena celá, tzn. že bude postavena jen její první část po seřaďovací návěstidlo Se31. Důvodem byla skutečnost, že hlavní výpravčí prodloužení pobytu posunového dílu u seřaďovacího návěstidla Se31 delší než 5 min nepředpokládal. Tento předpoklad hlavního výpravčího byl správný, protože, pokud by:

- posunový díl projel kolem odjezdového návěstidla L9 v 10:19:05 h a dále měl pokračovat rychlostí nejvýše $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ na dráze 379 m k seřaďovacímu návěstidlu Se31, tedy minimálně 34 s, tj. do 10:19:39 h,
- čelo vlaku Nex 55371 minulo úroveň posledního návěstidla autobloku AB 1-3630 s návěstí „Očekávejte rychlost 40 km/h“ v 10:18:20 h a úroveň vjezdového návěstidla 1S v 10:20:32 h. Pro uvolnění výhybkových KO pro postavení zamýšlené druhé části posunové cesty pro posunový díl od seřaďovacího návěstidla Se31 na záhlaví směr Mělník musel vlak Nex 55371 (o délce 592 m) od vjezdového návěstidla 1S po seřaďovací návěstidlo Se29 ujet vzdálenost 516 m + délku vlaku. Při uvažované nejvyšší dovolené rychlosti vlaku $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, by vlak dráhu (592 m + 516 m) ujel za 1 min 40 s. Všechny potřebné KO nutné pro postavení zamýšlené posunové cesty by pak byly volné v 10:22:12 h,

pak by celkové prodloužení pobytu posunového dílu u seřaďovacího návěstidla Se31 činilo necelé 3 min, tzn. dobu kratší než mezních 5 min.

Protože postavená část sjednané posunové cesty taženého posunového dílu SŽ končila u nepřenosného návěstidla platného pro posun a doba prodloužení pobytu posunového dílu u tohoto návěstidla byla kratší než 5 min, neměl hlavní výpravčí žst. Všetaty povinnost před udělením souhlasu k zahájení posunu zpravit zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části postavené posunové cesty.

3. Postupy výpravčích žst. Všetaty po vzniku MU:

Při vzniku MU se zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ, tzn. i zaměstnanci řídící a organizující drážní dopravu, tedy také výpravčí žst. Všetaty měli v návaznosti na ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. řídit postupy uvedenými v předpisu SŽ D1, který mj. v čl. 446 určoval povinnost všech zaměstnanců, kteří se nacházeli v místě MU, bezprostředně po vzniku MU, podle okolností a možností zamezit dalšímu ohrožení provozování drážní dopravy nebo zvětšení škody. Následně jako zaměstnanci na ohlašovacím pracovišti měli neprodleně ohlásit vznik MU dle Ohlašovacího rozvrhu.

Při bezprostředním ohrožení bezpečnosti železničního provozu, zvláště byly-li ohroženy lidské životy a hrozilo-li nebezpečí z prodlení, musely být provedeny činnosti vedoucí k zastavení provozu.

Pro zastavení provozu v řízené rádiové oblasti traťové rádiové sítě GSM-R, tzn. také v žst. Všetaty, musel být dle předpisu SŽ Z11 prioritně použit obsluhou pevného dotykového koncového terminálu povel G-STOP, který byl určen pro dálkové zastavení všech HDV v dosahu dotčených základnových radiostanic v oblasti. Po vyslání tohoto pokynu/povelu mělo dojít k aktivaci automatického odeslání záznamu hlasové zprávy se slovním zněním pokynu pro návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, a to na všechny terminály GSM-R v dosahu dotčené rádiové oblasti. Po přehrání hlasové zprávy bylo nutné ověřit, že dotčená HDV byla zastavena a informovat strojvedoucí o důvodu zastavení.

Další možností zastavení DV by mohlo být zavedení funkcionality VNPN (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla) s propojením na povel G-STOP, která sleduje jízdu kolejových vozidel detekčním místem a na základě souvisejících informací o stavu zabezpečovacího zařízení vyhodnotí případnou nedovolenou jízdu kolejových vozidel. Reléové SZZ v žst. Všetaty však využívalo jako prvek pro zjišťování volnosti kolejových úseků KO, proto do něj nebylo možné tuto funkcionalitu implementovat. Uplatnění této funkcionality je pouze u elektronických SZZ s JOP využívajících počítače náprav.

Pro doplnění je třeba uvést, že implementace Evropského vlakového zabezpečovače ETCS na trati Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem-západ i na přilehlé trati Skály výhybna – Turnov se v době vzniku a šetření této MU teprve plánovala. Jeho zavedením by se sice nezabránilo vzniku MU, protože aktuálně implementované verze specifikací ETCS neumožňují plně dohlížet na jízdu posunových dílů, ale došlo by automatizovaně ke zkrácení oprávnění k jízdě (MA) v případě narušení postavené jízdní cesty, tj. vlaku Nex 55371 by bylo zkráceno oprávnění k jízdě (MA) do úrovně vjezdového návěstidla 1S bezprostředně poté, co posunový díl obsadil výhybkový úsek V55 za seřaďovacím návěstidlem Se31. V této konkrétní situaci by vlak Nex 55371 překročil intervenční brzdovou křivku a automaticky by bylo zahájeno nouzové brzdění.

Hlavní výpravčí i staniční výpravčí žst. Všetaty pohledem z okna dopravní kanceláře viděli, že posunový díl zastavil před seřaďovacím návěstidlem Se31. Po postavení vlakové cesty pro vlak Nex 55371 staniční výpravčí kontrolou kolejového reliéfu na indikační desce SZZ zjistil, že posunový díl náhle podle jeho vyjádření „zmizel“ (uvolnil KO před seřaďovacím návěstidlem Se31) a „nákladní vlak přijíždí do stanice“. Proto v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy aktivoval na dotykovém terminálu sítě GSM-R tlačítkem označeným „STOP VLAK“ funkci G-STOP. Během telefonických hovorů, které aktivovali zúčastnění strojvedoucí (strojvedoucí vlaku Nex 55371 tak učinil v reakci na hlasovou výzvu při aktivaci funkce G-STOP a strojvedoucí posunového dílu po posledním zastavení po vzniku MU), a to oba na stejném čísle účastnickém telefonním okruhu hlavního výpravčího bez záznamu hovorů, hlavní výpravčí ověřil zastavení HDV, informoval strojvedoucího vlaku Nex 55371 o důvodu změny návěsti dovolující jízdu vlaku na návěst zakazující jízdu – potvrdil vznik MU, informoval oba strojvedoucí o zákazu pohybu s DV a o nutnosti vyčkat na další pokyny. Následně ohlásil MU dle Ohlašovacího rozvrhu.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností zaměstnanců provozovatele dráhy SŽ v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Jak již bylo uvedeno výše, vzhledem ke skutečnosti, že postavená část sjednané posunové cesty taženého posunového dílu SŽ končila u nepřenosného návěstidla platného pro posun, kde posunový díl neměl čekat déle než 5 minut, tak hlavní výpravčí žst. Všetaty neměl povinnost před udělením souhlasu k zahájení posunu zpravit strojvedoucího jako zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části postavené posunové cesty dle čl. 199 odst. 5 a 6 předpisu SŽ D1. Hlavní výpravčí žst. Všetaty tedy neporušil žádné ustanovení právních předpisů ani vnitřních předpisů provozovatele dráhy. Nicméně DI se při šetření v souvislosti se stavěním jednotlivých částí posunových cest opět zabývala rizikem spojeným s nedovoleným projetím (nerespektováním) návěsti zakazující jízdu posunovým dílem na konci části příslušné posunové cesty. Lze jistě argumentovat, že ukončení části postavené posunové cesty je dostatečně vyjádřeno návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun, jež mají charakter pokynu, který je dostatečně určitý a srozumitelný, a zároveň je dle právních předpisů a vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce zaměstnanec řídící posun povinen se těmito pokyny řídit. Přesto je na základě nemalého množství obdobných MU (viz bod 4.5 této ZZ) zřejmé, že vlivem lidského faktoru dochází k poměrně častému pochybení zaměstnance v čele posunového dílu, resp. strojvedoucího, který si neuvědomí, že má v oznámené sjednané posunové cestě vždy očekávat proměnná návěstidla platná pro posun s návěstí zakazující posun. Zároveň je nutné zmínit i skutečnost, že u návěsti „Posun zakázán“ se neuplatňuje

„předvěstění“ (na rozdíl od některých jiných provozovatelů drah v zahraničí) a podle čl. 204 předpisu SŽ D1 musí při posunu strojvedoucí vždy dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů, tedy zvolit způsob jízdy, kterým zohlední, že jízda DV je řízena pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo (strojvedoucím) nebo zaměstnance v čele sunutých vozidel.

Je nezbytné uvést, že nejzávažnější následky spojené s nedovoleným projetím návěsti zakazující jízdu posunovým dílem vznikají při narušení jiné jízdní cesty v případech, kdy není zajištěna přímá boční ochrana (tzn. ochrana jízdy DV před ohrožením nedovolenou jízdou ze sbíhajících se kolejí není zajištěna odvratnou polohou výhybek nebo výkolejek), ale pouze nepřímá boční ochrana (tzn. ochrana jízdy DV před ohrožením nedovolenou jízdou ze sbíhajících se kolejí je zajišťovaná pouze návěstí zakazující jízdu návěstěnou příslušným návěstidlem), jako tomu bylo i u předmětné MU. Z tohoto důvodu DI považuje za vhodné eliminovat situace, kdy je postavena část posunové cesty k návěstidlu (resp. na volnou kolej, na jejímž konci je návěstidlo), které tvoří nepřímou boční ochranu, aniž by o konci části posunové cesty byl zaměstnanec řídící posun zpraven, a kdy případným nedovoleným projetím návěstidla zakazujícího jízdu posunového dílu, tedy jeho nedovolenou jízdou, budou narušeny jiné jízdní (vlakové nebo posunové) cesty. Proto také DI v minulosti doporučovala a i nadále pokládá za vhodné, aby provozovatel dráhy SŽ obsahem vnitřních předpisů stanovil povinnost zpravit zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části postavené posunové cesty vždy, pokud postavená část sjednané posunové cesty končí u nepřenosného návěstidla platného pro posun, které tvoří (v době postavení či projíždění části posunové cesty) nepřímou boční ochranu současně postavené jiné jízdní cesty. Toto zpravení není s ohledem na reálnou možnost lidského pochybení důležité pouze u složitějších konfigurací kolejíšť, ale jak ukázalo také šetření předmětné MU v žst. Všetaty, je namístě také u jednoduššího uspořádání kolejíšť.

Zároveň je vhodné doplnit, že ani v rámci probíhající implementace ETCS zatím (v době šetření této MU) nejsou v současné době v České republice odpovídajícím způsobem usměrněna rizika související s nedovoleným projetím návěsti zakazující jízdu posunovým dílem, protože aktuálně implementované verze specifikací ETCS neumožňují plně dohlížet na jízdu posunových dílů. V provozním módu Posun (SH) nastává rozvázání spojení mezi mobilní částí a radioblokovou centrálou (RBC), čímž odpadá i možnost nouzového zastavení posunového dílu prostřednictvím ETCS při detekci nedovoleného projetí návěstidla.

K tomu je jisté důležité dodat, že nedovolenou jízdou za návěstidlo tvořící nepřímou boční ochranu o vzdálenosti v řádu jednotek metrů může být ohrožena jiná jízdní cesta, ve které může být, v souladu s SŽ TNŽ 34 2620, dovolena jízda vlaku rychlostí až 120 km.h⁻¹.

Velice podrobně a rozsáhle byly DI analyzovány technologické postupy stanovené v předpisu SŽ D1 v souvislosti se stavěním jednotlivých částí posunových cest v ZZ k MU, ze dne 5. 12. 2022 v [žst. Kolín](#), vydané 23. 9. 2025 (viz bod 4.5 této ZZ). Jejím obsahem bylo nejen doporučení změny platného vnitřního předpisu provozovatele dráhy, týkající se usměrnění rizik spojených s nedovoleným projetím návěsti zakazující jízdu posunovým dílem, ale i návrhy a rozbor možností zavedení technických opatření, která by tato rizika eliminovala. Daná ZZ obsahovala bezpečnostní doporučení, kterým DI doporučila DÚ:

- zajistit, aby provozovatel dráhy SŽ přehodnotil a jednoznačně ve vnitřním předpisu definoval, které koleje musí být během oznámení technologie posunu vyjmenovány;

- zajistit, aby provozovatel dráhy SŽ posoudil a případně ve svém vnitřním předpisu stanovil povinnost zpravit zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části postavené posunové cesty vždy, pokud postavená část sjednané posunové cesty končí u nepřenosného návěstidla platného pro posun, před kterým není dostatečně dlouhý nerozvětvený úsek koleje;
- zajistit, aby provozovatel dráhy SŽ ve svém vnitřním předpisu stanovil povinnost zpravit zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části postavené posunové cesty vždy, pokud postavená část sjednané posunové cesty končí u nepřenosného návěstidla platného pro posun, které tvoří (v době postavení či projíždění část posunové cesty) nepřímou boční ochranu současně postavené jiné jízdní cesty;
- analyzovat možnost zavedení technických opatření, která by usměrňovala rizika spojená s nedovoleným projetím návěstidla zakazující jízdu posunovým dílem.

V bodu 4.4.3 zmíněné ZZ byla uvedena obsáhlá, logická a přesvědčivá argumentace pro zdůvodnění navrhovaných výše uvedených BD. Při jejich realizaci by sice pravděpodobně došlo k dalšímu zatížení osob organizujících a řídících drážní dopravu, protiváhou k této zátěži by však při vhodné krátké jasné formulaci znění „očekávaného“ zastavení u nepřenosného návěstidla platného pro posun (alespoň v případech vyjmenovaných v bezpečnostním doporučení) mohlo „překvapivě“ dojít ke srozumitelnější, konkrétnější, jasnější komunikaci a interakci mezi zaměstnanci podílejícími se na posunu, a tím snížení rizika nedovoleného projetí návěstidla při posunu.

Nad rámec bodu 4.3.1 této ZZ, je vhodné se krátce zaměřit na lidský rozměr vzniku nejen této MU, jejichž následkem není pouze hmotná škoda, finanční škoda způsobená zastavením provozu a fyzická újma na zdraví, ale také často opomíjená újma psychická. Ta se týká všech účastníků MU, zejména však těch chybujících, kteří jsou vystaveni zprvu silné stresové situaci a později následnému dlouhodobému napětí, výčitkám, obavám, ztrátě víry ve své znalosti a dovednosti, pochybám o svém úsudku, zklamání z vlastního chování a chování ostatních. Vzhledem k výše uvedenému by z promyšlenější komunikace mezi zaměstnanci provozovatele dráhy i dopravce (vycházející z výše uvedených bezpečnostních doporučení) obsahující důležité informace pro bezpečnost drážní dopravy, vč. posunu, měli prospěch všichni, a to nejen provozní zaměstnanci.

4. Tolerování komunikace přes nenahrávané spojení:

Sjednání posunu a další komunikace mezi zaměstnancem řídícím posun (strojvedoucím posunového dílu) a výpravčím měla být prováděna přednostně pomocí spojení se záznamem komunikace dle čl. 23 odst. 5 předpisu SŽ D1.

Na základnové RDST výpravčího umožňující provoz simplexní rádiové sítě v obvodu žst. Všetaty a přilehlých úsecích tratě byla průběžně nastavena síť TOS (technická operativní síť – S13) z důvodu časté komunikace a plnění požadavků ZPŘS během prací na zařízení v rámci výlukových prací v souladu s čl. 9.2.5 předpisu SŽ PŘ MRS.

Strojvedoucí posunového dílu, který se rovněž podílel na výlukové činnosti, měl po prvním navázání spojení s výpravčím a také po dohodě se ZPŘS na radiostanici VO67 od začátku své směny naladěn simplexní rádiový kanál č. 13, tj. nahrávanou linku. Z odposlechu věděl, že výpravčí stále komunikuje na tomto kanále.

Strojvedoucí posunového dílu dle svého vyjádření sjednával posun záměrně prostřednictvím služebního mobilního telefonu na účastnický telefonní okruh (pevnou linku) hlavního výpravčího, protože nechtěl zasahovat do komunikace ZPŘS s výpravčím

prostřednictvím radiostanice. To, že komunikace přes účastnický telefonní okruh (pevnou linku) hlavního výpravčího nebyla zaznamenávána záznamovým zařízením, nevěděl a výpravčí používání tohoto spojení tolerovali.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože komunikace při sjednávání posunu prostřednictvím spojení, na kterém nebyl záznam komunikace prováděn, neměla žádný vliv na vznik MU.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, **mimo příčinnou souvislost s MU**, související se skutečností, že výpravčí použití nenahrávaného komunikačního prostředku tolerovali:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;
- čl. 23 odst. 5 předpisu SŽ D1:
„Tam, kde je zřízeno záznamové zařízení, musí být pro veškeré hovory přednostně používána ta spojení, na kterých je záznam komunikace prováděn.“;
- čl. 25 odst. 11 předpisu SŽ D1:
„Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, která má přednost před všemi ostatními činnostmi. ...“;
- čl. 18 odst. 5) předpisu SŽ T7:
„Rádiová komunikace zaměstnanců řízení provozu musí být přednostně prováděna prostřednictvím radiostanic připojených k záznamovému zařízení.“.

Dopravce SŽ:

Dopravce SŽ byl povinen mj. podle § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy a platné licence, podle písm. f) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy a podle § 46t odst. 1 písm. a) musela osoba řídící drážní vozidlo zastavit drážní vozidlo včas před návěstí zakazující jízdu.

Pravidla provozování drážní dopravy obsažená ve vyhlášce č. 173/1995 Sb. stanovovala obsah činností dopravce mj. při použití a řízení DV. K zajištění těchto činností a stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na provozování drážní dopravy sloužily jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravce SŽ, mj. v předpisech SŽ D1, SŽ D2, SŽ V1, a SŽ Z11. Každý zaměstnanec dopravce, tedy i strojvedoucí posunového dílu zúčastněný na MU, byl povinen příslušná ustanovení těchto předpisů dodržovat.

1. Nedovolená jízda posunového dílu SŽ:

Dopravce byl při provádění posunu povinen řídit se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy. Pro řízení DV muselo být zajištěno, aby osoba řídící DV řídila HDV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, uvedla HDV do pohybu na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy

zná. Strojvedoucí byl při posunu povinen mj. dle čl. 208 předpisu SŽ D1 splnit pokyny dávané návěstmi návěstidel platných pro posun, zastavit posunový díl, zjistil-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu, nebo zjistil-li, že posunová cesta není postavena podle požadavku zaměstnance řídícího posun, resp. ani podle informace výhybkáře. Pokud nebyla sjednaná posunová cesta správně postavená, nesměl podle čl. 199 odst. 7 předpisu SŽ D1 uvést posunový díl do pohybu nebo měl učinit všechna opatření k neprodlenému zastavení posunového dílu a závadu musel vždy ohlásit co nejdříve příslušnému výhybkáři (výpravčímu). Bylo-li mezi čelem posunového dílu a místem, kde končila posunová cesta, více návěstidel platných pro posun, pak se měl v souladu čl. 199 odst. 4 předpisu SŽ D1 strojvedoucí taženého posunového dílu (zaměstnanec v čele sunutého posunového dílu) řídit návěstmi těchto návěstidel. Neviděl-li strojvedoucí na návěst následujícího návěstidla, musel předpokládat, že na tomto návěstidle je návěst zakazující jízdu posunového dílu.

V souvislosti s jednoznačným definováním platnosti návěstí „Posun dovořen“ a „Posun zakázán“ v předpise SŽ D1 účinném v době vzniku MU je nutné také zmínit, že v novém vydání tohoto předpisu, účinném od 14. 12. 2025, je v ustanoveních o posunu v čl. 236 odst. 7 **Souhlas k posunu**, ještě srozumitelnějším/pochopitelnějším jazykem uvedeno a vysvětleno, pro který úsek sjednané posunové cesty souhlas k posunu udělený návěstí „Posun dovořen“ na návěstidle platném pro posun přímo u koleje platí:

*„Návěst **Posun dovořen** nebo **Stop značka ETCS a posun dovořen** na návěstidle platném pro posun přímo u koleje, pro kterou platí, dává zaměstnanci řídícímu posun informaci, že je sjednaná posunová cesta postavena od tohoto návěstidla, až k dalšímu:*

a) návěstidlu platnému pro posun přímo u koleje, pro kterou platí ve směru jízdy posunového dílu;

b) skupinovému návěstidlu platnému pro posun ve směru jízdy posunového dílu;

není-li odborně způsobilým zaměstnancem příslušného posunovacího obvodu stanoveno jinak.“

Strojvedoucí taženého posunového dílu řídil MUV 69 z kabiny strojvedoucího se zdvojeným jízdním stanovištěm, a to z hlavního stanoviště (předního ve směru jízdy posunového dílu), které mu zajišťovalo nerušený výhled pro pozorování trati a návěstí a možnost ihned jednat podle zjištěných skutečností. Po sjednání posunu, jehož součástí bylo svolení k posunu, mu jako zaměstnanci řídícímu posun výpravčí udělil souhlas k zahájení posunu návěstí „Posun dovořen“ na nepřenosném návěstidle (odjezdovém návěstidle L9), které platilo jen pro příslušnou kolej. Strojvedoucí uvedl posunový díl do pohybu, a protože první sjednaná posunová cesta končila na záhlaví směr Mělník a mezi čelem posunového dílu a místem, kde tato posunová cesta končila, bylo další návěstidlo platné pro posun, konkrétně seřadovací návěstidlo Se31, měl se strojvedoucí posunového dílu dále řídit návěstí tohoto návěstidla.

Pro úplnost je nutné zmínit i skutečnost, že výpravčí při sjednávání posunu strojvedoucímu neoznámil číslo TK záhlaví směr Mělník, po které bude posun prováděn, s tím, že mu to „bude upřesněno“. V průběhu jízdy k seřadovacímu návěstidlu Se31, při pozorování tratě strojvedoucí zjistil – upozoroval, že příslušné návěstidlo návěstí „Posun zakázán“ nedovoluje další jízdu a správně před ním zastavil. Po uplynutí asi 4 až 5 sekund dle svého sdělení „začal vyhodnocovat vzhledem ke sjednané posunové cestě a dopravní situaci ve stanici, zda nedošlo ke změně technologie posunu a nebere mě výpravčí zpět na liché koleje.“. Během krátké chvíle však upřednostnil podle svého vyjádření „sjednaný posun a že je možné pokračovat na mělnické záhlaví za Se33“. Proto uvedl posunový díl

do pohybu a pokračoval nedovoleně v jízdě za seřadovací návěstidlo Se31, které stále návěstilo návěst „Posun zakázán“.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce SŽ, v **příčinné souvislosti s MU**, týkající se nedovolené jízdy strojvedoucího posunového dílu za návěstidlo s návěstí „Posun zakázán“:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;
- § 46t odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Osoba řídící drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce musí zastavit drážní vozidlo včas před návěstí zakazující jízdu, ...“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,“;
- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo uvedla hnací drážní vozidlo do pohybu ... na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná,“;
- čl. 189 odst. 4 předpisu SŽ D1:
„Návěst Posun zakázán (modré světlo) zakazuje posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem. ...“;
- čl. 199 odst. 4 předpisu SŽ D1:
„Je-li mezi čelem posunového dílu a místem, kde končí posunová cesta, více návěstidel platných pro posun, řídí se strojvedoucí u taženého posunového dílu (zaměstnanec v čele sunutého posunového dílu) návěstmi těchto návěstidel. ...“;
- čl. 208 odst. 3 písm. a) předpisu SŽ D1:
*„Strojvedoucí je při posunu povinen:
a) splnit pokyny dávané návěstmi návěstidel platných pro posun,“.*
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:
 - čl. 208 odst. 4 písm. a) a b) předpisu SŽ D1:
*„Ustanovení odst. 3 tohoto článku musí strojvedoucí plnit vždy:
a) u taženého posunového dílu;
b) při sunutí jednoho speciálního vozidla bez posunové čety.“;*

- čl. 27 odst. 4 písm. k) a l) předpisu SŽ D2:
*„Obecné povinnosti strojvedoucího stanovené na základě právních předpisů:
k) zastavit posunový díl bezpečně:
 ka) před návěstěným místem (místem, kde návěst nařizuje zastavení posunového dílu);
 l) drážní vozidlo uvést do pohybu jen na návěst Odjezd nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy anebo na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná;“;*
- čl. 7 odst. 6 předpisu SŽ D2:
„Zaměstnanci dopravce SŽ jsou povinni dodržovat vnitřní předpisy a související opatření předepsaná pro jejich činnost.“.

2. Způsob komunikace zaměstnance řídícího posun (strojvedoucího posunového dílu) s hlavním výpravčím:

Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smělo v souladu s právními předpisy a čl. 200 předpisu SŽ D1 jen se souhlasem výpravčího. Před udělením souhlasu k zahájení posunu dopravci musel výpravčí mj. znát způsob komunikace zaměstnance řídícího posun s výpravčím. Tam, kde bylo zřízeno záznamové zařízení, musela být dle čl. 23 odst. 5 předpisu SŽ D1 pro veškeré hovory přednostně používána ta spojení, na kterých je prováděn záznam komunikace.

Základní rádiové spojení, tj. rádiová síť GSM-R, bylo v dopravní kanceláři žst. Všetaty implementováno do telefonního zapojovače TOP na příslušné záložce a v souladu s tabulkou č. 1 dokumentu TTP 503A využíváno při organizování a řízení drážní dopravy vlaků a PMD.

Na základnové RDST výpravčího umožňující provoz simplexní rádiové sítě v obvodu žst. Všetaty a přilehlých úsecích tratě nebyla průběžně (dle výpisu a záznamů komunikace) nastavena v základní poloze síť VOS (všeobecná operativní síť – S12) dle tabulky č. 1 TTP 503A a čl. 9.1.5 předpisu SŽ PŘ MRS, ale síť TOS (technická operativní síť – S13) z důvodu časté komunikace a plnění požadavků ZPŘS během prací na zařízení v rámci výlukových prací v souladu s čl. 9.2.5 předpisu SŽ PŘ MRS. Tato rádiová síť byla určena pro činnosti složek provozuschopnosti dráhy, mezi složkami infrastruktury a stavebních organizací a pro jejich vzájemnou komunikaci se složkami řízení provozu v dopravních a na širé trati; mohla být použita i pro provádění posunu v rámci prací na zařízení.

Strojvedoucí posunového dílu, který se rovněž podílel na výlukové činnosti, měl po prvním navázání spojení s výpravčím a také po dohodě se ZPŘS na radiostanici VO67 od začátku své směny naladěn simplexní rádiový kanál č. 13, tj. nahrávanou linku. Z odposlechu věděl, že výpravčí stále komunikuje na tomto kanále. Při nemožnosti vozidlové RDST přihlásit se do sítě GSM-R CZ z důvodu technického problému se SIM kartou měl jako zaměstnanec řídící posun pro sjednání posunu s výpravčím zvolit jiný vhodný doporučený telekomunikační prostředek, tedy v tomto případě MRS, rádiovou síť VOS a následně SMV, nebo lépe TOS, a to s ohledem k jejímu používání všemi subjekty zúčastněnými na výlukových pracích v žst. Všetaty.

Dle vyjádření strojvedoucího posunového dílu posun sjednával záměrně prostřednictvím služebního mobilního telefonu na účastnický telefonní okruh (pevnou linku) hlavního výpravčího, protože nechtěl zasahovat do komunikace ZPŘS s výpravčím prostřednictvím RDST. To, že komunikace vedená prostřednictvím tohoto telekomunikačního zařízení nebyla zaznamenávána záznamovým zařízením, nevěděl a výpravčí používání tohoto spojení tolerovali.

Hlavní výpravčí předal veškeré informace a pokyny týkající se sjednání posunu na tomto spojení staničnímu výpravčímu, který sice měl posun dle čl. 53 SŘ žst. Všetaty organizovat, nicméně měl zároveň možnost nechat se krátkodobě hlavním výpravčím zastupovat.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože komunikace při sjednávání posunu prostřednictvím spojení, na kterém nebyl záznam komunikace prováděn, neměla žádný vliv na pozdější nesplnění pokynu daného návěstí „Posun zakázán“ proměnného návěstidla platného pro posun.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce SŽ, **mimo příčinnou souvislost s MU**, související s činností strojvedoucího posunového dílu ohledně použití nenahrávaných komunikačních prostředků:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- čl. 23 odst. 5 předpisu SŽ D1:
„Tam, kde je zřízeno záznamové zařízení, musí být pro veškeré hovory přednostně používána ta spojení, na kterých je záznam komunikace prováděn.“;
- čl. 25 odst. 11 předpisu SŽ D1:
„Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, která má přednost před všemi ostatními činnostmi. ...“;
- čl. 18 odst. 5) předpisu SŽ T7:
„Rádiová komunikace zaměstnanců řízení provozu musí být přednostně prováděna prostřednictvím radiostanic připojených k záznamovému zařízení.“.

3. Závada vozidlové RDST:

DI se v rámci šetření zabývala také zjištěním, že na vozidlové RDST VS 67 v. č. 3386/15, MUV 69 zúčastněného na MU, byl v síti GSM-R na displeji uveden text „ERROR! SIM!“ (viz Obr. č. 10). Proto byla za účasti inspektora DI technikem ze Správy železniční telematiky provedena kontrola stavu této vozidlové RDST. Provedením diagnostiky závad na radiostanici VS 67 v.č. 3386/15 bylo zjištěno, že nemožnost této vozidlové RDST přihlásit se úspěšně do sítě GSM-R CZ nebyla způsobena závadou na RDST, ale technickým problémem s původní SIM kartou, přičemž přesný čas vzniku závady však nebylo možné šetřením zjistit.

Předpis SŽ V1 v příloze G (normativní) „Závady s nimiž nesmí být drážní vozidlo provozováno“ uvádí, že „K jízdě nesmí být použito DV, které: d) má nefunkční radiostanici“.

Nicméně na této RDST nebyla zjištěna závada týkající se komunikace v síti MRS, proto bylo MUV 69 od příjezdu do žst. Všetaty dne 16. 9. 2025 používáno pouze při posunu s komunikací v síti MRS.

Vzhledem ke skutečnosti, že MUV 69 (SHV 99 54 9628 472-1) je dle informace SŽ určeno k likvidaci, má být RDST z vozidla demontována a uložena k dalšímu využití.

Tato závada měla být dle čl. 14 odst. 7 předpisu SŽ V1 zapsána do Knihy předávky, provozu a oprav speciálního vozidla, umístěné na MUV 69. Zároveň byl strojvedoucí povinen tuto skutečnost ohlásit pracovníkovi zajišťujícímu provoz speciálního vozidla. Strojvedoucí tuto poruchu zjistil (ale nevybavoval si dobu jejího zjištění) a dle svých slov nahlásil telefonicky vedoucímu provozního střediska a Mechanizačnímu středisku Kralupy n/Vltavou, pod které MUV 69 patří. V rozporu s jeho tvrzením dle písemného sdělení dopravce SŽ nebyla tato porucha v době vzniku zjištěna/evidována a ani nebylo zaznamenáno telefonicky nebo zápisem do Knihy předávky, provozu a oprav speciálního vozidla, hlášení strojvedoucího o poruše RDST, a to ani v posledním „Záznamu o předání a převzetí“ dne 3. 9. 2025, ani v části „Závady“.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřního předpisu, týkající se úloh a povinností dopravce SŽ, **mimo příčinnou souvislost s MU**, související s činností strojvedoucího posunového dílu ohledně nezapsání závady na RDST do Knihy předávky:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- čl. 14 odst. 7) předpisu SŽ V1:
„Zjistí-li strojvedoucí závadu na radiostanici musí učinit zápis do Knihy, provozu a oprav SV ... a je povinen tuto skutečnost ohlásit pracovníkovi, zajišťujícímu provoz DV.“

4. Nepozorování tratě za jízdy posunového dílu po vzniku MU:

Jak již bylo uvedeno výše, dopravce byl mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil HDV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, a to proto, aby mohl z vedoucího DV pozorovat trať a návěsti a jednat podle zjištěných skutečností.

Strojvedoucí posunového dílu se při jízdě z 9. SK od odjezdového návěstidla L9 na záhlaví směr Mělník nacházel v kabině strojvedoucího MUV 69 jedoucího vpřed kabinou sám. Kabina byla opatřena zdvojeným jízdním stanovištěm (tzv. hlavním a vedlejším), umožňujícím strojvedoucímu při obou směrech jízdy řízení vozidla vždy z předního stanoviště tak, aby byly splněny požadavky na co nejlepší rozhled. Jedna otočná sedačka strojvedoucího zajišťovala nerušený výhled z kabiny pro pozorování trati a návěstí podle směru jízdy a možnost ihned jednat podle zjištěných skutečností.

Strojvedoucí při jízdě posunového dílu k seřaďovacímu návěstidlu Se31 řídil posunový díl z předního (hlavního) stanoviště strojvedoucího, ze kterého měl nejlepší rozhled. Avšak v průběhu jízdy za úrovní seřaďovacího návěstidla Se31, a to v prostoru výhybky č. 55,

se dle svého vyjádření „v okamžiku rozřezu výhybky“ otočil zády ke směru jízdy a v této poloze setrval až do zastavení. Tímto strojvedoucí přestal sledovat trať před jedoucím posunovým dílem. V důsledku tohoto jednání tak nemohl splnit podmínky jízdy podle rozhledových poměrů, nemohl pozorovat trať a návěsti, vč. zjištění neočekávaných překážek.

Skutečnost, že jím pojižděná kolej na záhlaví směr Mělník je obsazena také jinými vozidly (konkrétně vlakem Nex 55371), zjistil (dle svého vyjádření v Záznamu o podání vysvětlení DI) až „po prvním zastavení za výhybkou č. 55“.

Když po zastavení uviděl, že vlak na záhlaví směr Mělník už „téměř zastavil, rozjel jsem se i podruhé směrem k žst. Mělník“ (blíže k HDV vlaku). Oproti tomu dle Doplňujícího zápisu se zaměstnancem uvedl, že když si po rozřezu výhybky uvědomil, že posunová cesta nemohla být postavena, zastavil a volal výpravčímu, který „mu řekl, že říznul výhybku č. 55“. Poté „si všiml, že u jeho vozidla zastavil vlak“.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože k výše uvedenému nepozorování trati za jízdy posunového dílu došlo až po vzniku MU.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce SŽ, **mimo příčinnou souvislost s MU**, související s činností strojvedoucího posunového dílu, který při prováděném posunu přestal pozorovat trať:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,“;
- čl. 77 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi.“;
- čl. 208 odst. 3 písm. c) předpisu SŽ D1:
„Strojvedoucí je při posunu povinen sledovat volnost posunové cesty (tj. zda v posunové cestě nejsou vozidla, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště zpozorovat) a rozmístění vozidel v posunové cestě“;
- čl. 208 odst. 3 písm. f) předpisu SŽ D1:
„Strojvedoucí je při posunu povinen zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu, nebo zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle požadavku zaměstnance řídícího posun ani podle informace výhybkáře“;
- čl. 27 odst. 4 písm. e) a f) předpisu SŽ D2:
„Obecné povinnosti strojvedoucího stanovené na základě právních předpisů:
...
e) řídit drážní vozidlo jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy;
f) z vedoucího DV pozorovat trať a návěsti a jednat podle zjištěných skutečností;“.

5. Změny původního stavu na místě MU:

Dopravce byl také mj. povinen zajistit místo MU a provést dokumentaci stavu v době vzniku MU. Dle ustanovení právních předpisů a čl. 446 odst. 10 předpisu SŽ D1 byly změny původního stavu na místě MU přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance DI jen po souhlasu velitele zásahu složek IZS. Pokud tyto osoby nezasahovaly, byly změny původního stavu na místě MU přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo dopravce, šlo-li o provádění záchranných prací.

Při vzniku MU bylo dle ustanovení čl. 446 odst. 11 předpisu SŽ D1 třeba zabránit pohybu veškerých zúčastněných DV, manipulaci s ovládacími prvky a jakékoliv obsluhy zúčastněných zařízení majících vliv na MU, a to až do vydání souhlasu se zahájením odklízovacích prací opět s výjimkou případu, kdy bylo nutné provádění záchranných prací.

Strojvedoucí posunového dílu si dle svého vyjádření již „na výhybce č. 55 při jejím rozřezu uvědomil, že posunová cesta nemohla být postavena ...“, tudíž, že došlo ke vzniku MU. V průběhu násilného přestavování výhybky se rozhodl tuto výhybku, která byla rozhodná pro postavení požadované úvratové posunové cesty, uvolnit a po zastavení posunového dílu po vzniku MU navíc ještě popojel v původním směru jízdy (viz analýza záznamu pořízeného kamerou umístěnou za čelním sklem kabiny strojvedoucího HDV 383 406-6 vlaku Nex 55371), dokud celý posunový díl neminul úroveň seřaďovacího návěstidla Se33 (za výhybkou č. 55), kterým měl být následný posun opačným směrem dovolován. Důvodem popojetí posunového dílu z místa jeho prvního zastavení po vzniku MU bylo podle strojvedoucího „*uvolnění úseku za návěstidlem Se33 pro opačný směr jízdy a jeho viditelnost*“. Posunový díl pak zastavil ve vzdálenosti 102 m za místem vzniku MU (návěstidlem Se31) a 22 m za výhybkou č. 55, tj. za místem, kde strojvedoucí zjistil vznik MU.

Lze shrnout, že pokračování v jízdě strojvedoucím posunového dílu po jeho zjištění násilného přestavování výhybky č. 55, která nebyla přestavena do polohy pro jízdu jím řízeného posunového dílu, resp. popojetí posunového dílu z místa jeho prvního zastavení po vzniku MU do místa, které bylo později zjištěno inspektory DI při ohledání místa MU, je nepřipustnou změnou původního stavu po vzniku MU, která byla uskutečněna ještě před příchodem inspektorů DI na místo MU a před vydáním souhlasu DI s uvolněním dráhy, resp. před vydáním souhlasu se zahájením odklízovacích prací, aniž by potřeba této změny místa byla vyvolána nezbytností provádění záchranných prací na místě MU nebo odvrácením dalších škod. Uvedené mělo za následek nezajištění místa MU. V rámci ohledání místa MU pak byla inspektorem DI zadokumentována informace – poloha MUV 69 jiná, než byla v době prvního zastavení posunového dílu po vzniku MU.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože k výše uvedeným nepřipustným změnám původního stavu na místě MU došlo až po vzniku MU a strojvedoucím provedené nepřipustné změny na místě MU neměly vliv na následky, tzn. nevedly ke změně (navýšení) vzniklé škody a ke vzniku újmy na zdraví osob.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce SŽ, mimo příčinnou souvislost s MU, související s činností strojvedoucího posunového dílu ohledně změn původního stavu na místě MU:

- § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události.“;

- § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
„Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. ...“;
- čl. 446 odst. 10 předpisu SŽ D1:
„Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. Nezasahují-li tyto osoby, jsou změny původního stavu na místě mimořádné události přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo dopravce, jde-li o provádění záchranných prací. ...“;
- čl. 446 odst. 11 předpisu SŽ D1:
„Při vzniku mimořádné události je třeba zabránit pohybu veškerých zúčastněných drážních a jiných vozidel, manipulaci s ovládacími prvky a jakékoliv obsluze zúčastněných zařízení majících vliv na mimořádnou událost a přemísťování věcí souvisejících s mimořádnou událostí, a to až do vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací s výjimkou případu, kdy je to nutné pro provádění záchranných prací ...“.

Doprovce Metrans Rail:

Doprovce byl povinen mj. podle § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a podle písm. f) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

Doprovce byl dále mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí při řízení vlaku (DV), ve smyslu právních předpisů a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ a dopravce Metrans Rail, tedy také strojvedoucí vlaku Nex 55371 zúčastněný na MU, řídil DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať, vč. trakčního vedení, a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností. Strojvedoucí nesměl za jízdy překročit nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost. Strojvedoucí byl současně odpovědný za všechna dopravní opatření vyplývající z jízdy vlaku a styku se zaměstnanci řídícími a organizujícími drážní dopravu. V případě, že byly strojvedoucímu známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, musel ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí, tzn. v tomto konkrétním případě podle možností učinit vše pro zastavení vlaku. Při výkonu dopravní služby byl povinen jednat tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost drážní dopravy i v případech, které nejsou ve vnitřních předpisech popsány.

1. Jednání strojvedoucího po náhlé změně návěsti vjezdového návěstidla 1S:

Strojvedoucí vlaku Nex 55371 řídil HDV 383 406-6 z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy vlaku, tzn. ze stanoviště, ze kterého měl nejlepší rozhled. Z vedoucího DV pozoroval trať, tzn. vymezenou část dráhy, určenou pro jízdu vlaku, řídil jízdu vlaku podle jízdního řádu a do doby krátce před minutím úrovně vjezdového návěstidla 1S žst. Všetaty jednal podle zjištěných skutečností, viz níže. Tiskopisem „VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo 55371“ byl strojvedoucí provozovatelem dráhy SŽ prokazatelným způsobem zpraven

mj. o mimořádnosti: „ŽST Všetaty 361,670 – 361,377 – 18. 9. 2025 do 23:59 – při vjezdu z traťové koleje č. 1 projedte beznapěťový úsek se staženými sběrači“. Strojvedoucí vlaku Nex 55371 se pro splnění výše uvedeného pokynu na základě znalosti traťových poměrů na dané trati a v žst. Všetaty rozhodl zastavit vlak u posledního oddílového návěstidla AB 1-3630 před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Všetaty, jež návěstilo návěst „Výstraha“, a vyčkat na návěsní znak oddílového návěstidla AB 1-3630, kterým bude předvěstěn povolující návěsní znak vjezdového návěstidla 1S žst. Všetaty. Po zastavení se s ním spojil na rádiové síti GSM-R hlavní výpravčí žst. Všetaty, aby si ověřil zpravení strojvedoucího HDV (závislé trakce) o jízdě v napěťově nesjízdném místě se staženými sběrači a informoval ho o přibližně 10 minutách čekání na postavení vjezdové vlakové cesty pro jeho vlak.

Po změně návěsního znaku oddílového návěstidla AB 1-3630 na návěst „Očekávejte rychlost 40 km/h“ uvedl strojvedoucí vlak Nex 55371 do pohybu a při pozdějším vjezdu vlaku do žst. Všetaty jednal dle pokynu návěsti „Rychlost 40 km/h a volno“ na vjezdovém návěstidle 1S, kdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost 40 km.h⁻¹. Strojvedoucí se taktéž řídil umístěnými výlukovými návěstidly pro elektrický provoz a souvisejícím pokynem ke stažení sběrače, který po minutě úrovně vjezdového návěstidla 1S žst. Všetaty splnil.

Strojvedoucí vlaku Nex 55371 přijížděl k vjezdovému návěstidlu 1S s návěstí „Rychlost 40 km/h a volno“ s vědomím obdržené informace o postavení vjezdové vlakové cesty od výpravčího žst. Všetaty. Soustředil se tedy podle svého vyjádření na „hledání“ umístění přenosného výlukového návěstidla pro elektrický provoz s návěstí „Stáhněte sběrač“ a úpravu rychlosti vlaku z důvodu jeho hmotnosti, klesání trati a zároveň nutnosti projetí celého beznapěťového úseku se staženým sběračem.

V době, kdy se vlak Nex 55371 blížil k vjezdovému návěstidlu 1S, došlo v důsledku vzniku MU – nedovolené jízdy posunového dílu za seřaďovací návěstidlo Se31, k obsazení KO výhybky č. 55, jenž byl součástí postavené vlakové cesty pro vlak Nex 55371. Tím došlo k ovlivnění této vlakové cesty. SZZ na tuto situaci reagovalo správně náhlou změnou povolujícího návěsního znaku na vjezdovém návěstidle 1S na návěst „Stůj“. Tato změna návěsních znaků nastala v 10:20:27 h ve chvíli, kdy se čelo vlaku Nex 55371 jedoucího rychlostí 38,5 km.h⁻¹ nacházelo ve vzdálenosti 51 m před vjezdovým návěstidlem 1S (viz tabulka s rozбором údajů registračního rychloměru v bodě 3.1.7 ZZ a tabulka záznamu kamery vlaku Nex 55371 v bodě 3.1.9 ZZ). Ve stejném čase na návěsním opakovači zhaslo žlutého mezikruží. O 2 s později (v 10:20:29 h) se na návěsním opakovači rozsvítilo červené světlo informující strojvedoucího o návěsti „Stůj“ na nejbližším hlavním návěstidle, v tomto případě na vjezdovém návěstidle 1S.

Čelo vlaku minulo vjezdové návěstidlo 1S o další 3 s později (v 10:20:32 h) rychlostí 37,9 km.h⁻¹. O další 1 s později (v 10:20:33 h) zhaslo červené světlo na návěsním opakovači, protože v obvodu žst. Všetaty byl v případě jízdy vlaku přímým směrem zajištěn přenos kódu VZ v celé délce vlakové cesty, avšak v případě jízdy vlaku na zhlaví jiným než přímým směrem (tzn. také v případě jízdy vlaku Nex 55371) byl zajištěn přenos kódu VZ pouze na staničních kolejích. Vlak Nex 55371 se tak po minutě vjezdového návěstidla 1S předním čelem HDV ocitl na nekódovaném úseku a na HDV nebyla přenášena žádná návěst. S úseky, na kterých nebyl zajištěn přenos kódu VZ, měl být strojvedoucí na základě znalosti traťových poměrů seznámen. Ve stejném čase, tzn. v 10:20:33 h, strojvedoucí vypnul hlavní vypínač, stáhl sběrač a pokračoval v další

jízdě výběhem, protože se blížil k přenosnému výlukovému návěstidlu pro elektrický provoz s návěstí „Stáhněte sběrač“ (od kterého měl jet se staženým sběračem v úseku dlouhém ve skutečnosti cca 360 m až k výlukovému návěstidlu pro elektrický provoz s návěstí „Zdvihněte sběrač“, které bylo fyzicky umístěno v pokračování 2. TK u výměnové části výhybky č. 53). Po ujetí dráhy 152 m za vjezdovým návěstidlem 1S, po uplynutí 14 s (v 10:20:47 h) bylo zaznamenáno snížení tlaku vzduchu v hlavním potrubí zavedeným provozním brzděním vlaku. Teprve po uplynutí 22 s (v 10:20:54 h), ve vzdálenosti 224 m za vjezdovým návěstidlem 1S, bylo zaznamenáno snížení tlaku vzduchu odpovídající rychločinnému brzdění, tedy až poté, kdy v pravém oblouku vlakem Nex 55371 pojížděné koleje záhlaví směr Mělník strojvedoucí uviděl MUV 69.

V 1. Zápise se zaměstnancem sepsaném krátce po vzniku MU strojvedoucí vlaku Nex 55371 uvedl, že změnu návěsti vjezdového návěstidla 1S žst. Všetaty zjistil „těsně“ před jeho minutím a začal „okamžitě brzdit“.

V 2. Zápise se zaměstnancem sepsaném 10. 10. 2025 strojvedoucí vlaku Nex 55371 uvedl: že těsně před průjezdem kolem vjezdového návěstidla na „tomto návěstidle zaregistroval návěst „Stůj“. Začal brzdit nejprve průběžně, ale když mezi větvemi uviděl červený objekt, zavedl rychločinné brzdění.

V následujícím 3. Zápise se zaměstnancem sepsaném dne 23. 1. 2026 strojvedoucí vlaku Nex 55371 své vyjádření ve věci jeho prodlení na zjištěnou náhlou změnu návěstního znaku vjezdového návěstidla 1S zaznamenaného záznamovým zařízením upravil a upřesnil tak, že „při jízdě kolem vjezdového návěstidla 1S jsem periferním viděním zaregistroval, že na něm zřejmě již není původní návěst „Rychlost 40 km/h a volno, což mě znejistělo a jel jsem s maximální obezřetností“, ale brzdil nejprve pouze provozním brzděním, aby podle jeho vyjádření neuvízl „pod stahovačkou“. Na návěstidlo 1S viděl už pod úhlem. Že došlo k náhlé změně návěstního znaku na návěst „Stůj“, si měl uvědomit až zpětně po zjištění MUV 69 na jím pojížděné koleji. Do té doby se podle jeho vyjádření „jednalo jen o pocit, že něco není v pořádku“, a jen kvůli tomuto pocitu nechtěl zastavit v beznapětovém úseku, což by mělo za následek faktické zastavení provozu v žst. Všetaty na záhlaví a zhlaví směr Mělník, a to až do času stažení vlaku Nex 55371 hnacím vozidlem nezávislé trakce na kolej s TV pod napětím.

Pozornost strojvedoucího vlaku Nex 55371 byla dle jeho sdělení při pozorování návěsti vjezdového návěstidla 1S žst. Všetaty, krátce před minutím jeho úrovně, narušena, resp. odvedena, upřednostněním hledání umístění přenosného výlukového návěstidla pro elektrický provoz s návěstí „Stáhněte sběrač“ a nutností projet celý beznapětový úsek se staženým sběračem, ve spojení s (rutinní) povinností nepřekročit nejvyšší dovolenou rychlost 40 km.h⁻¹ při jízdě za vjezdovým návěstidlem 1S. Nicméně je důležité zmínit se o zrakovém vnímání strojvedoucího, které v daném případě nebylo ničím negativně ovlivněno.

V návaznosti na výše uvedené lze uzavřít, že strojvedoucí vlaku Nex 55371 náhlou změnu návěstního znaku vjezdového návěstidla 1S žst. Všetaty dle svého vyjádření buď zaregistroval těsně před minutím návěstidla a nereagoval hned použitím brzdy, nebo nezjistil, ačkoli mu do doby minutí úrovně vjezdového návěstidla 1S byla návěst „Stůj“ návěstěna po dobu 5 s. Přičemž čas 5 s byl, i přes upřednostnění, a tím odvedení jeho pozornosti, na umístění přenosného výlukového návěstidla pro elektrický provoz, čas dostatečný, v souvislosti s § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb., čl. 77 odst. 9 předpisu SŽ D1 a čl. 437 odst. 1 předpisu SŽ D1. Navíc v čase změny návěstního znaku

vjezdového návěstidla 1S zhaslo na návěstním opakovači světlo žlutého mezikruží a po dalších 2 s se na dobu 4 s rozsvítilo červené světlo.

Pro úplnost je však nezbytné uvést, že rozsvícení červeného světla na návěstním opakovači má obecně za následek aktivaci zvýšené cyklické kontroly bdělosti strojvedoucího vyžadovanou mobilní částí VZ MIREL VZ1 prostřednictvím akustických bdělostních výzev. Nicméně s ohledem na 4 s trvajícím svícení červeného světla na návěstním opakovači se (vyjma první bdělostní výzvy vyžadující potvrzení bdělosti strojvedoucího) zvýšená cyklická kontrola bdělosti neprojevila. S ohledem na předchozí bdělostní výzvy, tzn. požadavky na potvrzení bdělosti, vyplývající z přenosu informace o původní návěsti vjezdového návěstidla 1S nařizující snížení rychlosti vyjádřené na návěstním opakovači světlem žlutého mezikruží, nemusela bdělostní výzva po rozsvícení červeného světla (kdy z důvodu rychlosti vlaku menší než 40 km.h⁻¹ nebyla generována brzdna křivka) strojvedoucího na změnu návěsti (zvláště, speciálně) upozornit.

Nezjištění náhlé změny návěsti vjezdového návěstidla 1S na návěst „Stůj“ mělo při posouzení všech okolností za následek neodůvodnitelné prodloužení strojvedoucího před zahájením brzdění vlaku.

Přestože náhlá změna návěstního znaku může být způsobena i poruchou (či technickým stavem) zabezpečovacího zařízení, je vždy nutné uvažovat i s narušením postavené jízdní cesty, proto je nutné vždy bezprostředně reagovat ve smyslu čl. 25 odst. 11 předpisu SŽ D1 a ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí, tj. zahájit rychločinné brzdění, aby se zabránilo případné srážce nebo se alespoň zmírnily její následky, které mohou být i v nízkých rychlostech závažné (viz MU ze dne 5. 6. 2024 [žst. Pardubice](#)).

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože jednání strojvedoucího vlaku Nex 55371 po náhlé změně návěsti vjezdového návěstidla 1S žst. Všetaty na návěst „Stůj“ nemělo žádný vliv na předchozí vznik MU, který vyvolal správnou činnost SZZ žst. Všetaty, tzn. předmětnou náhlou změnu návěstního znaku vjezdového návěstidla 1S.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce Metrans Rail, **mimo příčinnou souvislost s MU**, související s jednáním strojvedoucího po náhlé změně návěsti vjezdového návěstidla 1S:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,“;
- čl. 77 odst. 9 předpisu SŽ D1:
„Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi.“;

- čl. 437 odst. 1 předpisu SŽ D1:
„Za jízdy vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a při vjezdu do stanice, dopravní D3 a dopravní RB sleduje, je-li vjezdová kolej volná.“;
- čl. 25 odst. 11 předpisu SŽ D1:
„... jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí ...“;
- bod 5 Činnosti-Po příchodu k HV-Během jízdy na HV předpisu Metrans TDPP-MTR:
*„Během jízdy na HV:
5. Pozorovat za jízdy vlaku nebo za posunu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi a pokyny osoby řídící dopravu v daném místě.“.*

V návaznosti na uvedené zjištění dopravce Metrans Rail dle svého vyjádření přijal opatření, kdy v rámci svých školení zdůrazňuje pozorné sledování návěstidel a kolejí strojvedoucími, v souvislosti s MU zároveň zařadil do školení strojvedoucích postup a správnou reakci strojvedoucích v případě náhlé změny návěstního znaku.

Lze uzavřít, že z důvodu dalšího zvýšení bezpečnosti provozování drážní dopravy (vč. ochrany života a zdraví svých zaměstnanců) byla ze strany dopravce Metrans Rail učiněna odpovídající opatření, jež snižují rizika vzniku nedůvodného prodlení v jednání strojvedoucích za výše uvedených situací.

2. Použití DV, které samočinně nezastaví na příslušný povel vyslaný v síti GSM-R:

Technické specifikace pro interoperabilitu nepožadují vybavení DV zařízeními pro příjem povelu G-STOP, jedná se totiž o tzv. „doplňkovou funkci“ a „národní nástavbu“ systému GSM-R. V zahraničí je v síti GSM-R využíváno pouze tzv. nouzové skupinové spojení (Railway Emergency Call; SKP 299), které zajistí přehrání automatické hlasové výzvy k zastavení v RDST příslušného vedoucího DV, bez ohledu na aktivaci doplňkových funkcí, kterými je v České republice použité doplnění o kódovaný příkaz s povelu pro zastavení vlaku (jednosměrné volání JSM 499). Dle si je vědoma skutečnosti, že požadavek vyplývající pro systém GSM-R z ustanovení § 71 odst. 5 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb. není uveden v technických specifikacích pro interoperabilitu, resp. je jakožto požadavek pro přístup k infrastruktuře nad rámec TSI. v rozporu s principem interoperability.

Oproti požadavku vyhlášky a v souladu s principem interoperability dle bodu 3.9 Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, platném pro přípravu jízdního řádu 2025 a v jízdním řádu 2025, účinném od 14. 12. 2023, č.j. 79749/2023-SŽ-GŘ-NŘP, které je vypracováno mj. v souladu s § 33 zákona č. 266/1994 Sb., není implementace „Funkce STOP v systému GSM-R“ na hnacích vozidlech (tedy propojení vozidlové RDST prostřednictvím lokomotivního adaptéru s hlavním ventilem průběžného brzdového systému) podmínkou přístupu na dopravní cestu provozovanou SŽ. Nicméně vyhláška č. 173/1995 Sb. žádné výjimky nepřipouští.

Povel G-STOP byl staničním výpravčím žst. Všetaty aktivován na pevném koncovém terminálu sítě GSM-R v 10:20:53 h. Aktivací tohoto povelu došlo také na vozidlové RDST vlaku Nex 55371 k automatickému přehrání záznamu hlasové zprávy se slovním zněním závazného pokynu pro zastavení provozu „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Protože HDV

383 406-6 nebylo vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem umožňujícím svým zapojením automatické propojení vozidlové radiostanice s brzdovým systémem, nebylo rychločinné brzdění vlaku Nex 55371 spuštěno automaticky samočinně zařízením HDV, nýbrž činností strojvedoucího, který zavedl rychločinné brzdění vlaku na základě zjištění vozidla MUV 69 na jím pojížděné koleji bezprostředně před přehráním záznamu hlasové zprávy pro zastavení provozu.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce Metrans Rail, **mimo příčinnou souvislost s MU**, v souvislosti s použitím HDV, které samočinně nezastaví na příslušný povel vyslaný v síti GSM-R:

- § 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,“;
- § 71 odst. 5 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„Doprovce je povinen použít pro provoz:
a) na tratích nebo části tratě s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy nebo pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos drážní vozidlo vybavené kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení; umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k samočinnému zastavení drážního vozidla, musí být drážní vozidlo vybaveno technickými prostředky pro jeho realizaci.“.*

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců DV 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 DV 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 DV.

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 DV, 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 DV, 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 DV 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 DV 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 DV, 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 DV, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními.

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Dopravce byl mj. povinen zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které byly zdravotně a odborně způsobilé. Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 260/2023 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

DI se při šetření lidského faktoru snažila posoudit vlivy, které mohly na zúčastněné osoby působit a mohly mít případně vliv na vznik předmětné MU.

Je všeobecně známo, že nerespektování návěstí zakazujících jízdu drážních vozidel patří dlouhodobě k nejzávažnějším bezpečnostním událostem na dráhách. Ačkoli se technologie a zabezpečení neustále zlepšují, tak tyto události z provozu nemizí, což úzce souvisí s lidským faktorem, kdy zejména u posunu (vedle splnění základní povinnosti dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů) povinnost zastavit posunový díl před návěstí „Stůj“ nebo „Posun zakázán“, závisí v rozhodující míře na strojvedoucím, resp. zaměstnanci v čele sunutého posunového dílu. V případě těchto osob se tedy jedná o klíčovou složku dopravního systému, nicméně i nejvíce chybující, jelikož už z lidské podstaty člověk chybí a dělat bude.

Strojvedoucí posunového dílu pracoval u dopravce SŽ od roku 2020 na základě smluvního vztahu se sjednaným druhem práce (pracovní činností) pracovník infrastruktury s licencí strojvedoucího. Byl držitelem platné licence strojvedoucího, vydané DÚ dne 5. 3. 2020 s platností na 10 let, a osvědčení strojvedoucího vydaného dopravcem SŽ s platností od 23. 11. 2023 do 22. 11. 2026 pro kolejová vozidla SV – MUV 69 na infrastrukturu SŽ. Strojvedoucí byl dne 1. 11. 2024 zaměstnavatelem SŽ převeden z traťového okrsku Mladá Boleslav na traťový okrsek Všetaty. Znalost traťových a místních poměrů na trati 503A a v žst. Všetaty měl dle aplikace dopravce SŽ „Místní a traťové poznání“ platnou do 20. 7. 2026, přičemž jejich první znalost potvrdil v roce 2020.

Lze uzavřít, že strojvedoucí posunového dílu byl v době vzniku MU odborně způsobilý pro pracovní funkci, kterou zastával, přičemž šetřením MU nebylo zjištěno, že by délka jeho praxe, zkušenosti a znalosti měly vliv na vznik předmětné MU.

Strojvedoucí posunového dílu se rovněž podroboval pravidelným lékařským prohlídkám a byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý pro výkon své pracovní funkce.

Při provozování dráhy se dle čl. 36 předpisu SŽ D1 používaly pokyny. Pod tímto pojmem se rozumí rozkaz, příkaz, popř. informace daná ústně, písemně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením, technickým zařízením, návěstí, nápisem nebo nátěrem. Pokyny v dopravní službě musely být mj. stručné a srozumitelné, aby bylo

vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesměly ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Za správnost dávaného pokynu odpovídal zaměstnanec, který pokyn dával, za provedení zaměstnanec, který pokyn přijímal a měl vykonat. Pokynů výpravčího, týkajících se výkonu dopravní služby a bezpečnostních opatření, museli uposlechnout všichni zaměstnanci činní ve výkonu dopravní služby, vč. zaměstnanců dopravců. Byly-li současně dávány pokyny od sebe odchylné nebo kdyby provedení pokynu odporovalo ustanovením předpisů, nesměl zaměstnanec pokyn přijmout a vykonat a musel ihned vznést námitky.

Návěst „Posun zakázán“ (modré světlo) jakožto pokyn dávaný přímo SZZ nepřenosným seřaďovacím návěstidlem, byla nejzávažnější návěstí seřaďovacího návěstidla a zakazovala posun; čelo posunového dílu muselo zastavit ještě před tímto návěstidlem.

Je vhodné doplnit, že nešlo-li pro poruchu nebo i z důvodu funkčnosti zabezpečovacího zařízení mj. na hlavním nebo seřaďovacím návěstidle rozsvítit návěst dovolující posun, mohl udělit zaměstnanci řídícímu posun souhlas k zahájení posunu kolem takového návěstidla jen ten zaměstnanec, který toto návěstidlo obsluhoval. Tento pokyn vydával opět přímo telekomunikačním zařízením či osobně pro každou jízdu zvlášť, nebo za určených podmínek časovým vymezením uvedeným v písemném rozkaze.

Z chování strojvedoucího posunového dílu, jako příjemce pokynů, je zřejmé, že se po zastavení u seřaďovacího návěstidla Se31 žst. Všetaty, tzn. krátce před vznikem MU, spolehl pouze na jediný a dle jeho vnímání autoritativní zdroj pokynu, kterým byl hlavní výpravčí a jeho informace o začátku a konci posunových cest poskytnuté při sjednávání posunu a svolení k posunu pro obě posunové cesty. Strojvedoucí posunového dílu přitom zcela upozadil možnost, v tomto případě skutečnost, že posunová cesta nemusí být postavena celá a její část může končit u nepřenosného návěstidla platného pro posun (s nejzávažnějším pokynem zakazujícím posun), kterým měl povinnost se řídit, jelikož žádným způsobem nedostal pokyn od výpravčího o jeho neobsluhování, případně zneplatnění. Strojvedoucí si rovněž neuvědomil, že mu schází informace o tom, po kterých kolejích záhlaví směr Mělník bude posun prováděn (které mu výpravčí nesdělil, neboť to neměl za povinnost, viz bod 4.1.1 této ZZ), a dále, že posun bude přerušen a že bude pokračovat až po projetí vlaku Nex 55371, tzn. až poté „*jak to dopravní situace dovolí*“.

Je zřejmé, že strojvedoucí posunového dílu nejednal s úmyslem způsobit MU, když ve svém vyjádření k MU mj. uvedl: „... *na návěstidle Se31 jsem uviděl návěst „Posun zakázán“ a zastavil jsem poblíž tohoto návěstidla. ... V řádu několika sekund jsem vyhodnotil, že platí sjednaný posun a že je možné pokračovat na mělnické záhlaví...vzhledem k výlukám na mělnické trati byla omezena propustnost stanice a trať směr Byšice byla úplně vyloučena od krajní výhybky, a tak bylo nutno posun neprodlužovat.*“, viz bod 3.1.9 této ZZ. Na základě tohoto vyjádření, lze konstatovat, že jeho konání bezprostředně před MU a také po MU bylo ovlivněno naprosto nesprávným vyhodnocením nastalé dopravní situace, kdy upřednostnil dopravní propustnost dráhy před bezpečným provozováním drážní dopravy, aniž by svou úvahu a následný záměr konzultoval s osobou organizující a řídící drážní dopravu (výpravčím) v předmětném úseku dráhy.

Jednání strojvedoucího mohlo být ovlivněno také jeho praktickou zkušeností a zvyklostí, kdy se dle jeho vyjádření v žst. Všetaty „*obvykle staví posunové cesty podle požadavku zaměstnance řídícího posun v celé délce. Pokud se staví po částech, jsme o tom zpraveni.*“, a také skutečností, že v průběhu výlukových prací na zhlaví směr Dřísy, které sledoval prostřednictvím vozidlové RDST na síti TOS, byl několikrát během směny uskutečněn posun kolem neobsluhovaného nepřenosného návěstidla.

Uvedené mělo za následek nejen samotný vznik MU, tzn. nedovolenou jízdu posunového dílu za úroveň seřadovacího návěstidla Se31 žst. Všetaty, ale také provedení nepřípustných změn původního stavu na místě MU, kdy strojvedoucí posunového dílu následnými jízdami na zhlaví a záhlaví směr Mělník změnil místo prvotního zastavení po vzniku MU, viz bod 4.1.1 této ZZ.

Chování strojvedoucího bylo ovlivněno nevědomými chybami, což ho ovšem nezbavuje povinnosti jednat podle platných právních předpisů a vnitřních předpisů SŽ.

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

4.3.2 Pracovní faktory

DI se v souvislosti s šetřením pracovních faktorů zabývala rovněž systémem organizace pracovní doby (výkonu práce) na MU zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce v souvislosti s možným vlivem únavy na jejich jednání. Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU byly v této ZZ analyzovány pouze pracovní faktory související s činností strojvedoucího posunového dílu.

Z analyzovaných výkonů práce (směn) strojvedoucího posunového dílu je mj. patrné, že:

- od 8. 9. 2025 do 17. 9. 2025 odpracoval 6 směn se stejnou délkou výkonu práce (směn) 9:30 h, a to pravidelně v denní době mezi 7:00 h a 18:00 h;
- místo výkonu práce bylo stejné jako místo jeho bydliště;
- nepřetržitý odpočinek mezi výkonem práce (směnou), kdy došlo ke vzniku MU, a předcházejícím výkonem práce (směnou), byl v délce 11 h;
- výkon práce (směnu), při které došlo ke vzniku MU, započal dne 18. 9. 2025 v 7:00 h v žst. Všetaty (dle Denní hlášenky vyhotovené Správou tratí Praha východ, traťový okresek Všetaty, vedené jako „Jízda MUV - Všetaty“), tzn. 3 h 20 min před vznikem MU.

Vzhledem k délce odpracovaného výkonu strojvedoucí posunového dílu přestávku na jídlo a oddech, resp. přiměřenou dobu na oddech a jídlo, do doby vzniku MU nečerpал.

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

DI se v rámci šetření organizačních faktorů a úkolů zabývala také postupy dopravce SŽ, které upravují způsob a podmínky zajištění dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených mj. ve vnitrostátních právních předpisech a ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravce.

Dopravce SŽ u strojvedoucího posunového dílu provedl od 1. 1. 2024 do vzniku předmětné MU 1x kontrolu. Kontrola byla zaměřena mj. na technologii a způsob jízdy při posunu, hovorovou kázeň, manipulaci s vozidlovou RDST a na dodržování interních

předpisů. Kontrolou byly dopravcem SŽ zjištěny závady (nedostatky ve vybavenosti MUV 69 stanovenými tiskopisy a ve vedení provozní dokumentace), které však s předmětnou MU nikterak nesouvisely.

Při šetření nebyly na straně provozovatele dráhy a dopravce SŽ a dopravce Metrans Rail 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 výsledcích 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 DV a údržbářských dílen neměl souvislost se vznikem MU.

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

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

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

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI eviduje v období od 1. 1. 2020 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální celkem **310** MU, kdy došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu. Následkem těchto MU došlo v 53 případech k vykolejení DV, v 8 případech ke srážce s jiným DV a ve 2 případech ke srážce s technickým zařízením dráhy. Při těchto MU utrpěly újmu na zdraví 2 osoby a celková škoda byla vyčíslena na 64 468 013 Kč.

Ve výše uvedeném období DI šetřila na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální celkem 2 obdobné MU, kdy došlo k nedovolené jízdě posunového dílu s následným vjetím do postavené vlakové cesty pro vlak bez následné srážky DV:

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

V rámci uvedeného období DI šetřila na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální také MU, kdy došlo k nedovolené jízdě posunového dílu s následnou srážkou DV:

- ze dne 5. 12. 2022 v [žst. Kolín](#), kde došlo k nedovolené jízdě taženého posunového dílu za úroveň seřaďovacího návěstidla Se49 s návěstí „Posun zakázán“ s následnou srážkou s protijedoucím sunutým posunovým dílem a vykolejením jednoho DV sunutého posunového dílu. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nerespektování návěstí „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se49 strojvedoucím taženého posunového dílu.
Na základě výsledků šetření této konkrétní MU Drážní inspekce vydala DÚ bezpečnostní doporučení:
 - zajistit, aby provozovatel dráhy SŽ přehodnotil a jednoznačně ve vnitřním předpisu definoval, které koleje musí být během oznámení technologie posunu vyjmenovány;

- zajistit, aby provozovatel dráhy SŽ posoudil a případně ve svém vnitřním předpisu stanovil povinnost zpravit zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části postavené posunové cesty vždy, pokud postavená část sjednané posunové cesty končí u nepřenosného návěstidla platného pro posun, před kterým není dostatečně dlouhý nerozvětvený úsek koleje;
- zajistit, aby provozovatel dráhy SŽ ve svém vnitřním předpisu stanovil povinnost zpravit zaměstnance řídícího posun o místu ukončení části postavené posunové cesty vždy, pokud postavená část sjednané posunové cesty končí u nepřenosného návěstidla platného pro posun, které tvoří (v době postavení či projíždění části posunové cesty) nepřímou boční ochranu současně postavené jiné jízdní cesty;
- analyzovat možnost zavedení technických opatření, která by usměrňovala rizika spojená s nedovoleným projetím návěsti zakazující jízdu posunovým dílem.

S ohledem na vydání těchto bezpečnostních doporučení dne 23. 9. 2025, provozovatel dráhy SŽ ani DÚ k datu vydání této ZZ nepřijali a nevydali k vydaným bezpečnostním doporučením DI žádná opatření;

- ze dne 9. 11. 2022 v [žst. Mělník](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za hlavní (odjezdové) návěstidlo S10 s návěstí zakazující jízdu a následné srážce s vlakem Nex 55530 v železniční stanici Mělník. Bezprostřední příčinou byl nedovolený posun za hlavní (odjezdové) návěstidlo S10 s návěstí „Stůj“, kterému předcházelo nezjištění návěstního znaku návěstidla S10 přímo strojvedoucím taženého posunového dílu, přestože bylo z jeho stanoviště možné se několika způsoby přesvědčit o jeho návěsti a nedostatky v komunikaci mezi strojvedoucím taženého posunového dílu a vedoucím posunové čety při zjišťování návěstního znaku návěstidla S10 přes prostředníka, které vyústily v uvedení taženého posunového dílu do pohybu na nesprávný pokyn, a pokračování v jízdě za návěstidlo S10, přestože strojvedoucímu nebyla z uvedeného pokynu známa jeho návěst;
- ze dne 18. 6. 2021 v [žst. Čerčany](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu (dvou spojených činných HDV – HDV ve dvojčlenném řízení) za návěstidlo Se12 zakazující jízdu a následné srážce se stojícím vlakem Os 9010. Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se12 vedoucím posunové čety v čele posunového dílu. DI nevydala BD související s nyní šetřenou MU;
- ze dne 10. 7. 2020 v [žst. Praha-Běchovice](#), kde došlo k nedovolené jízdě soupravy od vlaku Os 8856 (domnělého taženého posunového dílu) opačným směrem za účelem evakuace cestujících z vlaku Ex 506 s následnou srážkou s vlakem R 989 a vykolejením 1 DV zpětně jedoucí soupravy. Bezprostřední příčinou MU bylo nedovolené zahájení posunu soupravy od vlaku Os 8856 za návěstidlo Se6 s návěstí „Posun zakázán“ a pokračování v jízdě až na výhybku č. 19, která se nacházela ve vlakové cestě pro vlak R 989.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla Se31 železniční stanice Všetaty strojvedoucím taženého posunového dílu.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- failure to respect the signal „Shunting forbidden“ of the shunting signal device Se31 at Všetaty station by the train driver of the shunting set of cars.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy a dopravce SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- strojvedoucí posunového dílu byl zbaven odborné způsobilosti pro výkon funkce strojvedoucího;
- bylo provedeno mimořádné ohledání SZZ a kontrola viditelnosti návěstidla;
- s příčinou, okolnostmi vzniku a odpovědností za vznik MU budou seznámeni všichni vedoucí zaměstnanci OŘ Praha;
- s příčinou, okolnostmi vzniku a odpovědností za vznik MU budou seznámeni všichni zaměstnanci ST Praha východ s licencí strojvedoucího.

Dopravce Metrans Rail vydal po vzniku MU následující opatření:

- dopravce ve školení zdůrazňuje pozorné sledování návěstidel a koleje strojvedoucími, v souvislosti s MU zároveň zařadil do školení strojvedoucích postup a správnou reakci strojvedoucích v případě zjištění náhlé změny návěstního znaku.

Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager and railway undertaking SŽ took the following measures after the occurrence:

- the train driver of the shunting set of cars has been deprived of professional qualifications to perform the duties of a train driver;
- it was carried out an extraordinary inspection of the station interlocking plant and a check of the signal device visibility;
- all managers of the Prague regional directorate will be informed of the cause, circumstances and responsibility for the occurrence;

- all employees of the Prague-East track management who hold a train driver's license will be informed of the cause, circumstances of origin and responsibility for the occurrence;

The railway undertaking Metrans Rail took the following measure after the occurrence:

- the RU emphasizes in its training that train drivers must attentively monitor signal devices and the track. In connection with the occurrence it has also incorporated into the train driver training the procedure and correct response of train drivers in the event of detecting a sudden change of a signal aspect.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- výpravčí toleroval sjednávání posunu se strojvedoucím posunového dílu přes účastnický telefonní okruh, který nebyl nahráván;

U dopravce SŽ:

- strojvedoucí taženého posunového dílu sjednal posun prostřednictvím mobilního telefonu voláním přes účastnický telefonní okruh, který nebyl nahráván;
- strojvedoucí za jízdy posunového dílu po vzniku MU (během rozřezu výhybky č. 55) nepozoroval trať a návěsti – MUV 69 řídil otočen zády ke směru jízdy, a to až do zastavení posunového dílu, což mělo za následek neplnění podmínek jízdy podle rozhledových poměrů;
- strojvedoucí posunového dílu po zastavení posunového dílu v konečném postavení po vzniku MU provedl nepřipustné změny původního stavu na místě MU, které spočívaly v nedovolené manipulaci s ovládacími prvky MUV 69 a změně místa zastavení posunového dílu po vzniku MU (popojetím směrem k přednímu čelu stojícího vlaku Nex 55371).

U dopravce Metrans Rail:

- nerespektování náhlé změny návěsti vjezdového návěstidla 1S na návěst „Stůj“ strojvedoucím vlaku Nex 55371 mající za následek neodůvodnitelné prodloužení strojvedoucího před zahájením brzdění vlaku;
- dopravce použil na vlaku Nex 55371 HDV 383 406-6, které nebylo vybaveno prostředky pro samočinné zastavení na příslušný povel vyslaný v síti GSM-R.

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- the station dispatcher tolerated the arrangement of shunting operation with the train driver of the shunting set of cars through a participant telephone circuit which was not recorded.

At the railway undertaking SŽ:

- the train driver of the shunting set of cars arranged the shunting operation through a mobile phone by calling the participant telephone circuit which was not recorded;
- the train driver of shunting set of cars did not observe the track and signals after the occurrence (during the trailing of switch No. 55). He was driving the shunting set of cars facing backward relative to the direction of travel until the shunting set of cars

came to a stop, which resulted in a failure to comply with the operating conditions for running at sight;

- the train driver of the shunting set of cars in the final position after the occurrence made inadmissible changes to the original state at the place of occurrence, which consisted of unauthorized manipulation of the MUV 69 controls and changing the stopping location of the shunting set of cars after the occurrence (by moving forward towards the front part of standing freight train No. 55371).

At the railway undertaking Metrans Rail:

- failure to respect of a sudden change of the entry signal device 1S to „Stop” signal by the train driver of the freight train No. 55371 resulting in an unjustified delay by the train driver before initiating of train braking;
- the RU used the locomotive 383 406-6 on the freight train No. 55371 which was not equipped with means for automatic stopping upon the corresponding command sent within the GSM-R network.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události a bezpečnostní doporučení vydané na základě výsledků šetření předchozí podobné MU ze dne 5. 12. 2022 v [žst. Kolín](#), Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává, protože nebyly zjištěny takové poznatky, které by vydání opakovaného bezpečnostního doporučení v rámci předcházení vzniku obdobných mimořádných událostí opodstatňovaly.

SAFETY RECOMMENDATIONS

In view of the identified causes and circumstances of the occurrence and the safety recommendation issued based on the results of the investigation of a previous similar occurrence on 05.12.2022 at [Kolín](#) station, The Rail Safety Inspection Office does not issue a safety recommendation because we did not find out such a knowledge, which would justify issuing of the repeated safety recommendation within prevention of occurrence.

V Praze dne 27. srpna 2026

Ing. Ivana Maikranzová
inspektor
Územního inspektorátu Praha

Ing. Josef Šimák
vedoucí
Územního inspektorátu Praha



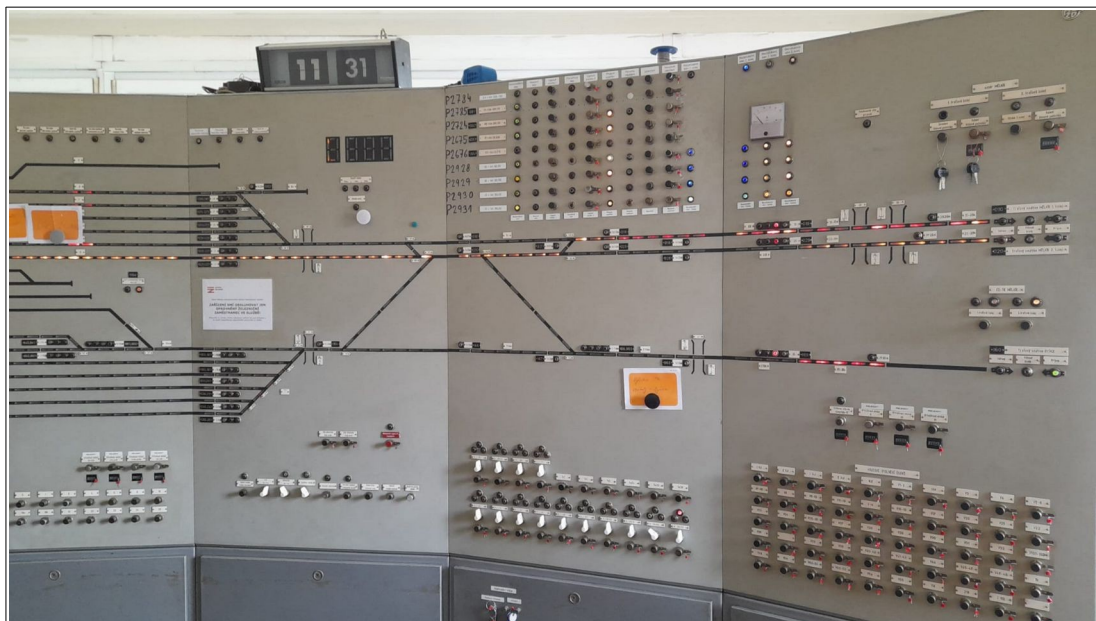
PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Pohled na posunový díl z kabiny strojvedoucího HDV vlaku Nex 55371 v době ohledání místa MU
Zdroj: DI

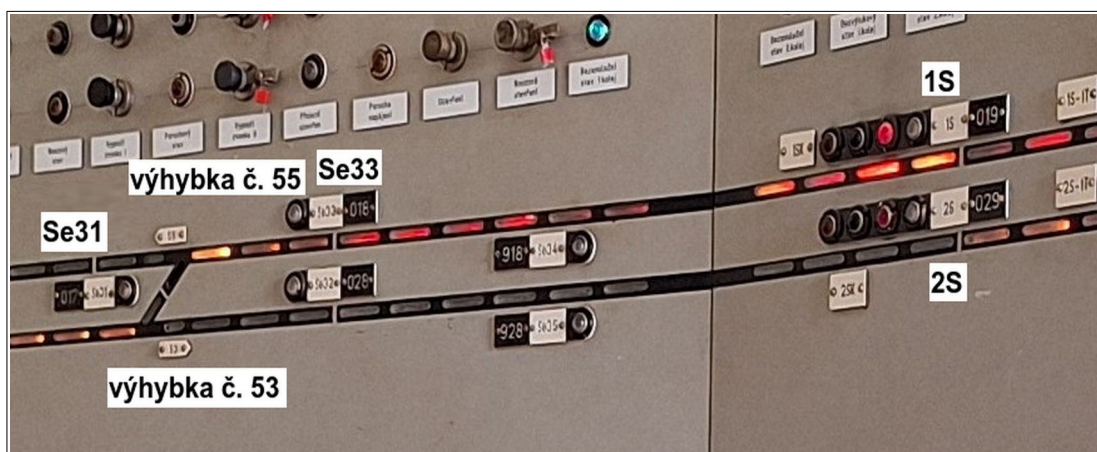


Obr. č. 5: Pohled na vlak Nex 55371 stojící v konečném postavení po MU z kabiny MUV 69 v době ohledání místa MU
Zdroj: SŽ



Obr. č. 6: Pohled na indikační desku RZZ žst. Všetaty po vzniku MU

Zdroj: SŽ

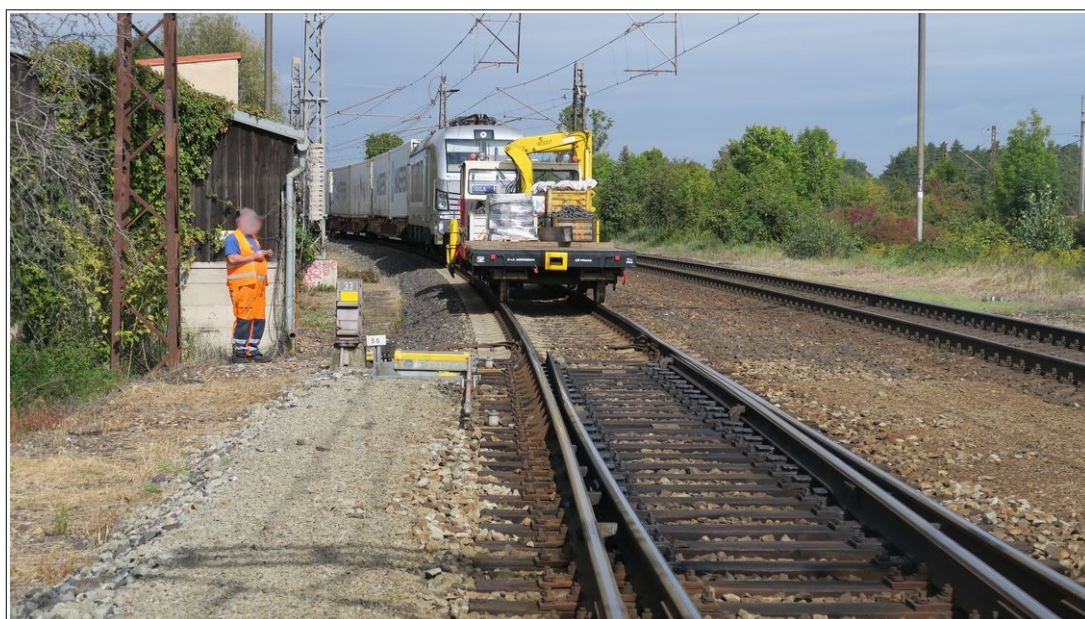


Obr. č. 7: Detailní pohled na indikační desku RZZ žst. Všetaty po vzniku MU

Zdroj: SŽ, úprava DI



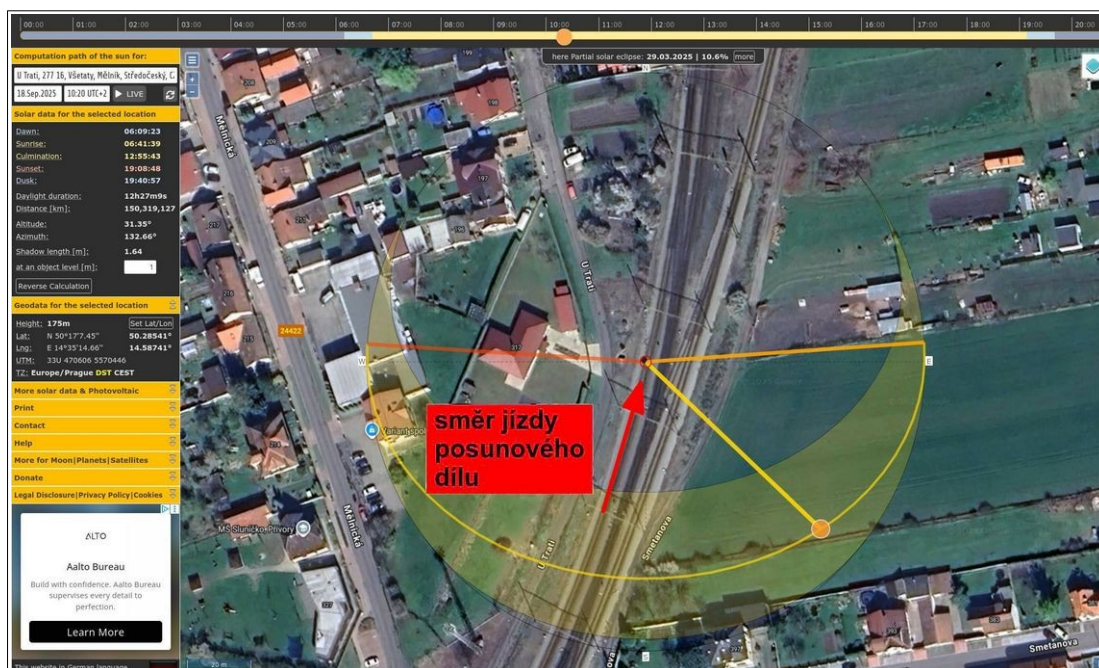
Obr. č. 8: Pracovní stůl staničního výpravčího, včetně RDST a ovládací skříňky číslicové volby (tzv. manipulátoru) RZZ žst. Všetaty Zdroj: DI



Obr. č. 9: Pohled na výhybku č. 55 a seřaďovací návěstidlo Se33 v při ohledání místa MU Zdroj: DI



Obr. č. 10: Zobrazení chybové hlášky v síti GSM-R na displeji RDST VS67 vozidla MUV 69
Zdroj: DI



Obr. č. 11: Poloha slunce a směr slunečního světla v době vzniku MU

Zdroj: suncalc.org, úprava DI