

Česká republika
The Czech Republic

DRÁŽNÍ INSPEKCE

The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Vykolejení vlaku Os 9529 v železniční stanici Neratovice

Neděle, 2. listopadu 2025

Accident and incident investigation report

Derailment of the regional passenger train No. 9529 at Neratovice station

Sunday, 2nd November 2025

č. j.: MU-1604/2025/DI

ČR – Drážní inspekce
IČ: 75009561

Těšnov 1163/5
110 00 Praha 1

https://di.gov.cz
mail@di.gov.cz

ID DS: vi6aigp
tel.: +420 736 521 003

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: Drážní inspekce

Vznik události:	2. 11. 2025, 12:33 h.
Popis události:	vykolejení vlaku Os 9529 na výhybce č. 26, která byla předčasně přestavena pod jedoucím vlakem.
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Neratovice, výhybka č. 26, km 34,492.
Zúčastněni:	Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 9529).
Následky:	bez újmy na zdraví osob; celková škoda 2 397 536 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené přestavení výhybky č. 26 pod jedoucím vlakem Os 9529 signalistkou St.2 železniční stanice Neratovice, kterému předcházelo nezjištění, zda vlak Os 9529 dojel na určenou kolej celý, a předčasné zrušení postavené vlakové cesty pro tento vlak umožněné absencí zařízení pro kontrolu průjezdu vlaku za poslední ústředně přestavovanou výhybkou ve vlakové cestě ve staničním zabezpečovacím zařízení 2. kategorie.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

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

Drážnímu úřadu:

- zajistit u provozovatelů drah železničních, provozujících staniční zabezpečovací zařízení 1. a 2. kategorie s ústředně přestavovanými výhybkami, popř. výkolejkami, u kterých není vyhodnocována kontrola průjezdu vlaku za poslední ústředně přestavovanou výhybkou, popř. výkolejkou, ve vlakové cestě, přijetí opatření:

- které v případě zhlaví, kde je možná současná jízda více vlaků, zabezpečí úpravu zařízení tak, aby byl vyhodnocován průjezd vlaku za poslední ústředně přestavovanou výhybku, popř. výkolejku, ve vlakové cestě, nebo administrativní vyloučení těchto současných jízdních cest;
- které v případě zhlaví, kde není možná současná jízda více vlaků, zabezpečí minimálně organizační opatření, kterým bude zaměstnancům obsluhujícím předmětná zařízení zdůrazněna absence technického opatření u konkrétního zařízení, včetně z toho plynoucích důsledků a nutnosti před obsluhou zařízení důsledně vyčkávat, až vjíždějící vlak uvolní zadní námezník.

SUMMARY

Date and time: 2nd November 2025, 12:33 (11:33 GMT).

Occurrence type: train derailment.

Description: derailment of the regional passenger train No. 9529 at Neratovice station.

Type of train: the regional passenger train No. 9529.

Location: Neratovice station, switch No. 26, km 34,492.

Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the he regional passenger train No. 9529).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 2 397 536,-

Causal factor:

- unauthorized change of switch No. 26 position under the moving train No. 9529 by the signalwoman of signalbox No. 2 at Neratovice station, which was preceded by a failure to verify whether the train Os 9529 completely arrived on the designated track and by the premature cancellation of the train route set for this train enabled by absence of device for check of passage of train behind the last centrally operated switch in the train route at station interlocking plant of second category.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation:

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to ensure that railway infrastructure managers operating category 1 and category 2 station interlocking plants with centrally operated switches or derailers, which do not evaluate train passage control beyond the last centrally operated point switch or derailer in the train route, implement measures:
  - that in the case of station head allowing simultaneous movements of multiple trains secure a modification of the system so that to evaluate the passage of the train is located beyond the last centrally operated switch or derailer in the train route or administratively exclude such simultaneous train routes;
  - that in the case of station head where simultaneous movements of multiple trains are not possible secure at least organizational measures emphasizing to the staff operating the equipment in question the absence of a technical measure for the specific installation, including the resulting consequences and the necessity to strictly wait until the arriving train clears the rear fouling point before operating the equipment.

Obsah

1 SHRNUTÍ....3
SUMMARY....5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI....11
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření....11
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření....11
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění....11
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících....11
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely....11
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty....11
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě....11
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly....12
2.9 Interakce se soudními orgány....12
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření....12
3 POPIS UDÁLOSTI....12
3.1 Popis a základní informace....12
3.1.1 Popis typu události....12
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události....12
3.1.3 Popis místa události....12
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody....17
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů....18
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů....18
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel....18
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému....20
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací....22
3.2 Faktický popis události....24
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události....24
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb....25
4 ANALÝZA UDÁLOSTI....25
4.1 Úlohy a povinnosti....25
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah....25
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel....31
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení....32
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice....32
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika....32
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel....32
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty....32
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení....32
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení....32

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení....38
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobci drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů....39
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení....39
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.39
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření…..39
4.3 Lidské faktory....39
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti....39
4.3.2 Pracovní faktory....41
4.3.3 Organizační faktory a úkoly....41
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím....42
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření....42
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování....42
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce....42
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů....42
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah 42
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen....43
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány....43
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody....43
4.4.7 Jiné systémové faktory....43
4.5 Předchozí události podobné povahy....43
5 ZÁVĚRY....44
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události....44
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem....44
5.3 Doplňující zjištění....45
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ....45
PŘÍLOHY....47

Seznam použitých zkratek a symbolů

COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
DI	Drážní inspekce
DPČ	dohoda o pracovní činnosti
DK	dopravní kancelář
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo (drážní vozidla)
EMZZ	elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení
ETCS	european train control system (evropský vlakový zabezpečovač)
GŘ	generální ředitelství
GSM-R	global system for mobile communication for railway (globální systém mobilní komunikace pro železnici)
HDV	hnací drážní vozidlo
HZ	hradlová zarážka, typ hradlového závěru SZZ
IZS	integrovaný záchranný systém
KO	kolejový obvod
MU	mimořádná událost
ON	oborová norma
OŘ	oblastní ředitelství
PHS	pohyblivé hroty srdcovky
PMD	posun mezi dopravnami
PO	provozní obvod
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
ŘV	řídicí vůz
SK	staniční kolej
SŘ	staniční řád
SSZT	správa sdělovací a zabezpečovací techniky
St.2	stavědlo 2
SZZ	staniční zabezpečovacího zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TJŘ	tabelární jízdní řád
TNŽ	technická norma železnic
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovacího zařízení
UTZ	určené technické zařízení
ÚI	územní inspektorát
VC	vlaková cesta
VZ LS	vlakový zabezpečovač – liniový systém
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZDD	základní dopravní dokumentace
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

Seznam zkratek použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 51/1964 Sb.	zákon č. 51/1964 Sb., o dráhách, ve znění účinném od 1. 1. 1975, v době vzniku MU již neúčinný
nařízení vlády č. 590/2006 Sb.	nařízení vlády č. 590/2006 Sb., kterým se stanoví okruh a rozsah jiných důležitých osobních překážek v práci, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ N1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ N1 Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukovětí státní organizace Správa železnic“, 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 SŽDC T1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC T1 Telefonní provoz“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis ČD V15/I	vnitřní předpis dopravce ČD, „Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“ ve znění účinném v době vzniku MU
předpis ČSD T6	vnitřní předpis provozovatele dráhy ČSD, „ČSD T 6-č Předpisy pro obsluhu zabezpečovacích zařízení staničních a traťových“, ve znění účinném od 1. 7. 1949, v době vzniku MU již neúčinný

SŽ TNŽ 34 2620	SŽ TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení, Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU (navazuje na níže uvedenou TNŽ 34 2620)
TNŽ 34 2620	TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení, Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném od 1. 7. 2002, v době vzniku MU již neúčinná
ON 34 2620	ON 34 2620 „Předpisy pro železniční staniční zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném od 1. 5. 1985 (vydané změny nemají vliv na text ZZ), v době vzniku MU již neúčinná
PTPŽ	předpis federálního ministerstva dopravy, „ČSD P 1 Pravidla technického provozu železnic s dalšími provozními a technickými zásadami platnými pro celostátní dráhy (PTPŽ)“ s účinností od 1. 1. 1978, v době vzniku MU již neúčinný

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 2. 11. 2025.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

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

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

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

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU:	3x inspektor ÚI 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 a dopravce.

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

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

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

- ohledání místa mimořádné události včetně zúčastněných drážních vozidel, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- provedení západkové zkoušky výhybky č. 26;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného drážního vozidla;
- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;
- analýza historických předpisů a norem v souvislosti s uspořádáním SZZ;
- v rámci šetření MU proběhlo zkoumání vlivu lidského faktoru.

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

DI se během šetření předmětné MU potýkala se skutečností, že provozovatel dráhy SŽ nedoložil dokumentaci (předpis, normu, výjimku), na základě které provozoval UTZ (SZZ v žst. Neratovice) v daném uspořádání, které odporovalo normě SŽ TNŽ 34 2620. S ohledem na znění § 88 vyhlášky č. 177/1995 Sb. bylo nutné získat a prověřit předpisy a normy platné od doby zpracování projektové dokumentace zařízení, přes dobu jeho uvedení do provozu, dobu jeho úprav (rekonstrukcí a modernizací) až do doby vzniku MU. Všechny tyto předpisy a normy bylo třeba dohledat, což se nakonec podařilo (viz bod 4.2.1 této ZZ)

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: vykolejení DV.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 2. 11. 2025

Čas: 12:33 h.

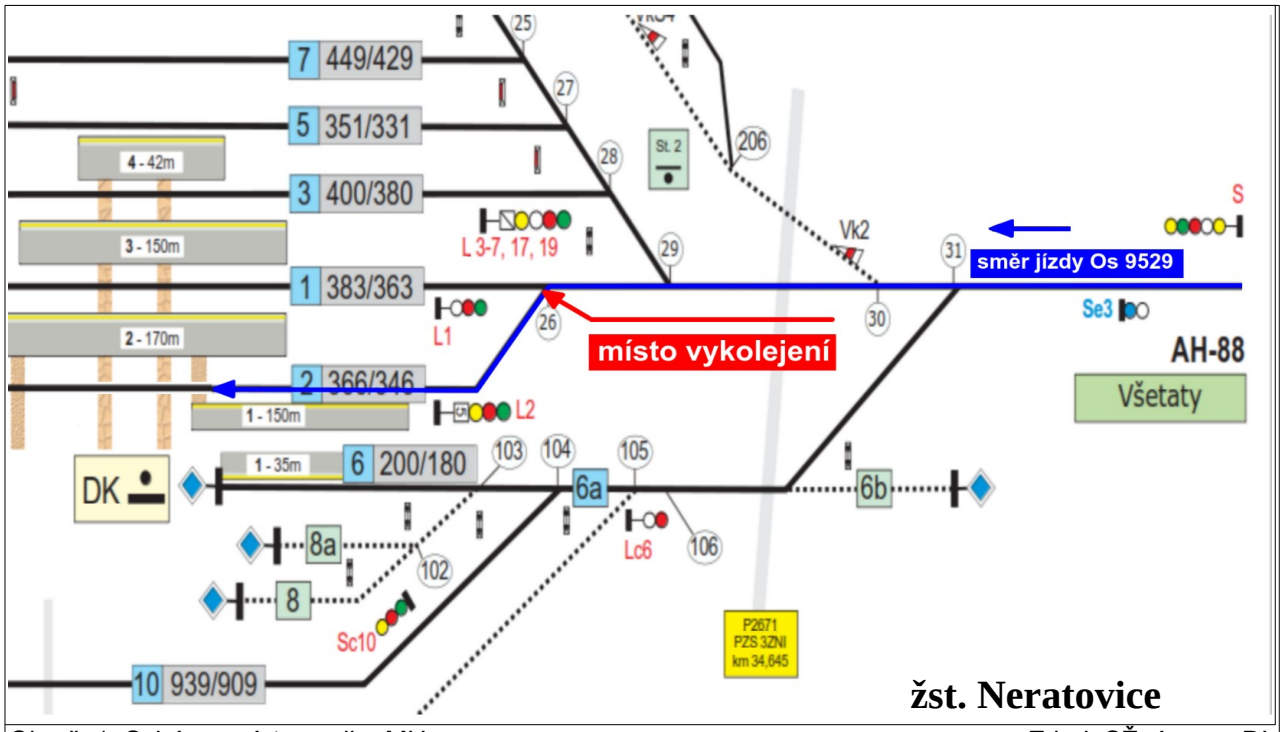
Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Neratovice, výhybka č. 26, km 34,492.

GPS souřadnice: 50.2621981N, 14.5216717E.

3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Neratovice leží:

- na dráze železniční, celostátní, Skály výhybna – Turnov. V přilehlých mezistaničních úsecích je jednokolejná;
- na dráze železniční, regionální Kralupy nad Vltavou – Neratovice. Trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná;
- na dráze železniční, regionální Čelákovice – Neratovice. Trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU Zdroj: SŽ, úprava DI

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Po příjezdu DI na místo vzniku mimořádné události bylo ohledáno pracoviště výpravčího (včetně zabezpečovacího zařízení a dopravní dokumentace), pracoviště signalisty St.2 (včetně zabezpečovacího zařízení a dopravní dokumentace), výhybka č. 26 a dotčená část infrastruktury ve stanici, vnější části vlaku Os 9529 (včetně zaměření jejich konečného postavení), stanoviště strojvedoucího řídicího vozu, tj. vedoucího DV vlaku (včetně ovládacích prvků, vlakového zabezpečovače a radiostanice, byla provedena korekce času na rychloměru UniControls – Tramex). Byla provedena zkouška na přítomnost alkoholu u zúčastněných zaměstnanců s negativním výsledkem a dále byly za přítomnosti DI provozovatelem dráhy provedeny zápisy se zúčastněnými zaměstnanci.

Stav drážních vozidel:

Vlak Os 9529 (Mělník – Praha hl. n.) dopravce ČD byl tvořen řídicím vozem č. CZ-ČD 50 54 80-29 208-3 (dále též ŘV) ABfbdtn^{795} (dříve ŘV řady 954) a HDV č. CZ-ČD 95 54 5 854 027-0 (dále též HDV). Začátek i konec vlaku byly označeny předepsanými návěstmi.

Vlak Os 9529 měl dle Zprávy o brzdění délku 50 m (8 náprav), celkovou hmotnost 102 t, potřebná brzdicí % 104, skutečná brzdicí % 132 a byl brzděn I. způsobem brzdění v režimu brzdění R, stanovená rychlost dle Tabelárního jízdního řádu byla 120 km.h^{-1}. Vlak byl veden ze stanoviště strojvedoucího v ŘV. Na skříni ŘV byla rukojeť přestavovače režimu brzdění v poloze „R“. Přestavovač HDV byl v režimu brzdění „R“. Ve svěšení DV vlaku nebyly zjištěny závady.

Čelo vlaku Os 9529 se nacházelo na 2. staniční koleji v km 34,374, tj. 117,6 m za hrotem výhybky č. 26 na všetatském zhlaví. První DV (ŘV) nebylo vykolejené, druhé DV (HDV) bylo vykolejeno 1. a 2. nápravou (podvozek „b“) vlevo ve směru jízdy a 3. a 4. nápravou (podvozek „a“) vpravo ve směru jízdy (viz Obr. č. 2). HDV bylo nakloněno a opřeno o odjezdové návěstidlo L1 (viz Obr. č. 3) a zasahovalo do průjezdného průřezu sousední

1. koleje (mezi návěstidlem L1 a výhybkou č. 26). Konec vlaku se nacházel v km 34,424 v prostoru mezi 1. a 2. kolejí.

Na ŘV byl poškozen přechodový můstek. Na HDV bylo poškozeno: všechna kola na všech dvojkolích, zničená kolébka vypružení předního podvozku, středové trny vedení dvojkolí, pružiny dvojkolí předního podvozku, pákoví brzd, nouzové závěsy, převodovky 1. a 2. dvojkolí, spodní límec hlavního smetadla (pluhu), konzole závěsu VZ LS, snímače VZ LS, zásobníky pískovacího zařízení, pasnice levého podélníku, elektrická rozvodná krabice kabelu ventilu EP protismyků, nosníky rámu oplenu předního podvozku, levý podélník rámu vozidla u zadního podvozku. Přední část vozidla nesla známky průhybu, poškozená okapnice z obou stran vozidla. Podezření na deformaci vozové skříně v přední části vozidla viditelné hlavně v interiéru, zavazadlového prostoru.

Ohledání stanoviště strojvedoucího ŘV:

ŘV byl v době ohledání aktivní, spínač řízení byl v poloze „1“. Sdružená jízdní páka byla v poloze „J“ – jízda. Pákový ovladač směru byl v poloze „P“ – vpřed. Pákový ovladač přímočinné brzdy byl v poloze „B2“ – zabrzděno. Na manometru tlaku v brzdových válcích byl ukazatelem indikován tlak 1,8 bar. Na zdvojeném manometru tlaků vzduchu napájecího a hlavního potrubí byl bílým ukazatelem indikován tlak 2,4 bar, červeným ukazatelem byl indikován tlak 2,0 bar.

Radiostanice s ovládací skříňkou VO 79 byla naladěna pro vlak 9529 na síti GSM-R. Na řídicím voze byly 2 rychloměry: UniControls – Tramex a HASLER TELOC 3000. Čas rychloměru UniControls – Tramex řídicího vozu byl pozadu o 6 sekund oproti přesnému času. VZ LS (typ LS06) byl zapnutý, přepínač PROVOZNÍ REŽIM LS06 byl v poloze „Provoz“, na návěstním opakovači bylo svítilo modré světlo. Ovladač návěstních světel byl zapnut v odpovídající poloze pro označení začátku vlaku.

Dále bylo mj. zjištěno:

- přepínač blokování dveří byl v poloze dveře vlevo odblokovány, signálka „dveře“ byla prosvícena;
- signálka „závěr“ byla prosvícena;
- přepínač automatické regulace rychlosti (ARR) byl v poloze zapnuto;
- v prostoru jističů byl jistič pro VZ LS06 v poloze zapnuto;
- v prostoru jističů byl zaplombovaný přepínač IZOLACE LS06, který byl v poloze LS06 zapnuto;
- v prostoru jističů byl přepínač IZOLACE ETCS, který byl v poloze ETCS vypnuto.

Dále bylo zadokumentováno: Zpráva o brzdění pro vlak Os 9529, TJŘ vlaku Os 9529 a Kniha předávky hnacího vozidla.

Stav infrastruktury:

Při ohledání kolejiště bylo postupováno ve směru jízdy vlaku Os 9529 od začátku výhybky č. 26 k začátku vlaku Os 9529 na 2. SK, proti směru staničení (směrem od žst. Všetaty). Kolejiště je v plochém terénu.

Výhybka č. 26 (viz Obr. č. 4) byla v době ohledání přestavena v koncové poloze do přímého směru (tj. na 1. SK). Přestavník nebyl poškozen. Na obou hrotech jazyků výhybky č. 26 nebyly nalezeny stopy po naražení. Na výhybce byly patrné stopy po vykolejení DV (viz Obr. č. 5).

Ze zjištěných souvislých stop po vykolejení mezi opornicemi a jazyky bylo zřejmé, že vykolejily dvě nápravy. První stopa po vykolejení – sjetí levého kola z opornice byla zjištěna 6,9 m od hrotu jazyka výhybky č. 26, tj. v km 34,485.

Po ukončení ohledání stop po vykolejení DV byla zaměstnancem SŽ za přítomnosti DI provedena západková zkouška na výhybce č. 26 s výsledkem – vyhověla.

Před výhybkou č. 26 (ve směru jízdy předmětného vlaku) nebyly nalezeny žádné stopy po vykolejení. Výhybky č. 29, 30 a 31 byly přestaveny v základní poloze (pro jízdu vlaku od žst. Všetaty k výhybce č. 26).

Jak z polohy DV, tak ze stop nalezených v prostoru výhybky č. 26 a prostoru pokračování 1. a 2. SK bylo zjištěno:

- všechny nápravy prvního DV (ŘV) vjely na 2. SK (nedošlo k vykolejení);
- 1. podvozek druhého DV (tzn. podvozek „b“ HDV) jel na výhybce č. 26 do odbočného směru (na 2. SK);
- 2. podvozek druhého DV (tzn. podvozek „a“ HDV) byl podhozen – tj. došlo k vidlicové jízdě, kdy kola tohoto podvozku se propadla mezi opornice a jazyky, pokračovala v jízdě mezi opornicemi až za srdcovku, změnily geometrickou polohu kolejí v pokračování 1. a 2. SK (viz Obr. č. 4) a následně pravá kola (ve směru jízdy vlaku) přešplhala levou kolejnici pokračování 1. SK;
- následkem jízdy vykolejeného 2. podvozku druhého DV pravými koly ve štěrkovém kolejovém loži mezi 1. a 2. kolejí došlo k zaklínění („zaboření“) pravých kol tohoto podvozku do štěrku a následně k vykolejení 1. podvozku druhého DV (tzn. podvozku „b“ HDV) vlevo ve směru jízdy.

Stav infrastruktury nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Při ohledání byla zaměřena km poloha následujících bodů:

Název bodu	Měření (m)	Dopočítaná kilometrická poloha (km)
Námezník výhybky č. 29 v km 34,507	-13,7	34,505
Hrot jazyka výhybky č. 26 v km 34,492	0	34,492
Stopa po sjetí levého kola (místo vykolejení DV)	6,9	34,485
Začátek souvislých stop poškození svršku od levého kola	7,4	34,484
Stopa po sjetí pravého kola	9,8	34,482
Srdcovka výhybky č. 26	27,9	34,464
Začátek změny geometrické polohy kolejí v pokračování 1. a 2. SK (jejich posunutí následkem MU)	38,6	34,453
Stopa po přešplhání levé kolejnice pokračování 1. SK pravým kolem	48,8	34,443
Konec vlaku (konec HDV)	68,2	34,423
Odjezdové návěstidlo L2 v km 34,409	82,3	34,409
Začátek stop po vykolejení 1. a 2. nápravy (tj. podvozku „b“) HDV na 2. SK	82,4	34,409
Konec ŘV/začátek HDV	93,2	34,398
Začátek vlaku (čelo ŘV)	117,6	34,374

Stav zabezpečovacího zařízení:

V žst. Neratovice bylo elektromechanické SZZ se světelnými návěstidly a v dotčené části infrastruktury s výhybkami s elektrickými přestavníky. Jednalo se o zařízení 2. kategorie (dle SŽ TNŽ 34 2620). SZZ bylo obsluhováno výpravčím a 2 signalisty žst. Neratovice. Pro detekci kolejových vozidel na všetatském zhlaví byly použity kolejové obvody s frekvencí 275 Hz pro úseky V106, V30/31/Vk2, S1K. Obvod odpovědnosti za volnost vlakové cesty (dále též VC) je ve SŘ označen jako „III. Obvod signalisty St.2“, způsob zjišťování volnosti při správné činnosti SZZ „pohledem na indikační prvky a pohledem v kolejišti“.

Na stavědle 2 (dále též St.2):

Na kolejovém číselníku výhybkářského stavědlového přístroje St.2 (dále jen výhybkářského přístroje) pro jízdní cesty od/do Všetat na 1. SK nebo 2. SK nebylo zobrazeno žádné číslo koleje.

Kolejové závěrníky byly v základní poloze (svisle).

Výměnová klička od výměny č. 26 byla (viz Obr. č. 8) přestavena do polohy „plus“ (tj. na 1. SK). Výměnová klička od výměny č. 29 byla přestavena do polohy „plus“. Výměnová klička od dvojice výměn č. 106/31 byla přestavena do polohy „plus“. Výměnová klička od výměny č. 30 a výkolejky Vk2 (označená Vk2/30) byla přestavena do polohy „plus“. Indikace koncové polohy výměn na indikační desce č. 1 (viz Obr. č. 6) odpovídala poloze výše uvedených ovládacích prvků SZZ – všechny uvedené výhybky (výkolejky) indikovaly koncovou polohu „plus“. Plomby nouzového vybavení výměn č. 106/31 a Vk2/30 nebyly porušeny.

Plomba tlačítka „Rušení vlakové cesty“ nebyla porušena.

Ampérmetr vykazoval odběr 0 A.

Hradlové závěry na výhybkářském přístroji byly v základní poloze:

Návěstní hradlo S od Všetat bylo uzavřené (červená clonka), Hradlová zarážka S od Všetat byla uzavřená (černá clonka);

Závěr výměn od/do Všetat byl uvolněný (bílá clonka – umožňoval obsluhu výhybek);

Návěstní hradla označená L2, L1, L3-7,17-19 do Všetat byla uzavřena (červená clonka), Hradlová zarážka L do Všetat byla uzavřená (černá clonka).

Plomby hradlových závěrů nebyly porušeny.

Klička vjezdového návěstidla S (od Všetat) byla v základní poloze (v poloze zakazující jízdu vlaku).

V době ohledání nebyla postavena žádná jízdní cesta. Na indikační desce svítilo červené světlo v maketě vjezdového návěstidla S, které indikovalo návěst Stůj na příslušném návěstidle.

Indikační žárovky obsazení kolejových úseků v reliéfu kolejiště indikovaly volnost všech úseků vybavených prostředky pro kontrolu volnosti, tj. úseků: V106, V30/31/Vk2, S1K a tratě (štítek Obsazení tratě, viz Obr. č. 9).

Byl zadokumentován stav vč. indikačních prvků na ovládací skříňce přejezdu „E“ v km 34,645 (tj. ŽP P2671), viz Obr. č. 7.

V Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení nebyly evidovány záznamy související s MU.

V dopravní kanceláři (dále též DK):

Na řídicím přístroji v dopravní kanceláři byly posuvný knoflík (jezdec) a směrový závěrník pro jízdu od/do Všetat v základní poloze (bez určení koleje a směru).

Návěstní hradlo návěstidla S od Všetat bylo uvolněné (červená clonka – znemožňovala obsluhu hlavního návěstidla S).

Návěstní hradlo L2, L1, L3-7 do Všetat bylo uvolněné (červená clonka – znemožňovala obsluhu hlavních návěstidel L2, L1, L3-7).

Závěr výměn od/do Všetat byl uzavřený (bílá clonka – umožňoval obsluhu výhybek).
Stav počítadla obsluh vybavovacího tlačítka hradlové zarážky od/do Všetat byl 30845 (odpovídalo stavu uvedeném při předání směny dle Odevzdávky dopravní služby).

Indikační deska:

Stav počitadla obsluh tlačítka Pn – S pro obsluhu přivolávací návěsti návěstidla S byl 20917 (odpovídalo stavu uvedenému při předání směny dle Odevzdávky dopravní služby).

Tlačítka *„Stůj odj.“* a *„Stůj náv. S“* byla opatřena plombami, v Odevzdávce dopravní služby bylo uvedeno, že stav staničního zabezpečovacího zařízení byl *„v pořádku“* a plomby *„neporušeny“.*

Traťový souhlas mezi žst. Neratovice a Všetaty byl udělen pro jízdy vlaků ve směru od žst. Všetaty, dále svítila indikace volnosti tratě.

V době ohledání nevykazovalo zabezpečovací zařízení zjevnou poruchu.

Povětrnostní podmínky v době vzniku MU:

zataženo, déšť, mírná mlha, +11 °C, mírný vítr do 4 m/s, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: plochý terén, místo v prostoru železniční stanice, intravilán města. Geografické podmínky neměly na vznik MU žádný vliv.

V místě vzniku MU (tj. prostor St.2 a výhybky č. 26) nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- HDV (vlak Os 9529) 2 000 000 Kč;*)
- ŘDV (vlak Os 9529) 20 000 Kč;*)
- zařízení dráhy včetně provedení obnovovacích prací HZS SŽ 377 536 Kč;
- životním prostředí 0 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 2 397 536 Kč.** *)

*) Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU došlo k přerušení provozu mezi žst. Neratovice a žst. Brandýs nad Labem od 12:34 h do 13:00 h. Provozování drážní dopravy mezi žst. Neratovice a žst. Všetaty bylo přerušeno od 12:34 h do 14:25 h. K úplnému obnovení provozu bez omezení na 1. a 2. SK a výhybce č. 26 došlo dne 4. 11. 2025 ve 14:45 h.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí 1 žst. Neratovice, zaměstnankyně SŽ (dále též výpravčí 1);
- signalistka St.2 žst. Neratovice, zaměstnankyně SŽ (dále též signalistka St.2).

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 9529, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- výpravčí 2 žst. Neratovice, zaměstnankyně SŽ (dále též výpravčí 2).

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

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Skály výhybna – Turnov, byla SŽ.

Dopravcem vlaku Os 9529 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

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

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	**Os 9529**	**Sestava vlaku:**		**Režim brzdění:**
Délka vlaku (m):	50	Vedoucí DV (ŘV):	50 54 80-29 208 – 3	R
Počet náprav:	8	HDV (za ŘV):	95 54 5 854 027 – 0	R
Hmotnost (t):	102			
Potřebná brzdicí procenta (%):	104			
Skutečná brzdicí procenta (%):	132			
Chybějící brzdicí procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h^{-1}):	40			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 9529:

- držitelem ŘV a HDV byly ČD;
- ve vlaku bylo 30 cestujících.

Vedoucí DV, resp. ŘV bylo v době vzniku MU vybaveno zapnutým elektronickým registračním rychloměrem UniControls – Tramex, typ RE1xx, výrobní číslo 8062.

Z rozboru zaznamenaných dat z rychloměru UniControls – Tramex vyplývá:

Čas po korekci (h)	Poloha čela vlaku (km)	Rychlost vlaku ($km.h^{-1}$)	Popis vybraných událostí za jízdy vlaku Os 9529
12:17:07	-	1	rozjezd v žst. Mělník
12:30:20	37,089	1	rozjezd ze zastávky Tišice
12:31:58	35,678	82	nejvyšší dosažená rychlost
12:32:03	35,564	81	aktivace průběžné brzdy
12:32:04	35,551	81	plnění brzdových válců po použití průběžné brzdy (nejnižší tlak vzduchu v HP byl 4,175 MPa)
12:32:15	35,335	55	vyrovnání tlaku vzduchu v HP na 4,975 po odbrzdění, následovala jízda výběhem
12:32:25	35,201	47	čelo vlaku minulo vjezdové návěstidlo S v žst. Neratovice (s návěstí dovolující jízdu nejvýše rychlostí 40 $km.h^{-1}$)
12:33:01	34,763	43	čelo vlaku minulo začátek výhybky č. 31 (1. výhybka na zhlaví)
12:33:12	34,629	43	8. náprava vlaku uvolnila KO V30/31/Vk2
12:33:20	34,534	42	čelo vlaku minulo služební přechod u stavědla St.2 v km 34,535
12:33:24	34,492	42	čelo vlaku minulo hrot jazyka výhybky č. 26
12:33:25	34,481	42	konec vlaku minul služební přechod u stavědla St.2 v km 34,535 a čelo vlaku minulo km 34,481 (tj. 11 m za hrotem jazyka výhybky č. 26)
12:33:26	34,469	42	6. náprava minula hrot jazyka výhybky č. 26 v km 34,492
12:33:27	34,458	41	6. náprava v km 34,488, tj. 4 m za hrotem jazyka výhybky č. 26
12:33:28	34,446	41	**vznik MU,** 7. a 8. náprava vlaku minula hrot jazyka výhybky č. 26 (v km 34,492), došlo k nezajištěné jízdě a k vykolejení 7. a 8. nápravy vlaku (v km 34,485),
12:33:31	34,407	35	čelo vlaku minulo odj. návěstidla L1 a L2 v km 34,410
12:33:39	34,374	0	zastavení vlaku
12:33:41	34,374	0	zavedení přímočinné brzdy, plnění brzdových válců

Tlačítko bdělosti od vlakového zabezpečovače bylo průběžně obsluhováno.
Oranžově podbarvený údaj rychlosti – překročena nejvyšší dovolená rychlost vlaku.
Modře podbarvený text obsahuje dopočítané údaje.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku 40 $km.h^{-1}$ byla překročena až o 7 $km.h^{-1}$. Vlakový zabezpečovač LS06 byl zapnutý v režimu „Provoz“ a byl obsluhován během jízdy vlaku. Vlakový zabezpečovač ETCS byl v poloze vypnuto.

Dne 14. 11. 2025 bylo provedeno komisionální zjištění technického stavu HDV a ŘV po MU se závěrem, že byla provozována v souladu s přílohou č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Úsek žst. Všetaty – žst. Neratovice leží na jednokolejné trati Výhybna Skály – Turnov (dle TTP 537). Je zabezpečen TZZ 3. kategorie (dle SŽ TNŽ 34 2620) – automatickým hradlem typu AH-88, bez oddílových návěstidel. Trať nebyla (vyjma žst. Všetaty) vybavena VZ LS ani ETCS. Základní rádiové spojení bylo v úseku trati Všetaty – Neratovice na síti GSM-R.

Trať v místě MU na všetatském zhlaví žst. Neratovice byla ve směru jízdy vlaku Os 9529 vedena v mírném pravostranném oblouku v úrovni okolního terénu a klesala se sklonem 4,9 ‰.

V místě MU byla dle TTP traťová rychlost 55 $km.h^{-1}$, přičemž rychlost jízdy vlaku Os 9529 byla dále omezena návěstí vjezdového návěstidla S na 40 $km.h^{-1}$ (při vjezdové vlakové cestě od tohoto návěstidla na 2. SK).

Žst. Neratovice byla vybavena SZZ 2. kategorie (dle SŽ TNŽ 34 2620) – elektromechanickým zabezpečovacím zařízením vzor 5007 se světelnými návěstidly (do provozu uvedeno v roce 1981).

Pojížděné výhybky (ve vlakové cestě od žst. Všetaty na 2. SK) ve směru jízdy vlaku Os 9529 č. 31, 30, 29 a 26 byly přestavovány ústředně elektrickým přestavníkem signalistou St.2 žst. Neratovice pomocí dvoupolohových výměnových kliček. Indikace koncové polohy výhybek byla na indikační desce St.2 označené „Indikační deska č.1“ (viz Obr. č. 6). Výhybky č. 29 a 26 nebyly opatřeny zařízením, které vyhodnocuje přítomnost drážního vozidla ve sledovaném úseku (kolejovým obvodem – dále též KO). Vyhodnocení průjezdu kontrolním místem ve směru jízdy vlaku bylo prováděno dvojicí paralelních KO S1K a V30/31/Vk2, dále KO nebyly zřízeny (viz Obr. č. 9). SZZ nebylo vybaveno zařízením pro zaznamenávání dat.

Před samotným místem MU byl ve směru jízdy vlaku ŽP P2671 v km 34,645. PZZ tohoto ŽP a SZZ žst. Neratovice byla vzájemně závislá. PZZ bylo vybaveno zařízením pro zaznamenávání dat. PZZ kategorie PZS 3ZNI bylo uvedeno do provozu v roce 2002. Při ohledání místa MU vykazovalo PZZ správnou činnost. Světelná výstraha byla dávána dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ a zvuková výstraha PZZ byla v činnosti.

Analýza zaznamenaných dat činností SZZ a PZZ ŽP P2671

Čas bez korekce (h)	Popis vybraných událostí
12:30:39	uvolnění návěstního hradla vjezdového návěstidla S výpravčí 1
12:30:40	natažení spouštěcího relé (spuštění výstrahy a návazně měření předzvěstní doby PZZ)
12:31:20	uzavření závor PZZ
12:33:13	uzavření návěstního hradla vjezdového návěstidla S signalistkou St.2 (po vybavení hradlové zarážky uvolněním KO V30/31/Vk2 koncem vlaku)
12:33:19	stisknutí tlačítka na ovládací skříňce přejezdu „E“ (ŽP P2671) na St.2 signalistkou St.2
12:33:32	otevření závor a ukončení výstrahy PZZ na základě stisknutí tlačítka na ovládací skříňce ŽP P2671 (viz Obr. č. 7) signalistkou St.2 (ve 12:33:19 h)

Tabulka č. 1: Analýza zaznamenaných dat o činnosti SZZ a PZZ ŽP P2671.

Dne 16. 12. 2025 bylo DI na St.2 v žst. Neratovice prováděno ověřování doby stavění vjezdové VC, průjezdů vlaků kolem St.2 a následného rušení VC na 2. SK od žst. Všetaty.

Průměrná doba trvání úkonů prováděných signalistkou St.2			
Čas začátku záznamu videa (min)	Čas konce záznamu videa (min)	změřený čas (s)	akce
00:06	00:25	19	příprava VC, vč. přestavení výh. č. 26 s kontrolou koncové polohy
00:28	00:44	16	od vybavení HZ (konec vlaku opustil KO V30/31/Vk2) do průjezdu konce vlaku kolem St.2
00:44	00:55	11	od průjezdu konce vlaku kolem St.2 do uvolnění námezníku výhybky č. 26*
00:55	01:00	5	doba obsluhy SZZ signalistkou* obsluhou návěstní kličky vjezd. návěstidla S a uzavřením návěstního hradla S společně s HZ (bez obsluhy PZS, kolejového závěrníku a výměnové kličky výhybky č. 26)
01:01	01:06	5	uvolnění závěru výměn výpravčí (následně je technicky možné obsloužit kolejový závěrník a poté přestavit výh. č. 26 do základní polohy na 1. SK)
01:00	01:07	7	povel k samotnému otevření přejezdu (otočení signalistky od výhybkářského přístroje k oknu a stisknutí tlačítka na ovládací skříňce přejezdu „E“ (ŽP P2671), viz Obr. č. 7)
01:07	01:10	3	otočení signalistky zpět k výhybkářskému přístroji za účelem jeho další obsluhy
01:10	01:14	4	přestavení kolejového závěrníku a výměnové kličky výh. č. 26 do základní polohy (bez kontroly její koncové polohy)
01:10	01:16	6	přestavení kolejového závěrníku a výměnové kličky výh. č. 26 do základní polohy (vč. kontroly její koncové polohy)
00:55	01:16	21	obsluha SZZ, vč. přestavení výh. č. 26 (vč. povelu k otevření přejezdu)
* po splnění podmínek pro zrušení VC daných předpisy SŽ D1 a SŽ Z1 (konec vlaku uvolnil námezník poslední pojížděné výhybky na stanovenou vzdálenost).			

Tabulka č. 2: Průměrná doba trvání úkonů spojených se stavěním a rušením VC.

Pozn.
Uvedené časy jsou orientační a jsou ovlivněny rychlostí obsluhy konkrétního zaměstnance a rychlostí vlaku.

Analýza obsluhy SZZ signalistkou St.2 v době vzniku MU je uvedena v bodě 4.1.1 této ZZ.

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

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

- strojvedoucí vlaku Os 9529 – Zápis se zaměstnancem:
  - na směnu nastoupil dne 2. 11. 2025 v 9:59 h v žst. Praha hl. n.;
  - po odjezdu ze zastávky Tišice viděl na předvěsti vjezdového návěstidla návěst „Očekávejte rychlost 40 km/h“ a snížil rychlost, další snížení rychlosti následovalo při jízdě kolem vjezdového návěstidla v poloze *„Rychlost 40 km/h a očekávej Stůj“* (pozn. DI: správně se jedná o návěst „Rychlost 40 km/h a výstraha“);
  - po vjezdu vlaku na 2. staniční kolej ucítil trhnutí a po pár metrech zastavil;
  - po zkontrolování přístrojů vyhlédl z okna stanoviště a zjistil vykolejení motorového vozu;
  - zjistil spolu s vlakvedoucím zdravotní stav cestujících, kdy nikdo nebyl zraněn;
  - MU ohlásil ústně výpravčí stojící venku (pozn. DI: dle SŘ Výpravčí 2).

- výpravčí 1 – Zápis se zaměstnancem:
  - na směnu nastoupila dne 2. 11. 2025 v 6:10 h;
  - nařídila signalistům přípravu vlakové cesty pro vlak Os 9529 na 2. kolej a pro vlak Os 9508 na 1. kolej;
  - signalisté řádně postavili vlakové cesty pro vlaky Os 9529 a Os 9508;
  - signalistka St.2 uzavřela návěstní hradlo S od Všetat;
  - poté uvolnila závěr výměn od Všetat;
  - ve 12:34 h přijala hovor od signalistky St.2 o vykolejení vlaku (pozn. DI: Os 9529);
  - výpravčí vnější služby (pozn. DI: dle SŘ Výpravčí 2) následně oznámila zastavení vlaku Os 9529 před nástupištěm koleje č. 2;
  - MU ohlásila nehodové pohotovosti PO Kralupy nad Vltavou a CDP Praha.

- signalistka St.2 – Zápis se zaměstnancem a Záznam o podání vysvětlení pro DI:
  - na směnu nastoupila dne 2. 11. 2025 v 6:05 h odpočatá;
  - na dráze pracuje od 1. 2. 2016. Nejdříve ve funkci dozorce výhybek v žst. Vraňany a následně od února 2017 jako signalistka nejprve na St.1 a poté na St.2 v žst. Neratovice;
  - během mateřské/rodičovské dovolené (pozn. DI: od r. 2022 do 1. 9. 2025) pracovala na dohodu o pracovní činnosti (DPČ) jako signalistka v žst. Mělník a v žst. Neratovice;
  - pár dnů před mimořádnou událostí (29. 10. 2025) se dozvěděla, že přijde o zaměstnání z důvodu modernizace zabezpečovacího zařízení. Byla to pro

ni složitá situace, neboť má dvě malé děti a vychovává je sama. Byla jedinou osobou s příjmem v domácnosti;

- vzhledem k tomu, že byla neděle, tak práce nebylo tolik, člověk má více času přemýšlet nad ztrátou zaměstnání;
- po zdravotní stránce se cítila dobře, a pokud jde o osobní situaci, necítila se i přes výše uvedené nezpůsobilá k výkonu své práce;
- před směnou byla s dětmi. Věnovala se běžným domácím pracím, žádnou fyzickou namáhavou práci nevykonávala;
- standardně probíhá příprava vlakové cesty takto:

  „*Telefonicky dostanu pokyn od výpravčího k postavení vlakové cesty pro jízdu vlaku do stanice nebo ze stanice. Já si udělám vše, co mám, zkontroluji si svůj obvod. Vzhledem k tomu, že my na stavědle č. 2 máme závory zapojené na návěstní hradlo, tak neobsluhuji závory při stavění vlakové cesty. Zkontroluji volnost vlakové cesty, přestavím výhybky do požadovaného směru. Zabezpečím vlakovou cestu a postavím návěstidlo.*“;
- po vybavení hradlové zarážky při vjezdu vlaku Os 9529 na 2. kolej uvedla návěstní kličku do základní polohy, „*zavřela za vlakem“* (pozn. DI: provedla uzavření návěstního hradla spolu s hradlovou zarážkou);
- výpravčí uvolnila závěr výměn;
- přestavila výhybku č. 26 pro odjezd vlaku z 1. koleje do žst. Všetaty (pozn. DI: sice bez telefonického příkazu k přípravě vlakové cesty pro odjezd vlaku z 1. koleje, ale základní poloha výhybky č. 26 byla rovněž na 1. SK);
- na otázku: *„Sledovala jste jízdu vlaku Os 9529? Viděla jste koncové návěsti vlaku Os 9529 před započetím rušení vlakové cesty?“* Odpověděla: *„Asi ne. Nečekala jsem na konec vlaku.“;*
- neví, co bylo důvodem toho jednání, tj. předčasného započetí obsluhy staničního zabezpečovacího zařízení při rušení vjezdové vlakové cesty;
- dříve takto rozhodně nejednala;
- těsně před vznikem MU nevykonávala žádnou jinou činnost, která přímo nesouvisí s výkonem dopravní služby;
- byla si vědoma, že výhybka č. 26 se začne přestavovat hned, jak přeloží výměnovou kličku;
- výhybky č. 31 a 30 jsou vybaveny indikací obsazení, výhybky č. 29 a 26 tuto indikaci obsazení nemají;
- vznik MU ohlásila ihned, nevzpomíná si na jakém spojení, určitě se jednalo o drážní spojení (telefon);
- staniční zabezpečovací zařízení bylo před vznikem MU dne 2. 11. 2025 v pořádku;
- s kolegy ve stanici Neratovice vycházela výborně.

Prostor v místě MU nebyl monitorován kamerovým systémem se záznamem.

Přepis komunikace výpravčí žst. Neratovice – signalisté St.1 a St.2:

Začátek hovoru (bez korekce): 2. 11. 2025, 12:29:54 h	**Délka nahrávky**: 9 s
Obsah přepisu: celá nahrávka	
výpravčí	*„Vlak 9529 ze stanice Všetaty na druhou kolej.“*
signalistka St.2	*„Vlak 9529 ze stanice Všetaty na druhou kolej, druhé stavědlo rozumí.“*
signalistka St. 1	*„První stavědlo rozumí, pro vlak 9529 na druhou kolej volno* příjmení signalistky St.1.*“*

Začátek hovoru (bez korekce): 2. 11. 2025, 12:30:07 h	**Délka nahrávky**: 11 s
Obsah přepisu: celá nahrávka	
výpravčí	*„Vlak 9508 ze stanice Měšice na první kolej.“*
signalistka St.2	*„Vlak 9508 ze stanice Měšice na první kolej, první stavědlo rozumí.“*
signalistka St. 1	*„Druhé stavědlo rozumí, pro vlak 9508 na první kolej volno* příjmení signalistky St.2.*“*

Výpravčí 1 v Zápisu se zaměstnancem uvedla, že ve 12:34 h přijala hovor od signalistky St.2 o vykolejení vlaku (pozn. DI: Os 9529), tuto skutečnost potvrdila i signalistka St.2 ve svém vyjádření pro DI. Záznam tohoto hlášení nebyl provozovatelem dráhy doložen, více viz bod 4.1.1. této ZZ.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

- 12:17 h odjel vlak Os 9529 ze žst. Mělník, ve 12:30 h se rozjel ze zastávky Tišice;
- 12:29 h dala výpravčí 1 příkaz k přípravě VC pro vlak Os 9529 od žst. Všetaty na 2. kolej, obě signalistky (stavědel St.1 a St.2) příkaz potvrdily;
- 12:30 h dala výpravčí 1 příkaz k přípravě VC pro vlak Os 9508 od žst. Měšice u Prahy na 1. kolej, obě signalistky (stavědel St.1 a St.2) příkaz potvrdily;
- 12:30 h bylo provedeno postavení vjezdové VC z žst. Všetaty na 2. kolej obsluhou zabezpečovacího zařízení výpravčí 1 a signalistkou stavědla St.2;
- 12:31 h došlo k uzavření PZS (ŽP P2671) – obsluhou zabezpečovacího zařízení výpravčí 1 (uvolněním návěstního hradla vjezdového návěstidla S);
- 12:33 h konec vlaku uvolnil KO V30/31/Vk2, čímž došlo k vybavení hradlové zarážky, a signalistka St.2 uzavřela návěstní hradlo vjezdového návěstidla S a hradlové zarážky;
- 12:33 h signalistka St.2 provedla otevření přejezdu obsluhou tlačítka na ovládací skříňce přejezdu „E“ (ŽP P2671) a přestavení kolejového závěrníku a následně výhybky č. 26 do základní polohy.

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

- 12:33 h vznik MU;
- 12:34 h signalistka St.2 oznámila vznik MU výpravčí 1 žst. Neratovice;
- 12:35 h výpravčí 1 žst. Neratovice oznámila vznik MU na nehodovou pohotovost PO Kralupy nad Vltavou;
  následně strojvedoucí vlaku Os 9529 (po zjištění zdravotního stavu cestujících) oznámil vznik MU výpravčí 2 žst. Neratovice stojící venku ústně;
- 12:37 h výpravčí 1 žst. Neratovice oznámila vznik MU na CDP Praha;
- 12:45 h aktivace HZS SŽ vedoucím dispečerem CDP Praha;
- 12:49 h vedoucí dispečer CDP Praha ohlásil MU na O18 SŽ;
- 12:52 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
- 14:17 h zahájení ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
- 14:22 h inspektor DI udělil pokyn pro umožnění jízd vlaků (mimo 1. a 2. SK) od/do žst. Všetaty;
- 14:25 h SŽ obnovila provoz (mimo 1. a 2. SK) od/do žst. Všetaty (na základě předchozího pokynu DI – viz výše);
- 16:25 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 4. 11. 2025 14:45 h zprovoznění kolejí č. 1 a 2 a výhybky č. 26.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval ve 12:45 h, tj. 12 min. po vzniku MU, vedoucí dispečer CDP Praha.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Hasičský záchranný sbor SŽ, JPO Praha a JPO Kralupy nad Vltavou.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy SŽ

Provozovatel dráhy byl povinen mj. dle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení a dále byl mj. oprávněn dle § 22 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy.

Provozovatel dráhy stanovil technologické postupy organizace a způsobu udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy, které jsou obsaženy

mj. v předpisech SŽ D1 a SŽ Z1. Jde zejména o zjištění, že vlak dojel na určenou kolej celý, postupy pro přípravu a rušení vlakových cest a stanovení podmínek pro přestavování výhybek.

1. Obsluha zabezpečovací zařízení signalistkou St.2

Signalista St.2 žst. Neratovice je podle staničního řádu, předpisů SŽ D1 a SŽ Z1 povinen:

- provádět přípravu, stavění a rušení vlakové cesty podle příkazů výpravčího 1;
- dle čl. 318 odst. 19 předpisu SŽ D1 po ohlášení a postavení vlakové cesty sledovat do příjezdu nebo odjezdu vlaku postavení vlakové cesty a její volnost;
- dle čl. 313 odst. 4 (v návaznosti na čl. 313 odst. 2) sledovat vlak z místa před svým stanovištěm anebo ze stanoviště (stavědla), aby mohl zjistit případnou závadu na jedoucích vozidlech, zjistitelnou pohledem nebo poslechem, a aby doprovod vlaku mohl zjistit, zda mu signalista nedává ruční návěsti;
- dle čl. 276 odst. 4 předpisu SŽ D1 zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty nebo jiný zaměstnanec stanovený ZDD může výpravčímu ohlásit, že vlak vjel celý za těchto podmínek:
  - a) zjistil-li, že vlak vjel celý podle odst. 1 tohoto článku (tj. mj. pohledem na návěst „Konec vlaku“ v návaznosti na čl. 149 odst. 5 předpisu SŽ D1, který definuje návěst „Konec vlaku“) a
  - b) vjíždějící vlak uvolnil zadní námezník minimálně na 20 m (odhadem).
- dle čl. 54 odst. 6 písm. b) předpisu SŽ D1 s výjimkou možnosti zabránění hrozícímu nebezpečí je zakázáno:
  - b) přestavovat výměny nebo PHS výhybek a kolejových křižovatek obsazených vozidly;
- dle tabulky 20 (úkon č. 13a) v čl. 6.3.1.2 předpisu SŽ Z1 vrátit ovládací prvky předvěsti a hlavního návěstidla do základní polohy až po splnění podmínky, že vlak vjel do stanice celý;
- dle čl. 6.3.1.3 předpisu SŽ Z1 postupovat při rušení vjezdové vlakové cesty dle tabulky 21, nastaly-li podmínky pro zrušení vlakové cesty (vlak vjel celý a uvolnil námezníky všech pojížděných výhybek ve vlakové cestě);
- obsluhou zabezpečovacího zařízení (tj. přestavením návěstní kličky vjezdového návěstidla S do základní polohy a uzavřením návěstního hradla příslušného návěstidla) ohlásit výpravčímu (dle čl. 276 odst. 2 písm. a) předpisu SŽ D1), že vlak vjel do stanice celý a uvolnil zadní námezník poslední pojížděné výhybky na stanovenou vzdálenost (dle čl. 276 odst. 4 předpisu SŽ D1 viz výše).

Analýza dat rozboru rychloměru a obsluhy SZZ před MU:

DI se v rámci šetření zabývala rozborem obsluhy SZZ signalistkou St.2 bezprostředně před danou MU. DI vlastním měřením zjistila obvyklou dobu trvání úkonů obsluhy zabezpečovacího zařízení (viz Tabulka č. 2 v bodě 3.1.8 této ZZ), které porovnala s rozborem rychloměru HDV vlaku Os 9529 (v bodě 3.1.7 této ZZ) a analýzou zaznamenaných dat o činnosti SZZ a PZZ ŽP P2671 (viz Tabulka č. 1 v bodě 3.1.8 této ZZ).

Podle rozboru rychloměru:

- od doby uvolnění KO V30/31/Vk2 do doby minutí služebního přechodu u stavědla St.2 koncem vlaku Os 9529 (tzn. čelo vlaku bylo 11 m za hrotem jazyka výhybky č. 26) uplynulo 13 s;
- od doby uvolnění KO V30/31/Vk2 koncem vlaku Os 9529 do doby minutí 6. nápravy vlaku hrotu jazyka výhybky č. 26 (která jela správně na 2. SK), uplynulo 14 s;
- od doby uvolnění KO V30/31/Vk2 koncem vlaku Os 9529 do doby minutí 8. nápravy vlaku hrotu jazyka výhybky č. 26, kdy došlo k MU, uplynulo 16 s.

Celkový součet obvyklých dob obsluhy zabezpečovacího zařízení byl cca 14 – 19 s:

- 1) 5 s trvá přeložení návěstní kličky návěstidla S a uzavření návěstního hradla S společně s HZ signalistkou St.2;
- 2) 5 s trvá uvolnění závěru výměn výpravčí 1, během této doby signalistka může provést otevření přejezdu P2671, které obvykle trvá cca 10 s (včetně pohybů signalistky k a od ovládací skříňky PZZ viz Obr. č. 7);
- 3) 4 s trvá přestavení kolejového závěrníku a výhybky č. 26 do základní polohy signalistkou St.2.

Z výše uvedeného vyplývá, že skutečná doba obsluhy zabezpečovacího zařízení signalistkou St.2 před MU byla kratší než DI zjištěná obvyklá doba obsluhy zabezpečovacího zařízení (tzn. obsluha před vznikem MU byla rychlejší).

DI šetřením zjistila, nejenže signalistka St.2 započala s obsluhou SZZ při jízdě vlaku Os 9529 bezprostředně po vybavení HZ (tj. po uvolnění KO V30/31/Vk2), tj. nejenže tedy obsloužila SZZ dříve, než konec vlaku uvolnil námezník poslední pojížděné výhybky, ale dokonce obsloužila SZZ dříve než projel konec vlaku Os 9529 kolem jejího stanoviště (St.2). Tím nedodržela výše uvedená ustanovení předpisů SŽ D1 a SŽ Z1.

Stav SZZ v žst. Neratovice v době vzniku MU, které umožnilo předčasné zrušení VC ještě před uvolněním poslední pojížděné ústředně přestavované výhybky (č. 26) ve VC, je blíže popsán v bodě 4.2.1 této ZZ.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, vnitřních předpisů a technických norem, týkající se úloh a povinností **provozovatele dráhy, v příčinné souvislosti s MU**:

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

  „Provozovatel dráhy je povinen:

  a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.“;

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

  „... Výhybku není dovoleno přestavovat před pohybujícími se drážními vozidly tak, aby byla ohrožena bezpečnost jejich jízdy, pod pohybujícími se vozidly, s výjimkou výhybek, které se přestavují přímo vozidly, a v případech odvrácení nebezpečí.“;

- čl. 54 odst. 2 předpisu SŽ D1:

  „Pro jízdy vlaků, PMD a posunu obsluhují výhybky a za jejich správnou polohu odpovídají výhybkáři.“

  V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 54 odst. 2 předpisu SŽ D1 do souvislosti s:

  - čl. 26 odst. 5 předpisu SŽ D1:

  „Výhybkář je společný název pro všechny zaměstnance určené k obsluze výhybek a výkolejek (např. výhybkář, dozorce výhybek, signalista).“;

- čl. 54 odst. 6 předpisu SŽ D1:

  „S výjimkou možnosti zabránění hrozícímu nebezpečí je zakázáno:

  a) přestavovat výměny nebo PHS pokud přes ně byla dovolena jízda vozidla;

  b) přestavovat výměny nebo PHS výhybek a kolejových křižovatek obsazených vozidly; “;

- čl. 276 odst. 4 předpisu SŽ D1:

  „Zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty nebo jiný zaměstnanec stanovený ZDD může výpravčímu ohlásit, že vlak vjel celý za těchto podmínek:

  a) zjistil-li, že vlak vjel celý podle odst. 1 tohoto článku a

  b) vjíždějící vlak uvolnil zadní námezník minimálně na 20 m (odhadem).“;

  V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 276 odst. 1 předpisu SŽ D1 do souvislosti s:

  - čl. 276 odst. 1 předpisu SŽ D1:

    „Zjištění, že vlak vjel celý, je možno provést:

    a) pohledem na návěst Konec vlaku.“;

  - čl. 276 odst. 2 písm. a) předpisu SŽ D1:

    „Hlášení, že vlak vjel celý, se provádí:

    a) obsluhou zabezpečovacího zařízení.“;

- čl. 313 odst. 4 předpisu SŽ D1:

  „Kromě výpravčího sledují vlak za stejných podmínek všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, ...“

  V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 313 odst. 4 předpisu SŽ D1 do souvislosti s:

  - čl. 313 odst. 2 předpisu SŽ D1:

    „Výpravčí sleduje vlak za vjezdu, odjezdu i průjezdu z místa před svým stanovištěm anebo ze stanoviště (stavědla), aby mohl zjistit případnou závadu na jedoucích vozidlech, zjistitelnou pohledem nebo poslechem, …“;

- čl. 6.3.1.2 předpisu SŽ Z1:

  tabulka 20 – Stavění vlakové cesty u EMZZ:

  Úkon č. 13: *„13a) Vrátí ovládací prvky předvěsti a hlavního návěstidla do základní polohy;*

  Poznámka: Podmínkou pro tento úkon je, že vlak vjel/odjel celý“;

- čl. 6.3.1.3 předpisu SŽ Z1:

  „Nastaly-li podmínky pro zrušení vlakové cesty (vlak vjel/odjel celý a uvolnil námezníky všech pojížděných výhybek ve vlakové cestě) postupují obsluhující zaměstnanci při rušení vjezdové nebo odjezdové vlakové cesty dle tabulky 21“. (Pozn. DI: v tabulce 21 je uveden další postup pro rušení vlakové cesty u EMZZ).

2. Komunikace přes nenahrávané spojení

Výpravčí 1 v Zápisu se zaměstnancem uvedla, že ve 12:34 h přijala hovor od signalistky St.2 o vykolejení vlaku (pozn. DI: Os 9529), tuto skutečnost potvrdila i signalistka St.2 ve svém vyjádření pro DI. Tato komunikace měla být prováděna přednostně pomocí spojení se záznamem komunikace dle čl. 23 odst. 5 předpisu SŽ D1, nicméně záznam komunikace (nahrávka) z tohoto hlášení nebyl na záznamovém zařízení nalezen, z čehož vyplývá, že předmětná komunikace proběhla přes nenahrávané spojení.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože komunikace ve věci ohlášení vzniku MU proběhla až po vzniku MU a 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 tolerovala:

- § 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. 6.3.5 předpisu SŽDC T1:

  „ … Při výkonu dopravní služby, tam kde je zřízeno záznamové zařízení, je nutno pro veškeré hovory přednostně používat ta spojení, na kterých je záznam komunikace prováděn. ...“.;

Dopravce ČD

Dopravce byl povinen mj. dle § 35 odst. 1 písm. a) a f) 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 řídit se při

provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

Dále byl dopravce povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti, jednal podle zjištěných skutečností a za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost, zastavil vlak bezpečně před návěstěným místem, v souladu s ustanoveními § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Strojvedoucí byl povinen v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, tj. od vjezdového návěstidla S žst. Neratovice v km 35,201 s návěstí „Návěst Rychlost 40 km/h a výstraha“ jet nejvyšší dovolenou rychlostí 40 $km.h^{-1}$. Vlak Os 9529 dle rozboru dat z registračního rychloměru v době minutí vjezdového návěstidla S žst. Neratovice jel rychlostí 47 $km.h^{-1}$, poté docházelo k pozvolnému klesání rychlosti vlaku na dráze přes 700 m až na rychlost 41 km/h, kdy 7. náprava vlaku míjela hrot jazyka výhybky č. 26 a následně došlo k vykolejení vlaku a prudkému poklesu rychlosti.

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti vlaku nemělo vliv na vznik MU, neboť k vykolejení došlo v souvislosti s nedovoleným přestavením výhybky pod jedoucími drážními vozidly.

Zjištění:

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

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

  „*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. g) zákona č. 266/1994 Sb.:

  „Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;

- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

  „Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,“;

- § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

  „*Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost*“;

- § 37 odst. 7 písm. d) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

  „Vlak nesmí překročit nejvyšší dovolenou rychlost, která se určuje jako nejnižší hodnota z …

  d) dovolené rychlosti stanovené návěstidly, ...“;

- čl. 77 odst. 9 předpisu SŽ D1:

  „Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl vnímat a řídit se jimi.“;

- čl. 171 písm. b) vnitřního předpisu ČD V15/I:

  „*Strojvedoucí vedoucího (hnacího) vozidla vlaku musí při správném účinkování průběžné brzdy v závislosti na aktuálních traťových podmínkách, okamžité dopravní situaci a skutečné okamžité rychlosti vlaku zajistit:*

  b) Snížení rychlosti vlaku na hodnotu požadovanou návěstmi, předpisovými ustanoveními nebo vydanými pokyny“;

- čl. 102 odst. 1 písm. a) předpisu SŽ D1:

  „*Návěsti vyjádřené dvěma světly dovolují jízdu vlaku a:*

  - *dolním světlem, případně doplněný indikátorem (viz znázornění na obrázku 105 tohoto článku), přikazují strojvedoucímu jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu nejvýše návěstěnou rychlostí. Není-li obvod výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu, přikazují strojvedoucímu jet nejvýše návěstěnou rychlostí až k následujícímu hlavnímu návěstidlu nebo až do úrovně označení konce obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením, nenásleduje-li již v této dopravně další hlavní návěstidlo pro příslušný směr jízdy. Návěstěná rychlost je vyjádřena první částí názvu návěsti, např.: Rychlost 100 km/h ...;*“;

- čl. 112 odst. 3 předpisu SŽ D1:

  „*Od úrovně vjezdového návěstidla nesmí strojvedoucí překročit rychlost návěstěnou návěstním znakem vjezdového návěstidla až do doby, než celý vlak mine obvod výhybek přilehlý k vjezdovému návěstidlu.“;*

- čl. 112 odst. 4 předpisu SŽ D1:

  „*Když celý vlak minul obvod výhybek přilehlých k vjezdovému (cestovému) návěstidlu, musí strojvedoucí jet do úrovně konce vlakové cesty tak, aby vlak nepřekročil:*

  - *rychlost stanovenou dolním světlem (případně doplněným jedním nebo dvěma světelnými pruhy nebo indikátorem [viz však písm. da)], popř. indikátorovou tabulkou s číslicí „5“) světelného vjezdového (cestového) návěstidla, byla-li horním světlem předvěstěna stejná rychlost, další snižování rychlosti nebo návěst Stůj. Byla-li předvěstěna návěst Stůj a následující hlavní návěstidlo již dovoluje jízdu rychlostí vyšší, než byla rychlost stanovená dolním světlem, může strojvedoucí zvyšovat rychlost podle návěsti následujícího návěstidla;“;*

  V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 112 předpisu SŽ D1 do souvislosti s:

  - čl. 102 odst. 10 předpisu SŽ D1:

    „*Návěst Rychlost 40 km/h a výstraha (žluté světlo a nad ním žluté světlo).“.*

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností dopravce v příčinné souvislosti s MU.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

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

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

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

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Úlohy a povinnosti jiných osob nebo subjektů nesouvisely se vznikem MU.

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení

V rámci šetření bylo zjištěno, že výhybka č. 26, která byla signalistkou St.2 předčasně (nedovoleně) přestavena, byla přestavována ústředně, přičemž jednak nebyla vybavena prostředkem pro zjišťování volnosti, a proto nebylo SZZ obecně znemožněno její přestavování při obsazení jí příslušného kolejového úseku, a zároveň nebylo SZZ znemožněno přestavování této výhybky v době, kdy byla výhybka součástí postavené vjezdové vlakové cesty a dosud nebyla projeta.

Co se týče možného přestavování obsazené výhybky obecně, dle čl. 5.6.3 písm. a) SŽ TNŽ 34 2620 ve staničním zabezpečovacím zařízení 2. kategorie nemusí být ústřední přestavování výhybek a výkolejek závislé na vyhodnocení jejich volnosti, mj. pokud je na ně z místa obsluhy vidět, což bylo v případě výhybky č. 26 v žst. Neratovice zajištěno.

Přestavování této výhybky v době, kdy byla součástí postavené vjezdové vlakové cesty a dosud nebyla projeta, by mělo být SZZ znemožněno umístěním zařízení pro kontrolu průjezdu drážního vozidla v rámci SZZ 2. kategorie dle čl. 6.3.1 písm. c) SŽ TNŽ 34 2620, ve vazbě na čl. 10.4.2 téže normy.

Čl. 6.3.1 písm. c) SŽ TNŽ 34 2620 uvádí:

„Kontrola průjezdu drážního vozidla kontrolním místem se musí vyhodnocovat:

c) ve staničním zabezpečovacím zařízení 1. a 2. kategorie s ústředně přestavovanými výhybkami za poslední ústředně přestavovanou výhybkou v jízdní cestě (nebo v její samostatně rušené části);“

Čl. 10.4.2 SŽ TNŽ 34 2620 uvádí:

„Závěr projeté jízdní cesty, případně její projeté části, se smí zrušit po splnění požadavků:

a) zhasla dovolující návěst nebo mechanické návěstidlo bylo přestaveno na zakazující návěst;

b) byl vyhodnocen průjezd drážních vozidel příslušným kontrolním místem;

c) obsluhující zaměstnanec potvrdil ukončení jízdy vlaku a splnění ostatních požadavků stanovených provozovatelem dráhy potvrzujícím úkonem. “.

Vyhodnocení průjezdu kontrolním místem ve směru jízdy vlaku od žst. Všetaty bylo prováděno dvojicí paralelních KO S1K a V30/31/Vk2 (dále KO nebyly zřízeny, viz Obr. č. 6 – Pohled na indikační desku č. 1 na St.2 žst. Neratovice), to je samo o sobě v souladu s čl. 6.1.3 písm. a) SŽ TNŽ 34 2620, který uvádí: „*Kontrola průjezdu drážního vozidla se vyhodnocuje na základě časově návazné změny stavu dvou technických prostředků pro kontrolu volnosti (např. paralelní kolejové obvody, počítače náprav); kontrolním místem je pak výstupní hranice úseku, jehož volnost je podmínkou pro vyhodnocení průjezdu*“. Nicméně zařízení se nenachází za poslední ústředně přestavovanou výhybkou v jízdní cestě, jak požaduje výše uvedený čl. 6.3.1 písm. c) této normy. Zrušení závěru vjezdových vlakových cest od žst. Všetaty tak bylo možné již po uvolnění KO V30/31/Vk2. Po samotném uvolnění tohoto KO samozřejmě muselo dojít k uzavření návěstního hradla a současně hradlové zarážky signalistou St.2, k uvolnění závěru výměn výpravčí 1 a k přestavení příslušného kolejového závěrníku signalistou St.2. Až poté bylo možné přestavovat výhybky v předmětné vlakové cestě, tedy i výhybku č. 26, příslušnými výměnovými kličkami. Nicméně, jak právě vznik této MU nade vši pochybnost prokazuje, vyjmenované úkony se daly stihnout rychleji, než celý vlak projel přes hroty výhybky č. 26. SZZ tedy umožňovalo zrušit vlakovou cestu při vjezdu vlaku Os 9529 předčasně, tj. ještě před uvolněním námezníku výhybky č. 26 na stanovenou vzdálenost. Výše uvedený text přiměřeně platí i pro výhybku č. 29 žst. Neratovice.

Uspořádání SZZ žst. Neratovice tedy v době vzniku MU nebylo v souladu se SŽ TNŽ 34 2620. Tím však předně není zpochybněno pochybení signalistky St.2 a porušení příslušných ustanovení předpisu SŽ Z1 a zároveň nelze bez dalšího

konstatovat porušení výše uvedených ustanovení SŽ TNŽ 34 2620, neboť ustanovení § 88 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. uvádí, že *„Ustanovení této vyhlášky upravující technické podmínky a požadavky pro stavby drah a stavby na dráze neplatí pro stavby drah a stavby na dráze, pro které byla ověřena projektová dokumentace ve stavebním řízení před účinností této vyhlášky.“* a že *„Stavby drah a stavby na dráze, které byly pořízeny a dány do užívání podle dosavadních předpisů, je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.“.* Proto bylo nutné získat a prověřit předpisy a normy platné od doby zpracování projektové dokumentace zařízení, přes dobu jeho uvedení do provozu, dobu jeho úprav (rekonstrukcí a modernizací) až do doby vzniku MU. To se nakonec podařilo. Nakonec byla získána ucelená řada norem a předpisů, jejichž zkoumáním bylo zjištěno, že prakticky totožné požadavky na předmětné SZZ platily již od roku 1964, kdy vznikla první ČSN tohoto zaměření. Byl získán i předpis ČSD T6, platný od 1. 7. 1949, a Doplňující ustanovení k tomuto předpisu, platná od 1. 10 1958, resp. zřejmě odloženo na 1. 1. 1959 (dále jen Doplňující ustanovení), které platily před vznikem prvních norem tohoto zaměření (před rokem 1964) a které takové uspořádání, jako bylo v žst. Neratovice, ještě umožňovaly.

SZZ v žst. Neratovice bylo projektováno v roce 1979 společností SUDOP, jednotlivé stavědlové přístroje jsou z let 1980, SZZ bylo uvedeno do provozu v roce 1981. Z původní dokumentace vyplývá, že výhybky, které jsou dnes přestavovány ústředně, byly původně ručně přestavovány a ústředně závorovány. Kontrola průjezdu drážního vozidla kontrolním místem byla prováděna pomocí izolované kolejnice. Tento stav odpovídal tehdejším předpisům a odpovídal by i současným předpisům. V roce 1987 však proběhla rekonstrukce St.1 a v roce 1991 i St.2. Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení St.2 proběhla v rámci akce „Přestavba mostu v km 34,875 Praha – Turnov“ (přestavba mostu přes řeku Labe) a podle dokumentace vypracované Státním ústavem dopravního projektování (SUDOP), závodu Praha, v roce 1988. Tehdy byly v obvodu St.2 doplněny KO mj. V106, V30/31/Vk2 a S1K a elektrické přestavníky výhybek, mj. č. 26, 29, 30 a 31. Tehdy také vznikl stav, který přetrval dodnes a který byl v rozporu s příslušnými normami účinnými v době vypracování projektu a stejně tak v době uvedení do provozu po rekonstrukci.

Drážní inspekce v této věci v průběhu šetření jednala jak se zástupci SŽ, SSZT Praha západ (OŘ Praha) a zejména O14 (GŘ), tak se zástupci SUDOP Praha, a dotazovala se na jakékoli změny, výnosy, výjimky, pokyny, úlevy, které by ospravedlnily takové provedení technické dokumentace a SZZ. Nicméně ani jeden z těchto subjektů takovým dokumentem nedisponuje.

Z toho tedy vyplývá, že SUDOP Praha tehdy pravděpodobně zpracoval projektovou dokumentaci v rozporu s níže uvedenými ustanoveními předpisů a norem, avšak nade vši pochybnost to již prokázat nelze.

Československé státní dráhy, později České dráhy, Správa železniční dopravní cesty a dnes SŽ v tomto stavu, tj. v souladu s projektovou, resp. technickou dokumentací, SZZ žst. Neratovice provozovaly. Pochybení zaměstnanců, resp. osob provádějících pravidelné prohlídky, revize nebo prohlídky a zkoušky UTZ v minulosti není možné na základě dostupných podkladů prokázat s ohledem na stanovenou náplň těchto činností askutečnost, že zařízení v tomto případě odpovídalo dostupné technické dokumentaci. Lze pouze konstatovat obecnou skutečnost, že SŽ (provozovatel dráhy, zároveň plnící

povinnosti vlastníka dráhy) v době vzniku MU provozovala toto zařízení v rozporu s předpisy a normami účinnými v době jeho rekonstrukce a v průběhu šetření nedoložila výjimku, na základě které by ho mohla v daném uspořádání provozovat.

K udělování výjimek z účinných předpisů a norem SŽ sdělila následující:

„Pravidla pro udělování výjimek pro předpisy a dokumenty v gesci státní organizace Správa železnic aktuálně řeší vlastní předpis SŽ N1 - Tvorba a vydávání vnitřních předpisů a služebních rukovětí státní organizace Správa železnic. Konkrétně v případě výjimky a její uložení jde o čl. 46, který v odstavci (8) stanovuje následující: „Schválenou, a tedy povolenou výjimku postoupí gestor Řídicímu útvaru k zajištění vydání a zveřejnění v eDAP. Vydanou výjimku zašle gestor žadateli v písemné podobě se sdělením data vydání v eDAP.“. S tím, že eDAP je elektronická knihovna dokumentů a předpisů, která je dostupná zaměstnancům Správy železnic.

Ve vlastní výjimce potom uvádím podmínku, že bude výjimka uložena i u zařízení. ...

Výjimky z jiných závazných právních předpisů (např. zákon č. 266/1994 Sb.) se nepřipouští. Odchylná řešení, které jsou uvedena v doporučených standardech se připouští, požaduje se však prokázat (zpravidla ze strany navrhovatele - odpovědného projektanta), že zvolené řešení je alespoň tak dobré (dobré ve sledovaném zájmu, tj. u zabezpečovacího zařízení zejména bezpečné), jako je řešení doporučené.

Podmínky uvolňované provozovatelem dráhy jsou součástí závěrové tabulky podle TNŽ 34 2604 čl. 17. Samotná evidence těchto dokumentů je tedy zajištěna v rámci přezkušování a schvalování závěrových tabulek daného zařízení.

Jen pro informaci uvádím, že u normy TNŽ 34 2620 (včetně SŽ TNŽ 34 2620) s účinností od 1. července 2002 aktuálně evidujeme 8 vydaných výjimek s tím, že některé již pozbyly platnosti.“.

Je tedy zřejmé, že v současné době je přijato systémové opatření, které zajišťuje, že případné výjimky budou dohledatelné, a to i přímo u zařízení. Nejedná se tedy o současný systémový nedostatek, ale o nedostatek zjištěný v jednom konkrétním případě.

Zásadním zjištěním je, že pokud by předmětné SZZ vyhovovalo normám platným v době jeho vzniku, kontrola průjezdu drážního vozidla kontrolním místem by se vyhodnocovala až za poslední ústředně přestavovanou výhybkou v jízdní cestě, tj. v případě MU za výhybkou č. 26, a SZZ by tedy neumožnilo vznik předmětné MU. Avšak zároveň je třeba vzít v úvahu, že mohou existovat i další provozovaná elektromechanická SZZ (tzn. v jiných žst.) z doby účinnosti předpisu ČSD T6 (před rokem 1964), u kterých je obdobné uspořádání jako v žst. Neratovice (ústředně přestavované výhybky za kontrolním místem) v souladu s předpisy, přesto by vznik obdobné MU tato zařízení umožnila. Pro obsluhu obou skupin těchto zařízení byly přitom stanoveny totožné technologické postupy (v předpisech SŽ D1 a SŽ Z1).

Podle čl. 276 odst. 4 písm. b) předpisu SŽ D1 zaměstnanec zúčastněný na přípravě vlakové cesty nebo jiný zaměstnanec stanovený ZDD může výpravčímu ohlásit, že vlak vjel celý pouze pokud mj. vjíždějící vlak uvolnil zadní námezník minimálně na 20 m (odhadem). Pokud je toto splněno, pak podle čl. 6.3.1.3 předpisu SŽ Z1 nastaly podmínky pro zrušení vlakové cesty (vlak vjel/odjel celý a uvolnil námezníky všech pojížděných výhybek ve vlakové cestě) a obsluhující zaměstnanci při rušení vjezdové nebo odjezdové vlakové cesty postupují dle tabulky 21. Přestože čl. 54 odst. 6 předpisu SŽ D1 zakazuje za normálních okolností přestavovat výměny, pokud přes ně byla dovolena jízda vozidla nebo pokud jsou obsazeny vozidly, není nikde v obou předpisech výslovně uvedeno, že by se před přestavováním jednotlivých výměn měl obsluhující zaměstnanec opětovně přesvědčit o jejich volnosti, tj. o skutečnosti, kterou bezprostředně před tím sám ohlásil výpravčímu. DI nezpochybňuje, že povinnost stanovená v čl. 54 odst. 6 předpisu SŽ D1 platila trvale a v případě této MU byla nepochybně porušena (viz bod 4.1.1 této ZZ), avšak z hlediska lidského faktoru je vzhledem k minimálnímu časovému odstupu mezi zjišťováním volnosti výhybek v rámci úkonů souvisejících se sledováním jízdy vlaku a hlášením, že vlak vjel celý, a zjišťováním volnosti za účelem přestavování výhybek očekávatelným nebezpečím, že na základě prvotního zjištění obsluhující zaměstnanec vrátí výhybky do základní polohy, aniž by jejich volnost před obsluhou ovládacího prvku znovu kontroloval. V případě jedné chyby následované rutinním výkonem návazných činností tedy již riziko vzniku MU nic dalšího nesnižovalo.
Nelze opomenout, že v době účinnosti předpisu ČSD T6 bylo riziko srážky a vykolejení DV plynoucí z nebezpečí předčasné obsluhy SZZ usměrněno podle čl. 241 bod 15) tohoto předpisu ještě jedním lidským činitelem navíc tak, že výpravčí před uvolněním závěru výměn musel *„nabýt jistoty“*, že *„vlak uvolnil námezníky pojížděných výměn, nebo že zastavil na obvyklém místě“*. Předpis ČSD T6 však v čl. 98 předpokládal i situaci, kdy by výpravčí uvolnil závěr výměn předčasně (výslovně uvedeno v Doplňujících ustanoveních) a dovoloval, stejně jako dnes, výhybkářovi (signalistovi) přestavovat mj. ovládací prvky výhybek až tehdy, *„přejel-li vlak všechny výměny ve své cestě“*. V průběhu času byla činnost výpravčího nahrazena právě navýšením počtu kontrolních míst a pravidly pro jejich umisťování ve vlakových cestách. Nicméně zásadní úlohu při zajišťování bezpečnosti (usměrňování rizika srážky a vykolejení DV plynoucího z nebezpečí předčasné obsluhy SZZ) měl vždy výhybkář (signalista).

Tyto technologické postupy závislé na lidském činiteli byly v případě zařízení z doby účinnosti předpisu ČSD T6 (a SZZ žst. Neratovice) jediným opatřením pro usměrnění rizika srážky a vykolejení DV plynoucího z nebezpečí předčasné obsluhy SZZ. Naproti tomu zařízení podléhající pozdějším normám (vyjma SZZ žst. Neratovice) disponují navíc opatřením technickým.

S ohledem na obecně vysokou účinnost současných technologických postupů, kterou potvrzuje mj. skutečnost, že žádná z evidovaných obdobných MU//MU s obdobnými následky (viz bod 4.5 této ZZ) nemá zcela totožnou příčinu, tj. lze hovořit o kodexu správné praxe, je pochopitelné, že bylo před vznikem této MU považováno za přijatelné riziko provozovat zařízení z doby účinnosti předpisu ČSD T6 (a SZZ žst. Neratovice) bez technického opatření.
Přestože přínos technického opatření je nezpochybnitelný, při stanovování příčin této MU vycházela DI z toho, že předmětné technologické postupy (které byly při této MU

porušeny, viz bod 4.1.1 této ZZ) byly jednoznačné a srozumitelné, současně byly obecně vnímány jako zásadní a na základě dosavadní praxe jako dostačující pro zajištění bezpečnosti i bez technického opatření, důsledky jejich nedodržení byly zřejmé obecně i konkrétně zúčastněné signalistce St.2 žst. Neratovice, která si principu fungování SZZ v žst. Neratovice byla vědoma, jak vyplývá z jejího vyjádření (viz bod 3.1.9 této ZZ).

Nicméně na základě samotného vzniku MU a výše uvedeného rozboru DI dospěla k názoru, že by bylo vhodné přijmout opatření, které by kompenzovalo chybějící technické opatření u zařízení odpovídajících svým uspořádáním předpisu ČSD T6 (ústředně přestavované výhybky, popř. i výkolejky, za kontrolním místem), avšak s ohledem na stáří těchto zařízení a obecně vysokou účinnost současných technologických postupů DI doporučuje v případě zhlaví, kde není možná současná jízda více vlaků, pouze organizační opatření, kterým bude zaměstnancům obsluhujícím předmětná zařízení zdůrazněna absence technického opatření u konkrétního SZZ, včetně z toho plynoucích důsledků a nutnosti před obsluhou SZZ důsledně vyčkávat, až vjíždějící vlak uvolní zadní námezník (např. školením a upamatovávací pomůckou nad návěstním hradlem). V případě zhlaví, kde je možná současná jízda více vlaků, a tedy hrozí vážnější následky (srážka drážních vozidel), DI doporučuje úpravu zařízení tak, aby byl vyhodnocován průjezd vlaku za poslední ústředně přestavovanou výhybku, popř. výkolejku, ve vlakové cestě, nebo alespoň administrativní vyloučení těchto současných jízdních cest.

Při šetření byly zjištěny faktory vyplývající ze stavu technických zařízení.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, vnitřních předpisů a technických norem, týkající se úloh a povinností **vlastníka a provozovatele dráhy SŽ, které jsou součástí bezprostřední příčiny MU**:

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

  „Provozovatel dráhy je povinen:

  a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy …“;

- § 20 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.:

  „Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost ...“;

- V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený § 20 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. do souvislosti s:
  - § 20 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.:

    „Technické podmínky provozuschopnosti dráhy … stanoví prováděcí předpis.“;
  - § 88 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:

    „Ustanovení této vyhlášky upravující technické podmínky a požadavky pro stavby drah a stavby na dráze neplatí pro stavby drah a stavby na dráze, pro které byla ověřena projektová dokumentace ve stavebním řízení před účinností této vyhlášky.“

„Stavby drah a stavby na dráze, které byly pořízeny a dány do užívání podle dosavadních předpisů, je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.“;

- § 5 odst. 1 zákona č. 51/1964 Sb.:

  „Pravidla technického provozu stanoví základní podmínky pro stavbu technických a provozních zařízení drah i pro provoz na dráhách.“;

- čl. 25 odst. 1 písm. aa) Pravidel technického provozu železnic:

  *„Staniční zabezpečovací zařízení v železničních stanicích … musí zaručovat: *)*

  a) správnou polohu výměn … i vzájemné závislosti výměn … a návěstidel tak, že lze postavit vjezdové … návěstidlo pro jízdu vlaku jen tehdy:

  aa) jsou-li výměny …, po kterých má vlak jet, správně přestaveny a uzavřeny ve správné poloze,

  **) Podrobnosti pro jednotlivé typy staničních zabezpečovacích zařízení stanoví technická norma.“*;

- čl. 130 ON 34 2620:

  „Zařízení pro kontrolu průjezdu vlaku se zřizuje ve staničních zabezpečovacích zařízeních 1. a 2. kategorie s ústředně přestavovanými výhybkami v takových místech, aby zajišťovalo, že železniční vozidla obsadila zhlaví a minula poslední ústředně přestavovanou výhybkou ve vlakové cestě. …“;

- čl. 150 ON 34 2620:

  „Zrušení závěru projeté vlakové cesty smí být možné, až vlak minul poslední ústředně přestavovanou výhybku ve vlakové cestě, ovlivnil zařízení pro kontrolu průjezdu vlaku a povolující návěst na hlavním návěstidle se změnila na návěst STŮJ.

  Závěr jízdní cesty se nesmí zrušit bez součinnosti obsluhy zabezpečovacího zařízení. ...“.

V žst. Neratovice bylo v době vzniku MU provozováno elektromechanické SZZ se světelnými návěstidly a v dotčené části infrastruktury s výhybkami s elektrickými přestavníky. Jedná se o zařízení 2. kategorie (dle SŽ TNŽ 34 2620). Toto staré SZZ bylo následně (v lednu 2026) dle plánu modernizace SZZ nahrazeno novým SZZ typu elektronické stavědlo typ K-2002 společnosti Starmon s kolejovými úseky tvořenými počítači náprav a LED návěstidly systému SIRIUS a obsluha SZZ je řízena místně výpravčím z DK žst. Neratovice z jednotného obslužného pracoviště (JOP).

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.

4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobci drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobci drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.

4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb

Při šetření nebyly zjištěny faktory související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.

4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s drážními vozidly, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními.

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Lidský faktor

Při šetření DI posoudila faktory související s osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu. Signalistka St.2 uvedla v podání vysvětlení pro DI, že se několik dnů (dle svého sdělení dne 29. 10. 2025) před vznikem MU dověděla o připravovaném ukončení pracovního poměru z důvodu modernizace zabezpečovacího zařízení v žst. Neratovice. Uvedla, že tento stav byl pro ni složitou životní situací, neboť má dvě malé děti a vychovává je sama. Sice jí byla nabídnuta práce v žst. Nymburk hl. n. a v žst. Bakov na Jizerou, avšak tu z důvodu péče o malé děti nemohla přijmout. Dle jejího sdělení byly vztahy na pracovišti výborné.

Proto DI v souvislosti s šetřením lidského faktoru vyzvala SŽ k zaslání informací pro účely šetření uvedené MU:

1. Písemné sdělení, kdy (alespoň přibližně) byla signalistka St.2, poprvé informována, že její pracovní místo na pozici signalista St.2 v žst. Neratovice se bude z důvodu modernizace staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Neratovice rušit.
2. Zda signalistka St.2 dostala od SŽ nabídku na jiné pozice v jiných stanicích jako náhradu za rušenou pozici signalisty St.2 v žst. Neratovice. Pokud ano, na jaké pozice a ve kterých stanicích.
3. Zda signalistka St.2 odmítla tyto nabídnuté pozice, případně zda uvedla důvody odmítnutí.

DI na základě vyžádání k MU obdržela od SŽ sdělení, ve kterém bylo uvedeno:

„K žádosti sdělujeme:

1. *Jednání o organizační změně, kterou bylo rozhodnuto s účinností od 1. 2. 2026 mj. o zrušení pracovního místa signalista v žst Neratovice, Provozní obvod Kralupy nad Vltavou, obsazeného zaměstnankyní …* (pozn. DI: uvedeno jméno a příjmení signalistky St.2)*, proběhlo dne 29. 10. 2025.*
2. *Zaměstnankyni bylo nabídnuto jiné pracovní místo signalisty, s místem výkonu práce Provozní obvod Kolín. Byla seznámena s tím, že o zařazení do konkrétní žst s ní bude jednáno již s přednostou Provozního obvodu Kolín a bude přihlédnuto k možnosti dojíždění apod.*
3. *Zaměstnankyně nabízené místo nepřijala a rozhodla se skončit pracovní poměr dohodou pro nadbytečnost. Z jednání byl vyhotoven písemný Zápis, který obsahuje také vyjádření zaměstnankyně. Důvody odmítnutí zaměstnankyně neuvedla. Pracovní poměr skončil dohodou dnem 31. 1. 2026.*

K této záležitosti dále uvádíme, že pokud by se zaměstnankyně před nástupem do směny cítila zdravotně indisponována natolik, že by jí její zdravotní stav bránil v řádném výkonu práce, měla možnost tuto situaci řešit čerpáním dovolené, krátkodobým indispozičním volnem dle Podnikové kolektivní smlouvy, případně návštěvou lékaře. Pokud by přesto nastoupila do směny, měla povinnost před jejím zahájením oznámit nadřízenému zaměstnanci svou případnou zdravotní indispozici, která by bránila řádnému výkonu práce. Ze strany zaměstnankyně však v daném případě k využití žádné z uvedených možností ani k oznámení zdravotní indispozice před nástupem do směny nedošlo.“.

Podle čl. 8 Podnikové kolektivní smlouvy SŽ na rok 2025 nad rámec ustanovení zákoníku práce a nařízení vlády č. 590/2006 Sb. poskytne zaměstnavatel zaměstnanci v pracovním poměru na základě žádosti zaměstnance, pracovní volno bez náhrady mzdy v požadovaném rozsahu mj. v případě krátkodobé zdravotní indispozice nejvýše 5 pracovních směn v kalendářním roce (nutno sdělit zaměstnavateli před započetím pracovní doby).

Z hlediska hodnocení lidského faktoru je třeba vzít v úvahu, že reakce na takové životní situace, jakými může být ukončení pracovního poměru, jsou velice individuální. Změna zaměstnání je součástí pracovního života, zároveň však může mít zásadní dopad i do života osobního. Přestože tato konkrétní situace nastala prvotně z příčiny na straně zaměstnavatele (z důvodu organizační změny – zrušení pracovního místa signalista v žst. Neratovice), nelze zaměstnavateli (provozovateli dráhy) přičítat chybu, ke které mohlo selhání lidského faktoru přispět.

Naopak DI souhlasí se sdělením SŽ, že je na zaměstnanci, aby subjektivně vyhodnotil, jak se cítí a jak ho taková situace ovlivňuje, neboť zaměstnavatel nemůže objektivně posoudit psychický stav nebo například únavu zaměstnance před nástupem na směnu nebo v jejím průběhu (i v průběhu směny může dojít ke zhoršení stavu).

Signalistka St.2 svůj stav vyhodnotila tak, že po zdravotní stránce se cítila dobře, a pokud jde o osobní situaci, necítila se i přes výše uvedené nezpůsobilá k výkonu své práce (viz její sdělení v bodě 3.1.9 této ZZ). V tomto ohledu je však nutné zdůraznit, že toto

subjektivní hodnocení může být zatíženo například obavou ze zhoršení vztahů na pracovišti, případně s nadřízenými, způsobené nutností narychlo shánět náhradu nebo ekonomickou situací. Obavy z dopadů výpadku příjmu mohou být jistě důvodem nevyužití krátkodobého indispozičního volna, které zaměstnavatel sice nabízí jako jednu z možností řešení takové situace (indispozice), avšak dle čl. 8 Podnikové kolektivní smlouvy SŽ bez náhrady mzdy.

Šetřením DI dospěla k závěru, že situace blížícího se ukončení pracovního poměru mohla být pro signalistku St.2 jako samoživitelku stresující, avšak i s ohledem na sdělení signalistky St.2 v bodě 3.1.9 této ZZ nelze prokázat přímý vliv této situace na vznik MU.

Odborná příprava a pracovní zkušenosti signalistky St.2

- u zaměstnavatele pracovala od roku 2016, nejdříve jako dozorce výhybek;
- ve funkci signalista pracovala od února 2017 na St.1 a St.2 v žst. Neratovice;
- během mateřské/rodičovské dovolené od r. 2022 do 1. 9. 2025 pracovala na dohodu o pracovní činnosti (DPČ) jako signalistka v žst. Mělník a v žst. Neratovice;
- po návratu z mateřské/rodičovské dovolené (od 1. 9. 2025 do doby vzniku MU) pracovala už jen na St.2 v žst. Neratovice;
- na zkoušce praktické způsobilosti na pozici signalista v žst. Neratovice dne 20. 2. 2017 vyhověla;
- na posledním pravidelném přezkoušení odborné způsobilosti (OZ) D-03 dne 24. 9. 2024 vyhověla;
- absolvovala pravidelné školení v rámci (OZ) pro D-03 dne 24. 9. 2024 a 25. 9. 2025;
- podle posledního lékařského posudku o zdravotní způsobilosti pro výkon funkce signalista, vč. práce v noci, ze dne 25. 4. 2025, byla zdravotně způsobilá na 2 roky.

Z výše uvedeného vyplývá, že signalistka St.2 byla v době vzniku MU odborně a zdravotně způsobilá k výkonu zastávané funkce a měla dostatečnou praxi.

4.3.2 Pracovní faktory

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

Strojvedoucí vlaku Os 9529 nastoupil na směnu v 9:59 h – do vzniku MU v 12:33 h nebylo nutno čerpat přiměřenou dobu na oddech a jídlo.

Výpravčí 1 a signalistka St.2 mohly čerpat přiměřenou dobu na oddech a jídlo ve vhodných provozních dobách.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Při šetření byla analyzována kontrolní činnost vykonaná zaměstnavatelem SŽ u signalistky St.2 za období od 1. 1. 2024 do 2. 11. 2025, kdy dne 18. 2. 2024 v době od 9:30 do 11:30 h byla u ní provedena namátková kontrola v žst. Mělník na St.2.

Kontrola byla zaměřena na:

1. Přímý výkon dopravní služby: bez závad;
2. Obsluha SZZ: bez závad;
3. Znalost ZDD: bez závad;
4. Dechová zkouška na alkohol: negativní.

Dále bylo zjištěno, že v projednáních z kontrol v knize K1 a následně v Evidenci kontrolní činnosti (EKČ) nebyl u signalistky St.2 dohledán žádný záznam o nutnosti projednání závad.

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

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

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

DI se v rámci šetření zabývala problematikou totožných technologických postupů pro obsluhu elektromechanických SZZ s i bez technického opatření pro usměrnění rizika srážky a vykolejení DV plynoucího z nebezpečí předčasné obsluhy SZZ a problematikou udělování a evidence výjimek z ustanovení norem v souvislosti s provozovaným zabezpečovacím zařízením. Související rozbor je uveden v bodě 4.2.1 této ZZ.

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

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

DI se v rámci šetření zabývala problematikou totožných technologických postupů pro obsluhu elektromechanických SZZ s i bez technického opatření pro usměrnění rizika srážky a vykolejení DV plynoucího z nebezpečí předčasné obsluhy SZZ a problematikou udělování a evidence výjimek z ustanovení norem v souvislosti s provozovaným zabezpečovacím zařízením. Související rozbor je uveden v bodě 4.2.1 této ZZ.

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

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

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

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

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI šetřila příčiny a okolnosti v období od 1. 1. 2017 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální celkem **6** obdobných MU, kdy došlo k nedovolenému přestavení výhybky před nebo pod jedoucími DV vlaku.

- ze dne 16. 8. 2017 v žst. Praha-Čakovice, kdy došlo k vykolejení vlaku Os 9522. Bezprostřední příčinou MU bylo přestavení výhybky č. 1 výpravčí žst. Praha-Čakovice v době těsně před jízdou DV vlaku Os 9522;
- ze dne 2. 10. 2019 v žst. Omlenice, kdy došlo k vykolejení vlaku Os 18809. Bezprostřední příčinou MU bylo přestavení výhybky č. 1 pod jedoucími DV vlaku Os 18809;
- ze dne 18. 6. 2020 (8:05 h) v žst. Obrnice, kdy došlo k vykolejení vlaku Os 6704. Bezprostřední příčinou MU bylo nedovolené přestavení křižovatkové výhybky č. 25a pod jedoucím vlakem Os 6704, kterému předcházelo nezjištění, zda vlak Os 6704 dojel na určenou kolej celý, a předčasné zrušení postavené vlakové cesty pro tento vlak;
- ze dne 15. 7. 2020 v žst. Medlešice, kdy došlo k vykolejení vlaku Os 5338. Bezprostřední příčinou MU bylo nedovolené přestavení výhybky č. 1 pod jedoucím vlakem Os 5338, kterému předcházelo nezjištění, zda vlak Os 5338 dojel na určenou kolej celý, a předčasné zrušení postavené vlakové cesty pro tento vlak;
- ze dne 13. 8. 2020 v žst. Tišnov, kdy došlo k vykolejení vlaku R 975. Bezprostřední příčinou MU byla nedovolená obsluha prvků SZZ žst. Tišnov mající za následek přestavení výhybky č. 33 v době, kdy byla obsazena pohybujícími se DV vlaku R 975, způsobená nevědomým pochybením (omylem) odborně způsobilé osoby obsluhující dané zařízení;

- ze dne 23. 3. 2022 v žst. Praha-Krč, kde došlo k vykolejení vlaku Os 9013. Bezprostřední příčinou MU byla nedovolená obsluha prvků staničního zabezpečovacího zařízení železniční stanice Praha-Krč mající za následek přestavení výhybky č. 32 v době, kdy byla obsazena pohybujícími se drážními vozidly vlaku Os 9013, způsobená nevědomým pochybením (omylem) odborně způsobilé osoby obsluhující dané zařízení, která nevyužila závislostí provozovaného staničního zabezpečovacího zařízení železniční stanice Praha-Krč pro provedení závěru vlakové cesty automatickou činností staničního zabezpečovacího zařízení a nedovolila vjezd vlaku Os 9013 normální obsluhou hlavního (vjezdového) návěstidla S.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- nedovolené přestavení výhybky č. 26 pod jedoucím vlakem Os 9529 signalistkou St.2 železniční stanice Neratovice, kterému předcházelo nezjištění, zda vlak Os 9529 dojel na určenou kolej celý, a předčasné zrušení postavené vlakové cesty pro tento vlak umožněné absencí zařízení pro kontrolu průjezdu vlaku za poslední ústředně přestavovanou výhybkou ve vlakové cestě ve staničním zabezpečovacím zařízení 2. kategorie.

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:

- unauthorized change of switch No. 26 position under the moving train No. 9529 by the signalwoman of signalbox No. 2 at Neratovice station, which was preceded by a failure to verify whether the train Os 9529 completely arrived on the designated track and by the premature cancellation of the train route set for this train enabled by absence of device for check of passage of train behind the last centrally operated switch in the train route at station interlocking plant of second category.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- signalistka St.2 byla zbavena odborné způsobilosti;
- s příčinou, okolnostmi vzniku a odpovědností za vznik mimořádné události budou seznámeni všichni vedoucí zaměstnanci OŘ Praha;
- s příčinou, okolnostmi vzniku a odpovědností za vznik mimořádné události budou prokazatelně seznámeni všichni dopravní zaměstnanci PO Kralupy nad Vltavou

formou „Opatření přednosty PO Kralupy nad Vltavou“, které bude vloženo do Elektronické knihy normálií.

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

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

- the signalwoman of signalbox No. 2 was derpived of her professional qualification;
- all management staff of the regional directorate Praha will be informed about the causes, circumstances and responsibility for the occurrence;
- all operational staff of the Kralupy nad Vltavou operational district will be demonstrably informed of the causes, circumstances, and responsibility for the occurrence through a „Measure of the head of the Kralupy nad Vltavou operational district” which will be entered into the electronic book of regulations.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

5.3 Doplňující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- signalistka St.2 ohlásila vznik MU výpravčí 1 přes nenahrávané spojení.

U dopravce ČD:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti strojvedoucím vlaku Os 9529 v žst. Neratovice.

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- the signalwoman at signalbox No. 2 reported the occurrence to dispatcher 1 through an unrecorded line.

At the railway undertaking ČD:

- exceeding the maximum permitted speed by the train driver of the regional passenger train No. 9529 at Neratovice station.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Drážnímu úřadu:

- zajistit u provozovatelů drah železničních, provozujících staniční zabezpečovací zařízení 1. a 2. kategorie s ústředně přestavovanými výhybkami, popř. výkolejkami, u kterých není vyhodnocována kontrola průjezdu vlaku za poslední ústředně přestavovanou výhybkou, popř. výkolejkou, ve vlakové cestě, přijetí opatření:
  - které v případě zhlaví, kde je možná současná jízda více vlaků, zabezpečí úpravu zařízení tak, aby byl vyhodnocován průjezd vlaku za poslední ústředně přestavovanou výhybku, popř. výkolejku, ve vlakové cestě, nebo administrativní vyloučení těchto současných jízdních cest;

- ◦ které v případě zhlaví, kde není možná současná jízda více vlaků, zabezpečí minimálně organizační opatření, kterým bude zaměstnancům obsluhujícím předmětná zařízení zdůrazněna absence technického opatření u konkrétního zařízení, včetně z toho plynoucích důsledků a nutnosti před obsluhou zařízení důsledně vyčkávat, až vjíždějící vlak uvolní zadní námezník.

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to ensure that railway infrastructure managers operating category 1 and category 2 station interlocking plants with centrally operated switches or derailers, which do not evaluate train passage control beyond the last centrally operated point switch or derailer in the train route, implement measures:
  - ◦ that in the case of station head allowing simultaneous movements of multiple trains secure a modification of the system so that to evaluate the passage of the train is located beyond the last centrally operated switch or derailer in the train route or administratively exclude such simultaneous train routes;
  - ◦ that in the case of station head where simultaneous movements of multiple trains are not possible secure at least organizational measures emphasizing to the staff operating the equipment in question the absence of a technical measure for the specific installation, including the resulting consequences and the necessity to strictly wait until the arriving train clears the rear fouling point before operating the equipment.

V Praze dne 13. října 2026

Miroslav Tencer
inspektor
Územního inspektorátu Praha

Ing. Josef Šimák
vedoucí
Územního inspektorátu Praha

CRDIX003EZ2F

Elektronická pečeť: 14.10.2026
Certifikát autora podpisu:
Jméno: Drážní inspekce
Vydal: PostSignum Qualified CA 4

PŘÍLOHY



Obr. č. 2: Pohled na místo MU od stanice ke St.2 Zdroj: DI



Obr. č. 3: Pohled na místo MU od St.2 směrem k DK, konkrétně HDV na konci vlaku Os 9529 opřené o odjezdové návěstidlo L1 Zdroj: DI



Obr. č. 4: Pohled na místo MU od St.2 směrem do stanice Zdroj: DI



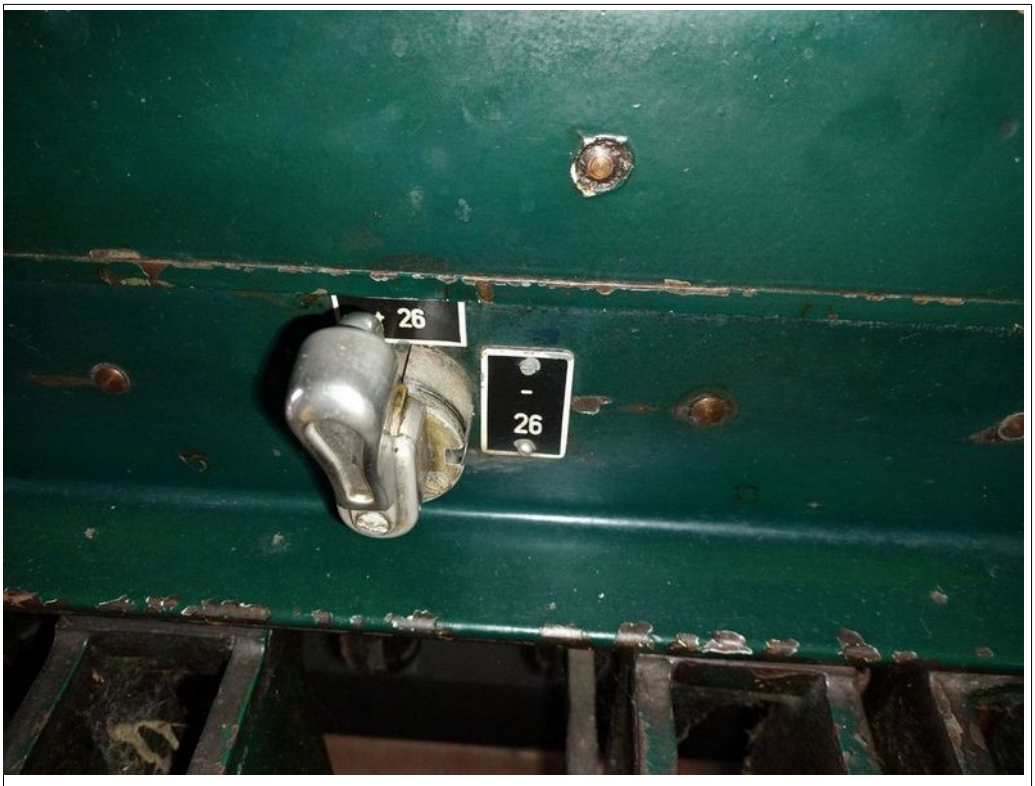
Obr. č. 5: Pohled na místo MU od výhybky č. 26 do stanice Zdroj: DI



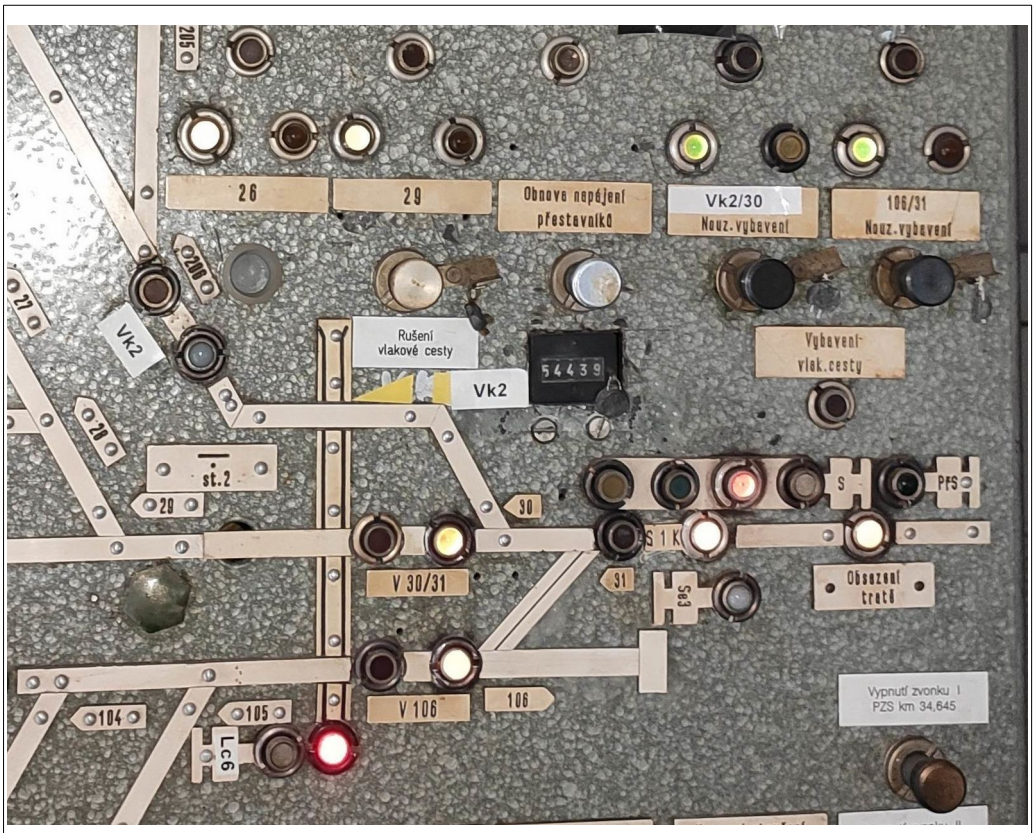
Obr. č. 6: Pohled na indikační desku č. 1 na St.2 žst. Neratovice Zdroj: DI



Obr. č. 7: Ovládací skříňka PZZ ŽP P2671 na St.2 žst. Neratovice Zdroj: DI



Obr. č. 8: Výměnová klička výhybky č. 26 na St.2 žst. Neratovice (v základní poloze na 1. SK) Zdroj: DI



Obr. č. 9: Indikace KO na indikační desce č. 1 na St.2 žst. Neratovice Zdroj: DI