



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Vykolejení posunového dílu v železniční stanici Přerov

Neděle, 26. října 2025

Accident and incident investigation report

Derailment of the shunting set of cars at Přerov station

Sunday, 26th October 2025

č. j.: MU-1546/2025/DI

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

1 SHRnutí



Zdroj: Správa železnic, státní organizace

- Vznik události: 26. 10. 2025, 16:29 h.
- Popis události: nedovolená jízda posunového dílu za seřadovací návěstidlo Se20 s následným vykolejením.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Přerov, zhlaví směr výhybna Dluhonice, resp. směr Prosenice, seřadovací návěstidlo Se20 v km 183,955.
Místo vykolejení se nacházelo mezi výhybkami č. 10 a 12, v km 184,016.
- Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a.s. (dopravce posunového dílu).
- Následky: bez újmy na zdraví osob;
celková škoda 4 716 844 Kč. *)
*) Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Posun zakázán“ návěstěnou seřadovacím návěstidlem Se20 železniční stanice Přerov osobou řídící drážní vozidlo posunového dílu, zapříčiněné jejím nevědomým pochybením – nepozorností, která při posunu seřadovací návěstidlo Se20 nezaregistrovala, a tudíž modré světlo návěsti „Posun zakázán“, která další jízdu posunového dílu za jeho úroveň zakazovala, nezjistila.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Date and time: 26th October 2025, 16:29 (15:29 GMT).
Occurrence type: train derailment.
Description: unauthorized movement (SPAD) of the shunting set of cars behind the shunting signal device Se20 with consequent derailment.
Type of train: the shunting set of cars.
Location: Přerov station, the shunting signal device Se20, km 183,955; place of derailment was between the switches No. 10 and 12, km 184,016.
Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the shunting set of cars).
Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 4 716 844,- *)

*) The total damage is not final as of the date of publication of the final report.

Causal factor:

- failure to respect the signal „Shunting forbidden“ of the shunting signal device Se20 at Přerov station by the train driver of the shunting set of cars caused by an unconscious error – inattention of the train driver who failed to register the shunting signal device Se20 during the shunting operation and consequently did not notice the blue light of the signal „Shunting forbidden“, which prohibited further movement of the shunting set of cars beyond its location.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	11
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	11
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	11
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	11
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	11
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	11
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	12
2.9 Interakce se soudními orgány.....	12
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	12
3 POPIS UDÁLOSTI.....	12
3.1 Popis a základní informace.....	12
3.1.1 Popis typu události.....	12
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	12
3.1.3 Popis místa události.....	13
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	15
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	15
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	16
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	17
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	24
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	32
3.2 Faktický popis události.....	41
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	41
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných složek.....	42
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	43
4.1 Úlohy a povinnosti.....	43
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	43
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	57
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	57
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	57
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	58
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	58
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	58
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	58
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	58

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	58
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	58
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	58
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	58
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	58
4.3 Lidské faktory.....	59
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	59
4.3.2 Pracovní faktory.....	59
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	60
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	61
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	61
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	61
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	61
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	61
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	61
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	61
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	61
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	62
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	62
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	62
5 ZÁVĚRY.....	63
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	63
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	64
5.3 Doplnující zjištění.....	64
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	65
PŘÍLOHY.....	67

Seznam použitých zkratk a symbolů

ASW	adresný software
AŽD	AŽD Praha s.r.o.
BP	bezpečný povel
CDP	centrální dispečerské pracoviště
CHV	Centrum historických vozidel Lužná u Rakovníka
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
DI	Drážní inspekce
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
EDB	elektrodynamická brzda
EIP	electronic interface panel (panel elektronického rozhraní)
ETCS	european train control system (evropský vlakový zabezpečovač)
EZZ-ST	elektronické zobrazovací zařízení – služební tablet
FS	full supervision (provozní mód „plný dohled“ v systému ETCS)
GSM-R	global system for mobile communication for railway (globální systém mobilní komunikace pro železnici)
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
JŘ	jízdní řád
KÚ	kolejový úsek
L2	level 2 (úroveň 2 v systému ETCS)
MAPSIS	mobilní aplikace sdílení informací strojvedoucím (Kniha pravidel pro strojvedoucí)
MRS	místní rádiová síť
MU	mimořádná událost
MZ	mimořádná zásilka
OŘ	oblastní ředitelství
PJ	pomalá jízda
PMI	point machine interface (rozhraní přestavníku výhybky)
RBC	radio block centre (radiobloková centrála)
RD	regionální dispečink
RR	registrační rychloměr
SH	shunting (provozní mód „posun“ v systému ETCS)

SK	staniční kolej
SSZT	správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TJŘ	tabelární jízdní řád
TK	traťová kolej
TNŽ	technická norma železnic
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
URMIZA	Ústřední registr mimořádných zásilek
VDV	vložené drážní vozidlo
VZ	vlakový zabezpečovač
ZR	základnová radiostanice
ZV	začátek výhybky
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
Prohlášení o dráze 2025	Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽDC D31	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC D31 Mimořádné zásilky“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽDC (ČD) T121	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC (ČD) T121 ÚDRŽBA VENKOVNÍHO ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ T200	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ T200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
směrnice SM069	směrnice provozovatele dráhy SŽ, „SŽ SM069 Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis ČD V2	vnitřní předpis dopravce ČD, „ČD V 2 Předpis pro lokomotivní čety dopravce České dráhy, a.s.“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽ TNŽ 34 2620	SŽ TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení, Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis AŽD A80-430	vnitřní předpis AŽD, „AŽD A80-430 PŘEDPIS PRO VYZKOUŠENÍ A AKTIVACI Staniční zabezpečovací zařízení ESA“, ve znění účinném v době vzniku MU

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 5. 11. 2025.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti, opakovanosti a oprávnění vyplývajícího z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb., ve spojení se specifičností vyplývající z jízd DV (elektrické jednotky) nevybaveného aktivní mobilní částí ETCS na celostátní dráze s výhradním provozem pod dohledem ETCS.

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: DI se šetření na místě MU nezúčastnila.

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 z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace pořízené po zahájení vlastního šetření. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD.

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

Po zahájení šetření předmětné MU byla úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU, vč. součinnosti s provozovatelem dráhy SŽ při provedení ověřovacího pokusu, jehož účelem bylo zjištění skutečné viditelnosti svítícího modrého světla, na standardní úrovni a požadované informace pro šetření příčin a okolností vzniku MU byly DI poskytnuty.

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:

- ověřovací pokus, jehož účelem bylo zjištění skutečné viditelnosti svítícího modrého světla, tzn. návěsti „Posun zakázán“, seřadovacího návěstidla Se20 žst. Přerov;

- ohledání a dokumentace stanovišť strojvedoucího HDV CZ-ČD 94 54 1 460 079-7 (dále jen 460.079-7) a CZ-ČD 94 54 1 460 080-5 (dále jen 460.080-5), realizované v deponii ve Valašském Meziříčí;
- ohledání a dokumentace VDV CZ-ČD 94 54 1 063 420-4 (dále jen 063.420-4) v žst. Přerov;
- analýza dat zaznamenaných RR obou na MU zúčastněných HDV posunového dílu;
- analýza dat zaznamenaných RR vedoucího HDV, tzn. 460.080-5, vlaku Os 10893 v úseku Olomouc hl. n. – Přerov;
- analýza dat zaznamenaných SZZ žst. Přerov;
- analýza verbální komunikace zaměstnanců provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD vztahné k realizaci (provedení) posunu s elektrickou jednotkou řady 460 vlaku Os 10893 v žst. Přerov, zaznamenané záznamovým zařízením provozovatele dráhy SŽ;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD;
- analýza podaných vysvětlení, resp. zápisů se zaměstnanci:
 - na MU zúčastněných osob, zaměstnanců provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD,
 - svědků MU, zaměstnanců provozovatele dráhy SŽ;
- šetření vlivu lidského faktoru.

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

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

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: vykolejení DV.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 26. 10. 2025.

Čas: 16:29 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, žst. Přerov, zhlaví směr výhybna (dále jen výh.) Dluhonice, resp. směr Prosenice (dále jen dluhonicko-prosenické zhlaví žst. Přerov), mezi výhybkami č. 10 a 12, v km 184,016.
Místem nedovolené jízdy bylo seřaďovací návěstidlo Se20 v km 183,955.

GPS souřadnice: [49.4497956N, 17.4402850E](#).

3.1.3 Popis místa události

Žst. Přerov se nacházela v km 183,483 celostátních drah Prosenice – Přerov, Přerov – Břeclav, Přerov – výh. Dluhonice a Přerov – Holubice, elektrizovaných (elektrifikovaných) stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV a s výjimkou poslední uvedené v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejných. Celostátní dráhy Prosenice – Přerov a Přerov – Břeclav byly součástí II. tranzitního železničního koridoru (Petrovice u Karviné – Břeclav) zařazeného do transevropské železniční sítě.

Z hlediska dopravního provozu byla stanice rozčleněna na obvod osobního nádraží a obvod přednádraží. Žst. Přerov byla vybavena elektronickým SZZ 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620, typu ESA 11 (ESA 44) s panely EIP a soubory PMI pro ovládání přestavníků, s kolejovými obvody KOA1 a počítači náprav Siemens Frauscher. SZZ bylo ovládáno z JOP, jehož obslužné pracoviště bylo umístěno v dispečerském sále č. 4 CDP Přerov. Ve výpravní budově žst. Přerov bylo umístěno pracoviště výpravního vnější služby, které bylo bezobslužným pracovištěm SZZ, vybaveným monitory s reliéfem žst., zobrazujícími momentální dopravní situaci ve stanici. Pracoviště místní obsluhy SZZ (MO1 a MO2) umístěná v objektu stavědla St.1 žst. Přerov umožňovala ovládání SZZ s omezenými funkcemi z JOP (viz také bod 3.1.8 této ZZ).

Z dokumentace provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD o ohledání místa MU v žst. Přerov, mj. vyplývá:

- místo vzniku MU (vykolejení) se nacházelo na dluhonicko-prosenickém zhlaví žst. Přerov, bod „0“ v km 184,016, seřaďovací návěstidlo Se20, v km 183,955;
- v důsledku jízdy posunového dílu za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20, které návěstilo návěst „Posun zakázán“, došlo k nedovolené jízdě posunového dílu a následně vlivem v té době přestavované výhybky č. 12 k jízdě:
 - v čele posunového dílu řazeného HDV 460.079-7 a předního podvozku ve směru jízdy (podvozek „b“) VDV 063.420-4 přes výhybku č. 12 odbočným (vedlejším) směrem,
 - zadního podvozku ve směru jízdy (podvozek „a“) VDV 063.420-4 a na konci posunového dílu řazené HDV 460.080-5 přes výhybku č. 12 přímým (hlavním) směrem.V průběhu této jízdy došlo nejprve ke stržení (vykolejení) zadního podvozku ve směru jízdy (podvozek „a“) VDV a následně k nadzvednutí (vykolejení) pravých kol prvního podvozku ve směru jízdy (podvozek „b“) VDV 063.420-4 (viz tento bod níže);
- bod „0“ se nacházel v km 184,016 mezi výhybkami č. 10 a 12;
- v čele posunového dílu řazené HDV 460.079-7, z něhož byla jízda taženého posunového dílu řízena, zastavilo v konečném postavení svým předním čelem na koleji záhlaví směr Prosenice v km 184,108 a zadním podvozkem ve směru jízdy

(podvozek „b“) v srdcovkové části výhybky č. 7. Předmětné HDV následkem MU nevykolejilo, v důsledku nehodového děje však bylo v interakci s jízdou vykolejeného VDV 063.420-4 poškozeno jeho táhlové a narážecí ústrojí a také pojezdová část;

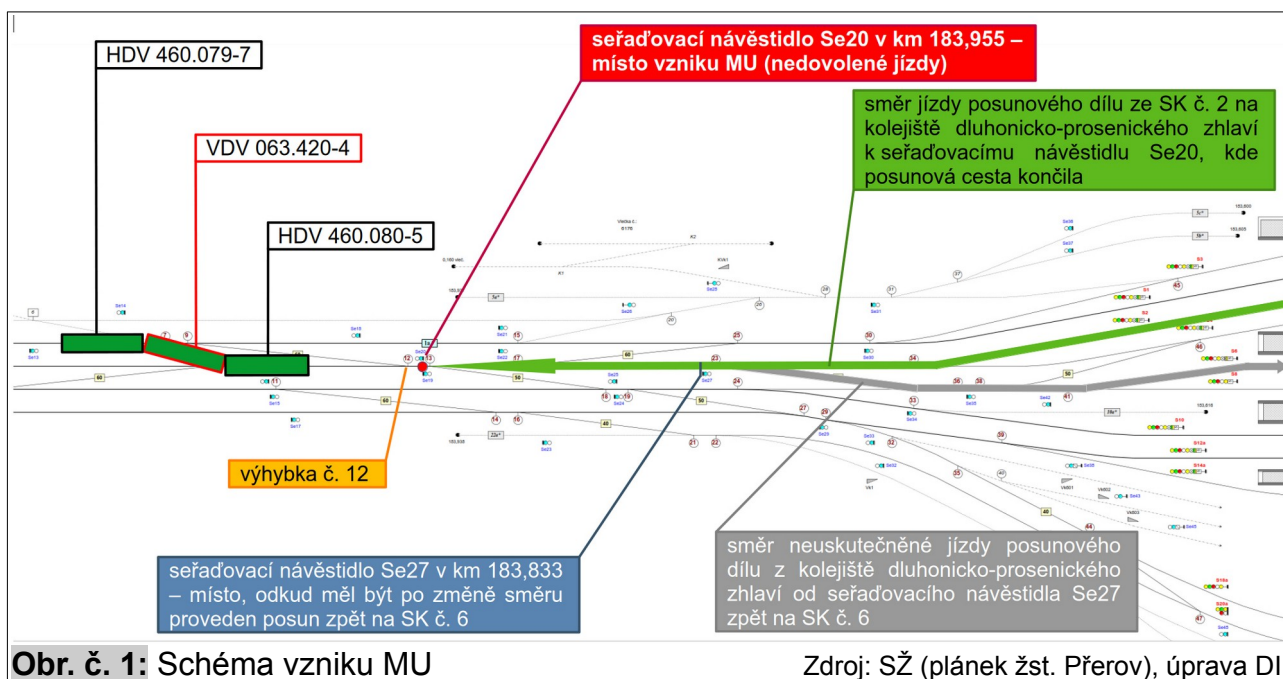
- VDV 063.420-4 bylo vykolejeno oběma podvozky, přičemž v případě:
 - předního podvozku ve směru jízdy (podvozek „b“), stojícího na výhybce č. 7, přestavené do přímého (hlavního) směru, se v konečném postavení:
 - pravé kolo první nápravy nacházelo ve výšce 7 cm nad úrovní temene kolejnice,
 - pravé kolo druhé nápravy nacházelo ve výšce 20 cm nad úrovní temene kolejnice,
 - levá kola obou náprav nebyla vykolejena (viz Přílohy této ZZ – obr. č. 8);
 - zadního podvozku ve směru jízdy (podvozek „a“), stojícího na výhybce č. 10, přestavené do přímého (hlavního) směru, vykolejeného vpravo se v konečném postavení:
 - pravá kola obou náprav nacházela na šterkovém loži vně pravé opornice výhybky č. 10,
 - levá kola obou náprav nacházela v prostoru mezi levým a pravým jazykem výhybky č. 10, tzn. v její výměnové části (viz Přílohy této ZZ – obr. č. 9).

Ve vykolejeném stavu byla posunovým dílem ujeta vzdálenost 53 m;

- na konci posunového dílu řazené HDV 460.080-5 zastavilo v konečném postavení předním podvozkiem ve směru jízdy (podvozek „b“) na výhybce č. 10 a zadním podvozkiem (podvozek „a“) před ZV č. 10. HDV následkem MU nevykolejilo, ale podobně jako v případě v čele řazeného HDV 460.079-7 bylo v důsledku nehodového děje však v interakci s jízdou vykolejeného VDV 063.420-4 poškozeno jeho táhlové a narážecí ústrojí a také pojezdová část;
- seřaďovací návěstidlo Se20 žst. Přerov (viz také bod 3.1.8 této ZZ), za jehož úroveň byla uskutečněna nedovolená jízda předmětného posunového dílu, bylo podrobeno ohledání, kdy byly mj. změřeny hodnoty izolačního odporu přívodního kabelu návěstidla ($> 18 \text{ M}\Omega$) a napětí na žárovce modrého světla návěstidla (10,7 V). Z naměřených hodnot vyplynulo, že obě měřené veličiny vyhověly tolerancím povoleným vnitřním předpisem SŽDC (ČD) T121.

Povětrnostní podmínky: denní doba, zataženo, + 10 °C, nárazový vítr, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: rovinatý terén. Místa na dráze, kde posunový díl pokračoval v nedovolené jízdě za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20 a kde následně došlo k vykolejení VDV 063.420-4, se nacházela na dluhonicko-prosenickém zhlaví na mostním objektu, který převáděl celostátní dráhu přes říční koryto řeky Bečvy a přes k němu přilehlá nábřeží.



Obr. č. 1: Schéma vzniku MU

Zdroj: SŽ (plánek žst. Přerov), úprava DI

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

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

• HDV 460.079-7	101 123 Kč;
• VDV 063.420-4	514 598 Kč;
• HDV 460.080-5	101 123 Kč;
• zařízení dráhy	4 000 000 Kč;*)
• životním prostředím	0 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na DV a součástech dráhy vyčíslena **celkem na 4 716 844 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 provozování drážní dopravy na části dluhonicko-prosenického zhlaví žst. Přerov, vymezené seřadovacím návěstidlem Se13, situovaném v km 184,119, a ZV č. 12, tzn. km 183,960, a to v době od 16:29 h dne 26. 10. 2025 do 13:00 h dne 27. 10. 2025, kdy byl provoz na SK č. 1a obnoven omezenou traťovou

rychlostí, která byla v km 184,049 až 184,059 zavedením PJ přechodně snížena na $10 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Následně tak bylo možné provozovat drážní dopravu z Prosenice do Přerova a zpět po obou TK, v případě jízdy po TK č. 2 však pouze s využitím jízdních cest vedených přes jednoduchou kolejovou spojku spojující dvě sousední koleje pomocí výhybek č. 2 a 4 žst. Přerov. Dne 18. 11. 2025 od 11:00 h byla na SK č. 1a v km 184,049 až 184,059 ukončena PJ, jež přechodně omezovala traťovou rychlost snížením na $10 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, a následně byla přes výhybku č. 9 umožněna jízda traťovou rychlostí $80 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Ještě téhož dne v 11:20 h bylo obnoveno provozování drážní dopravy přes jednoduchou kolejovou spojku spojující dvě sousední koleje pomocí výhybek č. 9 a 12 žst. Přerov, tzn. odbočným (vedlejším) směrem, přičemž výhybka č. 12 i nadále zůstala v přímém (hlavním) směru nesjízdna. Úplné obnovení provozování drážní dopravy na dluhonicko-prosenickém zhlaví žst. Přerov nastalo dne 9. 12. 2025 v 8:35 h, kdy byla umožněna jízda DV přes výhybku č. 12 také přímým (hlavním) směrem;

- přerušení provozování drážní dopravy v:
 - obou TK Prosenice – Přerov dne 26. 10. 2025 v době od 16:29 h do 18:40 h, dále poté od 21:12 h do 21:32 h, od 21:56 h do 22:03 h, od 22:39 h do 23:11 h a od 23:17 h do 23:30 h,
 - obou TK vých. Dluhonice – Přerov dne 26. 10. 2025 v době od 21:12 h do 21:32 h, dále poté od 21:56 h do 22:03 h, od 22:39 h do 23:11 h a od 23:17 h do 23:30 h.

Přerušení provozování drážní dopravy ve všech výše uvedených TK bylo vyvoláno potřebou realizace odklizovacích prací, spočívajících zejména v nakolejení vykolejeného VDV 063.420-4 a následně odstranění všech DV posunového dílu z kolejiště dluhonicko-prosenického zhlaví.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- traťový dispečer CDP Přerov (dále jen řídící dispečer 1D CDP Přerov), zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČD):

- osoba řídící HDV (dále jen strojvedoucí) posunového dílu, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- traťový dispečer CDP Přerov (dále jen úsekový dispečer 1D CDP Přerov), zaměstnanec SŽ;
- provozní dispečer PD3 CDP Přerov, zaměstnanec SŽ;
- dispečerka RD Brno, zaměstnankyně ČD.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Prosenice – Přerov, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy a subjektem majícím

právo hospodařit s majetkem státu vymezeným ustanovením § 20 odst. 1 a 2 zákona č. 266/1994 Sb.

Dopravcem posunového dílu 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, s účinností od 27. 9. 2024.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Posunový díl		Sestava posunového dílu:		Režim brzdění:
Délka posunového dílu (m):	73,5	HDV:	460.079-7	P
Počet náprav:	12	VDV:	063.420-4	P
Hmotnost (t):	183	HDV:	460.080-5	P
Skutečná brzdicí procenta (%):	99			
Nañízená rychlost posunového dílu v místě MU (km·h ⁻¹):	40			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k posunovému dílu:

- posun byl prováděn za účelem objetí části soupravy vlaku Os 10893, jehož výchozí žst. byla Olomouc hl. n. a cílovou žst. Valašské Meziříčí, a byl obsazen cestujícími;
- vlak Os 10893 sestával z elektrické jednotky stejnosměrné soustavy [(dále také EMJ řady 460), popis jednotlivých DV je uveden v tomto bodu ZZ níže] a 6 dvounápravových historických TDV celokovové stavby, opatřených jednonápravovými podvozky soustavy „Rybák“. Jejich ohledáním provedeným v areálu pracoviště organizační jednotky CHV ve Valašském Meziříčí byla mj. ke konkrétním TDV:
 - CZ-ČD 55 54 93-21 262-8 (Dsd 7-2724) zjištěna maximální rychlost TDV, tzn. nejvyšší rychlost, kterou smí jet vozidlo v pravidelném provozu vzhledem ke své konstrukci, (dále jen maximální rychlost TDV) 100 km·h⁻¹,
 - CZ-ČD 55 54 24-21 257-2 (Ce 3-3402) zjištěna maximální rychlost TDV 100 km·h⁻¹,
 - CZ-ČD 55 54 24-21 364-6 (Be 3-5337) zjištěna maximální rychlost TDV 100 km·h⁻¹,
 - CZ-ČD 55 54 24-21 254-9 (Ci 4-4694) zjištěna maximální rychlost TDV 90 km·h⁻¹,
 - CZ-ČD 55 54 24-21 229-1 (Ce 3-3152) zjištěna maximální rychlost TDV 90 km·h⁻¹,
 - CZ-ČD 55 54 24-21 228-3 (Ce 3-3104) zjištěna maximální rychlost TDV 100 km·h⁻¹;
- vlastníkem a držitelem všech DV zařazených ve vlaku Os 10893, tzn. také v posunovém dílu, byly ČD, organizační jednotka CHV (v současnosti Nadační fond Svět železnice).

EMJ řady 460 sestávala z celkem tří DV, a to ze dvou hlavových HDV typu „motorový vůz elektrické jednotky 3 kV ss EM 488.0“, řadového označení 460, a jednoho nemotorového VDV, řadového označení 063. Všechna vozidla byla vyrobena v roce 1978 národním podnikem Vagonka Studénka a v témže roce zařazena do pravidelného provozu u tehdejších Československých státních drah, a to pod původním označením EM 488.0079 (v současnosti 460.079-7), EM 488.0080 (v současnosti 460.080-5) a N 488.0420 (v současnosti 063.420-4). Svým určením se jednalo o příměstskou jednotku, která díky svým trakčním vlastnostem a uspořádání vozových skříní VDV umožňovala oproti tzv. „klasickým soupravám“, sestaveným z lokomotivy a osobních TDV, zkrácení jízdních dob (čas potřebný pro rozjezdy a brzdění vlaku), při pobytech ve stanicích a na zastávkách rychlou výměnu cestujících (díky zvýšenému počtu nástupních dveří VDV). V neposlední řadě je nezbytné zmínit vybavení jednotky centrálním ovládáním nástupních dveří strojvedoucím, což při dodržení všech stanovených podmínek (spočívajících např. v důsledné kontrole stavu ovládacích a indikačních prvků ze strany strojvedoucího) nepochybně přispělo ke zvýšení úrovně celkové bezpečnosti přepravovaných osob. Z výroby byla elektrická jednotka dodávána jako pětivozová, a to v soupravě dvou hlavových HDV a tří VDV (v uspořádání HDV + 3x VDV + HDV). V průběhu provozu došlo k redukci počtu DV v jednotkách, kdy některé jednotky byly nově sestaveny jako čtyřvozové (v uspořádání HDV + 2x VDV + HDV) a některé jako třívozové (v uspořádání HDV + VDV + HDV). Poslední EMJ řady 460 dopravce ČD odstavil z pravidelného provozu v létě roku 2024.

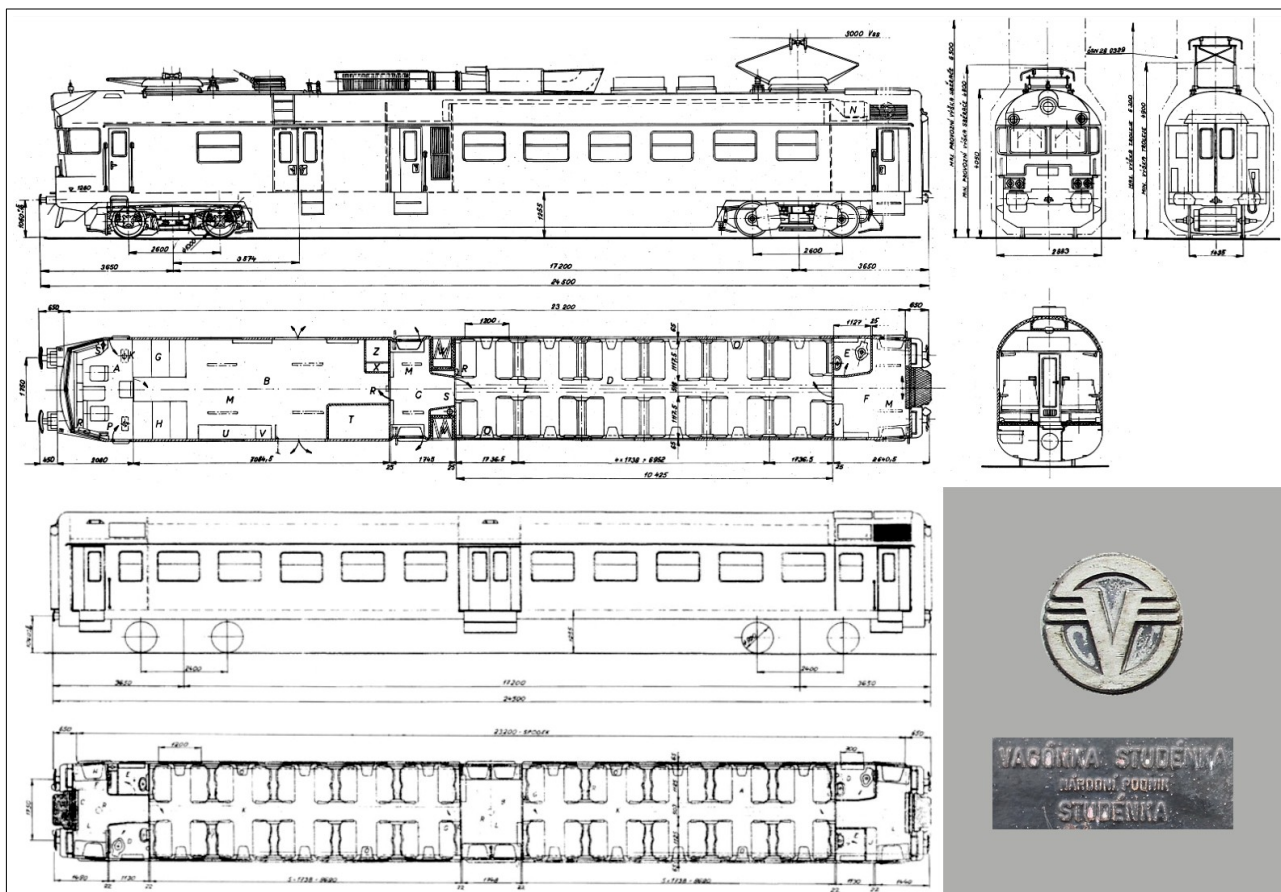


Obr. č. 2: Historická EMJ řady 460 zdokumentovaná ještě jako čtyřvozová v době pravidelného provozu, a to dne 3. 3. 2021 při odjezdu vlaku Os 3209 ze žst. Prosenice

Zdroj: DI

Jelikož se z pohledu železničního provozu jednalo o důležitý milník ve vývoji československého vagonářského průmyslu a také veřejné dopravy, bylo dopravcem ČD rozhodnuto o zachování jednoho zástupce EMJ řady 460 coby historického vozidla.

Vyčleněná jednotka odpovídala stavu svého posledního provozního období, kdy byly tyto jednotky provozovány výhradně jako třívozové, avšak oproti jiným jednotkám se odlišovala především provedením nátěru a také řadou zachovaných detailů, jež se v průběhu zejména posledních let v rámci prováděných rekonstrukcí měnily (např. zachování původního provedení uspořádání stanoviště strojvedoucího, vč. prvků pro ovládání DV, skládacích nástupních dveří, uspořádání interiéru, potahové látky sedadel apod.).



Obr. č. 3: Technické výkresy HDV řady 460 (ex EM 488.0) a VDV řady 063 (ex N 488.0), vč. částí výrobního štítku obsahujícími znak a název výrobce DV

Zdroj: Vagónka Studénka, n. p., úprava DI

V případě EMJ řady 460 rozhodl o statusu historických DV v ní zařazených DÚ, a to na základě žádosti vlastníka (ČD) a posouzením, zda byla její výroba ukončena před více než 40 lety a byl-li její vnější vzhled a vnitřní uspořádání uchovávané a udržovány ve stavu podle původní technické dokumentace. Historická DV směla být dle ustanovení § 43f odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb. na dráze celostátní provozována (použita), splňovala-li podmínky uvedené v ustanovení § 43 odst. 1 písm. b) až d) tohoto zákona, tzn. byla zapsána v evropském registru vozidel, byla technicky kompatibilní s touto dráhou v souladu s technickou specifikací pro interoperabilitu a s údaji obsaženými v registru drah podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího specifikace registru železniční infrastruktury a u nichž bylo v případě jejich spojení s jiným DV toto spojení provedeno bezpečně v souladu s technickou specifikací pro interoperabilitu a systémem zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. V souladu s ustanovením § 43f odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. směla být historická jednotka EMJ řady 460 provozována na dráze

celostátní, regionální, místní anebo na vlečce výlučně k uspokojování kulturních nebo volnočasových potřeb.

HDV 460.079-7 a 460.080-5 byla v době vzniku MU vybavena zařízeními pro automatické zaznamenávání dat – elektronickými RR LT10 METRA Blansko, výr. č. 316, resp. 317. Vyhodnocením zaznamenaných dat, a to od uvedení vlaku Os 10893 do pohybu v žst. Olomouc hl. n. do zastavení v žst. Přerov, vč. následného posunu v této stanici až do jeho zastavení v konečném postavení po vzniku MU, po zaokrouhlení časových údajů na celé sekundy, dráhových údajů na celé metry, rychlostních údajů na celé $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ a po zohlednění časových odchylek mezi časem zaznamenaným RR a časem zaznamenaným SZZ žst. Přerov, který byl pro potřeby šetření této MU vzat jako čas vztažný, mj. vyplývá:

v 15:58:30 h	vlak byl v žst. Olomouc hl. n. uveden do pohybu (<u>pozn. DI:</u> vlak odjel ze SK č. 6). Řízený byl z HDV 460.080-5, které bylo zařazeno v čele vlaku, a to mj. při navoleném směru vpřed, zapnuté mobilní části VZ a indikaci zavřených nástupních dveří elektrické jednotky;
v 15:59:47 h	vlak dosáhl rychlost 61 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ a nadále zrychloval. Předním čelem se nacházel ve vzdálenosti 856 m od místa rozjezdu;
v 16:00:08 h	vlak po ujetí dráhy 1 304 m od místa rozjezdu dosáhl rychlost 90 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$, následovala jízda kolísavou rychlostí v rozmezí 87 až 90 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$;
v 16:02:35 h	před žst. Grygov, ve vzdálenosti 4 915 m od místa rozjezdu, při rychlosti 87 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ byl zaznamenán začátek snižování rychlosti vyvolaný jízdou výběhem s následným použitím EDB;
v 16:03:12 h	vlak nacházející se před žst. Grygov ve vzdálenosti 5 730 m od místa rozjezdu brzděním EDB dosáhl rychlost 60 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ a nadále ji snižoval až na 52 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$;
v 16:03:19 h	byl zaznamenán začátek jízdy konstantní rychlostí 52 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ přes žst. Grygov na dráze 784 m (<u>pozn. DI:</u> žst. Grygov vlak projížděl přímým směrem po SK č. 1);
v 16:04:13 h	byl při rychlosti 52 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ zaznamenán začátek zvyšování rychlosti;
v 16:04:20 h	vlak dosáhl rychlost 61 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ a nadále zrychloval. Předním čelem se nacházel ve vzdálenosti 6 730 m od místa rozjezdu;
v 16:04:33 h	zvýšením rychlosti za žst. Grygov vlak dosáhl rychlost 83 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$, následovala jízda kolísavou rychlostí v rozmezí 66 až 83 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$;
v 16:14:38 h	vlak jedoucí rychlostí 70 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ minul úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla (dále jen odjezdové návěstidlo) S1 výh. Dluhonice a pokračoval v jízdě výběhem;
v 16:15:48 h	pokračující jízdou výběhem rychlost vlaku klesla na 60 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$. Vlak se předním čelem nacházel ve výh. Dluhonice na záhlaví směr Přerov, ve vzdálenosti 20 664 m od místa rozjezdu v žst. Olomouc hl. n.;
v 16:15:59 h	zadaným tahem HDV byla rychlost vlaku zvýšena na 61 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ a dále narůstala. Vlak se předním čelem nacházel ve vzdálenosti 20 846 m od místa rozjezdu;

v 16:16:06 h	vlak dosáhl rychlost 62 km·h⁻¹ , touto rychlostí pokračoval po dobu 2 s. Následovala jízda výběhem, při které rychlost vlaku začala pozvolna klesat;
v 16:16:18 h	jízdou výběhem klesla rychlost vlaku na 60 km·h ⁻¹ a nadále pozvolna klesala. Vlak se předním čelem nacházel ve vzdálenosti 21 166 m od místa rozjezdu v žst. Olomouc hl. n.;
v 16:16:21 h	přední čelo vlaku jedoucího rychlostí 60 km·h ⁻¹ minulo úroveň hlavního (vjezdového) návěstidla (dále jen vjezdové návěstidlo) 1DL žst. Přerov;
v 16:17:26 h	přední čelo vlaku jedoucího rychlostí 48 km·h ⁻¹ vjelo na SK č. 6 žst. Přerov. Ve stejném čase byl zaznamenán začátek snižování tlaku vzduchu v hlavním potrubí v rámci provozního brzdění pro zastavení vlaku;
v 16:18:00 h	vlak zastavil na SK č. 6 žst. Přerov, ve stejném čase strojvedoucí přestavil ovladač nástupních dveří příslušné strany do polohy „O“ otevřeno. O 1 s později (v 16:18:01 h) začal ukazatel stavu nástupních dveří signalizovat otevřené nástupní dveře;
v 16:21:48 h	strojvedoucí přestavil ovladač nástupních dveří příslušné strany do polohy „Z“ zavřeno. O 8 s později (v 16:21:56 h) začal ukazatel stavu nástupních dveří signalizovat zavřené nástupní dveře;
v 16:22:31 h	byl posunový díl uveden do pohybu. Řízený byl nadále z HDV 460.080-5 zařazeného v čele posunového dílu, a to při navoleném směru vpřed;
v 16:22:47 h	posunový díl plynulým rozjezdem dosáhl rychlost 38 km·h ⁻¹ , po kterém následovala jízda výběhem a posléze brzdění pro zastavení;
v 16:23:40 h	posunový díl zastavil na středním zhlaví žst. Přerov v místě změny směru posunu. O 1 s později (v 16:23:41 h) strojvedoucí vypnul řízení HDV 460.080-5;
v 16:24:56 h	strojvedoucí zapnul řízení HDV 460.079-7 zařazeného v čele nového zamýšleného směru posunu;
v 16:25:05 h	strojvedoucí manipulací s přepínačem řídicí-řízená a směru navolil směr vpřed, stále bylo indikováno zavření nástupních dveří elektrické jednotky, a to až do konce záznamu. O 14 s později (v 16:25:19 h) byl posunový díl stojící na středním zhlaví žst. Přerov uveden do pohybu;
v 16:25:33 h	plynulým rozjezdem posunový díl dosáhl rychlost 39 km·h ⁻¹ , po kterém následovala jízda kolísavou rychlostí 38 až 40 km·h ⁻¹ a následné brzdění pro zastavení;
v 16:26:21 h	posunový díl zastavil na SK č. 2 žst. Přerov. Předním čelem se nacházel ve vzdálenosti 287 m před odjezdovým návěstidlem S2 žst. Přerov;
v 16:26:43 h	posunový díl byl uveden do pohybu;

v 16:26:56 h	pozvolným rozjezdem posunový díl dosáhl rychlost $8 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, předním čelem se nacházel ve vzdálenosti 275 m před odjezdovým návěstidlem S2 žst. Přerov. Následovala jízda výběhem na dráze 121 m;
v 16:28:05 h	při rychlosti $5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ byl zaznamenán nárůst rychlosti posunového dílu vyvolaný zadaným tahem HDV. Po ujetí 11 m a uplynutí 6 s (v 16:28:11 h) posunový díl dosáhl rychlost $9 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, přičemž se nacházel ve vzdálenosti 154 m před odjezdovým návěstidlem S2 žst. Přerov. Následovala další jízda výběhem na dráze 27 m;
v 16:28:22 h	při rychlosti $8 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ve vzdálenosti 116 m před odjezdovým návěstidlem S2 žst. Přerov, bylo zaznamenáno plynulé zvyšování rychlosti vyvolané zadaným tahem HDV;
v 16:28:36 h	plynulým zvýšením rychlosti byla dosažena rychlost $41 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, která nadále narůstala. Posunový díl se předním čelem nacházel ve vzdálenosti 350 m před seřaďovacím návěstidlem Se20;
v 16:28:38 h	posunový díl dosáhl maximální rychlost $42 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, následovala jízda výběhem. Předním čelem se nacházel ve vzdálenosti 328 m před seřaďovacím návěstidlem Se20;
v 16:28:39 h	přední čelo posunového dílu minulo rychlostí $42 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ úroveň odjezdového návěstidla S2 a nacházelo se ve vzdálenosti 314 m před seřaďovacím návěstidlem Se20. Posunový díl v další jízdě pokračoval výběhem;
v 16:28:47 h	jízdou výběhem rychlost posunového dílu klesla na $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Posunový díl se předním čelem nacházel ve vzdálenosti 224 m před seřaďovacím návěstidlem Se20;
v 16:29:07 h	vznik MU – přední čelo posunového dílu jedoucího nadále výběhem, a to rychlostí $38 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, minulo úroveň seřaďovacího návěstidla Se20, přičemž se nacházelo ve vzdálenosti 5 m před ZV č. 12 a 104 m před ZV č. 9;
v 16:29:08 h	přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí $38 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se nacházelo v místě ZV č. 12;
v 16:29:09 h	přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí $37 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se nacházelo ve výměnové části výhybky č. 12, ve vzdálenosti 90 m před ZV č. 9 a 139 m před místem konečného zastavení po vzniku MU;
v 16:29:12 h	posunový díl jedoucí rychlostí $37 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se předním dvojkolím podvozku „a“ (zadního ve směru jízdy) VDV 063.420-4 nacházel v úrovni hrotů jazyků výhybky č. 12, tzn. ve vzdálenosti 55 m před místem vykolejení VDV, a předním čelem posunového dílu 103 m před místem konečného zastavení posunového dílu po vzniku MU;
v 16:29:16 h	byl zaznamenán začátek snižování tlaku vzduchu v hlavním potrubí vyvolaný manipulací strojvedoucího s brzdícím DAKO-BS2 z provozní hodnoty 5,2 bar na 4,4 bar. Přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí $37 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se nacházelo ve vzdálenosti 17 m před ZV č. 9 a 66 m před místem jeho konečného zastavení po vzniku MU;

v 16:29:18 h	posunový díl jedoucí rychlostí $36 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ se předním dvojkolím podvozku „a“ (zadního ve směru jízdy) VDV 063.420-4 nacházel v místě vykolejení (bod „0“ v koleji mezi výhybkami č. 12 a 10). Přední čelo posunového dílu se nacházelo ve vzdálenosti 1 m za ZV č. 9 a 48 m před místem konečného zastavení po vzniku MU;
v 16:29:20 h	byl zaznamenán začátek zvyšování tlaku vzduchu v hlavním potrubí vyvolaný manipulací strojvedoucího s brzdícím DAKO-BS2 z hodnoty 4,4 bar na 5,0 bar. Posunový díl jedoucí rychlostí $32 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ se předním čelem nacházel 27 m před místem konečného zastavení po vzniku MU;
v 16:29:22 h	byl zaznamenán začátek rychlého snížení tlaku vzduchu v hlavním potrubí vyvolaný zavedeným rychločinným brzděním manipulací strojvedoucího s brzdícím DAKO-BS2. Přední čelo posunového dílu jedoucího $20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ se nacházelo ve vzdálenosti 12 m před místem konečného zastavení po vzniku MU;
v 16:29:25 h	posunový díl zastavil v konečném postavení po vzniku MU;
• mobilní část VZ byla zapnutá, po celou dobu jízdy vlaku Os 10893 byla strojvedoucím periodicky obsluhována; • <u>nejvyšší dovolená rychlost $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ vlaku Os 10893 byla překročena:</u> ◦ v čase od 15:59:47 h do 16:03:12 h na dráze 4 874 m až o 30 $\text{km} \cdot \text{h}^{-1}$, tzn. o 50 %, ◦ v čase od 16:04:20 h do 16:15:48 h na dráze 13 934 m až o 23 $\text{km} \cdot \text{h}^{-1}$, tzn. o 38 %, ◦ v čase od 16:15:59 h do 16:16:18 h na dráze 320 m až o 2 $\text{km} \cdot \text{h}^{-1}$, tzn. o 3 %; • <u>nařízená rychlost $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ posunového dílu byla překročena:</u> ◦ v čase od 16:28:36 h do 16:28:47 h na dráze 126 m až o 2 $\text{km} \cdot \text{h}^{-1}$, tzn. o 5 %.	

Vzhledem ke statusu předmětné EMJ řady 460, coby historického vozidla, nebylo žádné HDV, tzn. vedoucí HDV 460.079-7 ani 460.080-5, vybaveno aktivní mobilní částí ETCS, která by byla kompatibilní s jeho traťovou částí použitou na dané dráze, tzn. ETCS L2 s využitím provozního módu FS. Použití historických DV – EMJ řady 460 nevybavených aktivní mobilní částí (palubní částí) ETCS pro jízdu vlaku Os 10983 na dráze celostátní s výhradním provozem vlaků pod dohledem ETCS, tzn. v tomto konkrétním případě na tratích:

- Prosenice – Česká Třebová (pouze v úseku Prosenice – Olomouc hl. n.),
- Přerov – výh. Dluhonice (v celém úseku),
- Prosenice – Přerov (v celém úseku),
- Bohumín – Prosenice (v úseku Hranice na Moravě – Prosenice),

bylo provozovatelem dráhy SŽ mimořádně povoleno, a to po předchozím souhlasném projednání s dopravcem ČD a za dodržení zvláštních provozních opatření a stanovených podmínek (viz body 3.1.8 a 4.1. této ZZ).

Na tomto místě je však nezbytné uvést, že absence aktivní mobilní části ETCS na vedoucích DV historické EMJ řady 460 neměla na vznik MU žádný vliv, neboť DV této jednotky se v žst. Přerov, tzn. v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením, pohybovala

formou posunu. Z uvedeného vyplývá, že i v případě, kdy by vedoucí DV byla vybavena aktivní mobilní částí ETCS, na MU by to nemělo žádný vliv, protože posun by byl prováděn v provozním módu SH, tj. v módu, kdy by při nedovolené jízdě (pohybu) DV v rámci oblasti posunu traťová ani mobilní část ETCS aktivně nezasáhla, jinými slovy řečeno, fyzicky by ETCS v daném módu nezabránila v nedovolené jízdě DV za seřadovací návěstidlo, které svou návěstí jízdu za jeho úroveň zakazovalo, neboť DV jedoucí v provozním módu SH by s RBC nekomunikovalo.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Přerov byla rozčleněna na 2 obvody, a to na osobní nádraží a přednádraží, přičemž:

- obvod osobního nádraží byl vymezen (ohraňován) vjezdovými návěstidly 1L a 2L od žst. Prosenice a vjezdovými návěstidly 1DL a 2DL od výh. Dluhonice a tzv. „Mádrovým podjezdem“, nacházejícím se v km 182,774;
- obvod přednádraží byl vymezen (ohraňován) tzv. „Mádrovým podjezdem“, nacházejícím se v km 182,774, a vjezdovými návěstidly 1S a 2S od žst. Říkovice, resp. vjezdovým návěstidlem VS od žst. Věžky.

V místě MU byla provozovatelem dráhy SŽ pro jízdu taženého posunového dílu, kdy vedoucí DV bylo řízeno z čelního stanoviště ve směru jízdy posunového dílu, nařízena rychlost $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, avšak za splnění povinnosti, že strojvedoucí posunového dílu dodrží podmínky jízdy podle rozhledových poměrů (viz bod 4.1.1 této ZZ).

Kolej na kolejnicových podporách (betonových pražcích B 91S) s pružným upevněním kolejnic 60E2 pojížděná posunovým dílem byla od odjezdového návěstidla S2 (km 183,641) až do km 183,759 vedena na dluhonicko-prosenickém zhlaví v přímém směru v úrovni okolního terénu a stoupala ve sklonu 2,72 ‰. V dané části koleje se v km 183,741 nacházela pravá jednoduchá výhybka č. 34 tvaru J 602 1:14-760, jež byla posunovým dílem pojížděna z odbočného (vedlejšího) směru po hrotu ($R = 760 \text{ m}$). Od km 183,759 do 183,855 byla kolej vedena v pravém oblouku o poloměru 955 m bez přechodnic, v úrovni okolního terénu a do km 183,774 stoupala ve sklonu 2,72 ‰ a následně byla vedena v rovině. V předmětné části koleje se v km 183,830 nacházela oboustranná oblouková výhybka č. 23 tvaru OBL-o 602 1:12-500(1051/955), kterou posunový díl pojížděl hlavním směrem po hrotu ($R = 1\,051 \text{ m}$). Od km 183,855 po ZV č. 12 byla kolej vedena v přímém směru a v rovině, přičemž:

- v km 183,912 se nacházela levá jednoduchá výhybka č. 17 [J 602 1:12-500, posunovým dílem pojížděná z přímého (hlavního) směru po hrotu];
- v km 183,954 levá jednoduchá výhybka č. 13 [J 602 1:11-300, posunovým dílem pojížděná z přímého (hlavního) směru po hrotu] a v km 183,960 pravá jednoduchá výhybka č. 12 [J 602 1:12-500, posunovým dílem pojížděná:
 - HDV 460.079-7 a 1. (předním) podvozkem ve směru jízdy posunového dílu VDV 063.420-4 (jednalo se o podvozek „b“) proti hrotu odbočným (vedlejším) směrem ($R = 500 \text{ m}$),
 - 2. (zadním) podvozkem VDV 063.420-4 ve směru jízdy posunového dílu (jednalo se o podvozek „a“) a HDV 460.080-5 proti hrotu přímým (hlavním) směrem].

Výhybka č. 12 tvořila s pravou jednoduchou výhybkou č. 9 v km 184,059 [J 602 1:12-500, přední částí posunového dílu pojížděna z vedlejšího (odbočného) směru po hrotu ($R = 500 \text{ m}$)] jednoduchou kolejovou spojkou, jež se nacházela na železničním mostě přes řeku Bečvu s průběžným kolejovým ložem.

Všechny výše uvedené výhybky:

- byly uloženy na betonových pražcích a vevařeny do bezстыkové koleje, a v rámci rekonstrukce žst. Přerov vloženy do koleje v letech 2012 až 2013;
- byly opatřeny elektrickými přestavníky s čelistovým závěrem jazyka výměny a přestavovány ústředně zaměstnancem obsluhujícím SZZ žst. Přerov z CDP Přerov;
- neměly závaží výměníku ani výhybkové návěstidlo.

Seřaďovací návěstidlo Se20 (jednostranné, trpasličí) typu AŽD 70 se dvěma návěstními svítilnami, se nacházelo v obvodu osobního nádraží a bylo umístěno přímo (bezprostředně) u koleje na dluhonicko-prosenickém zhlaví žst. Přerov v km 183,955, a to přímo vpravo ve směru jízdy posunového dílu a kilometráže mezi ZV č. 13 a 12. Z přední (návěstní) strany bylo návěstidlo označeno jen modrým označovacím štítkem s bílým nápisem „Se20“ s bílým orámováním, ze zadní strany na horní návěstní svítilně bílým číslem „20“.



Obr. č. 4: Seřaďovací návěstidlo Se20 žst. Přerov

Zdroj: DI

Po zahájení šetření MU provedli inspektoři DI ověřovací pokus, jehož účelem bylo zjištění skutečné viditelnosti svítícího modrého světla (spodní návěstní svítilny tělesa sestavy návěstních svítilen), tzn. návěsti „Posun zakázán“, seřaďovacího návěstidla Se20 žst. Přerov. Mimo inspektorů DI se ověřovacího pokusu zúčastnili zástupci provozovatele dráhy SŽ, OŘ Ostrava, SSZT Olomouc. Ověřovacím pokusem bylo zjištěno, že svítící modré světlo, tzn. návěst „Posun zakázán“, seřaďovacího návěstidla Se20 žst. Přerov bylo v souladu s § 7 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. nejdříve viditelné ze vzdálenosti 100 m.

Seřaďovací návěstidlo Se27 (jednostranné, trpasličí) typu AŽD 70 se dvěma návěstními svítilnami, za jehož úroveň měl posunový díl zajet celou svou délkou, se nacházelo v obvodu osobního nádraží a bylo umístěno přímo (bezprostředně) u koleje na dluhonicko-prosenickém zhlaví žst. Přerov v km 183,833, a to přímo vpravo proti zpětnému směru jízdy posunového dílu a kilometráže před ZV č. 23. Z přední (návěstní) strany bylo návěstidlo označeno jen modrým označovacím štítkem s bílým nápisem „Se27“ s bílým orámováním, ze zadní strany na horní návěstní svítilně bílým číslem „27“.

Železniční most přes řeku Bečvu, situovaný na dluhonicko-prosenickém zhlaví žst. Přerov v km 183,974, tvořily po poslední rekonstrukci provedené v letech 2011 až 2013, 2 dvoukolejné a 1 jednokolejná spojitě ocelové konstrukce o celkem 5 polích, kdy nosný systém byl zhotoven z trémové konstrukce s ortotropní mostovkou podpíranou systémem podélných a příčných výztuh.

Žst. Přerov byla vybavena SZZ 3. kategorie – elektronickým stavědlem typu ESA 11 s EIP se zjišťováním volnosti nebo obsazení KÚ kolejovými obvody a počítači náprav.

SZZ žst. Přerov bylo možné ovládat prostřednictvím DOZ výhradně z JOP umístěného v sále č. 4 CDP Přerov, a to řídicím dispečerem 1D CDP Přerov v součinnosti s úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov a traťovým dispečerem (úsekovým dispečerem 2D) CDP Přerov. Řízená oblast (působnost výše uvedených zaměstnanců provozovatele dráhy SŽ podílejících se na organizování a řízení drážní dopravy v žst. Přerov) byla ohraničena (definována) od vjezdových návěstidel 1S a 2S žst. Prosenice a od vjezdových návěstidel 1L a 2L výh. Dluhonice po vjezdová návěstidla 1L a 2L žst. Říkovice a vjezdové návěstidlo L žst. Věžky, přičemž žst. Přerov a přilehlé traťové úseky Přerov – Prosenice, Přerov – výh. Dluhonice a Přerov – Říkovice byly vybaveny traťovou částí ETCS.

Z analýzy dat zaznamenaných a archivovaných technologickým počítačem 3 SZZ dálkově řízené žst. Přerov s DOZ, které obsahovaly úkony prováděné obsluhujícími zaměstnanci – traťovými dispečery, sídlícími v budově CDP Přerov, ve dnech 25. 10. 2025 (od 23:57:30 h) a 26. 10. 2025 (do 23:59:56 h), mj. vyplývá:

v 16:13:40 h	normální obsluhou SZZ žst. Přerov zadány řídicím dispečerem 1D CDP Přerov úkony dopravní obsluhy (dále jen úkony) pro jízdu vlaku Os 10893 z TK č. 1 mezistaničního úseku výh. Dluhonice – Přerov od vjezdového návěstidla 1DL, situovaného v km 184,560, přes kolej č. 1DLK záhlaví směr výh. Dluhonice (dále jen dluhonické záhlaví) a výhybky č. 1, 3, 4, 5, 12, 13, 17, 23, 36, 38 a 41 na SK č. 6 žst. Přerov. <u>Pozn. DI:</u> jednalo se o variantní cestu, tzn. vlakovou cestu, jež měla stejný začátek a konec jako základní cesta (závěrovou tabulkou určená z dopravního hlediska jako nejvýhodnější), od níž se odlišovala polohou a počtem pojížděných výhybek;
--------------	---

v 16:13:43 h	automatickou činností SZZ byl proveden závěr vlakové cesty pro jízdu vlaku Os 10893 z TK č. 1 mezistaničního úseku výh. Dluhonice – Přerov od vjezdového návěstidla 1DL na SK č. 6 žst. Přerov. O 1 s později (v 16:13:44 h) začalo vjezdové návěstidlo 1DL návěstit návěst „Rychlost 60 km/h a výstraha“;
v 16:16:21 h	vlak Os 10893 vjel do žst. Přerov, tzn. projel za úroveň vjezdového návěstidla 1DL, na kolej č. 1DLK dluhonického záhlaví a obsadil KÚ „1DLK“. O 1 s později (v 16:16:22 h) začalo vjezdové návěstidlo 1DL návěstit návěst „Stůj“;
v 16:16:35 h	vlak Os 10893 uvolnil KÚ „1T1_D“, tzn. přibližovací KÚ v TK č. 1 mezistaničního úseku výh. Dluhonice – Přerov a celý se nacházel na koleji dluhonického záhlaví žst. Přerov;
v 16:16:39 h	vlak Os 10893 vjel na dluhonicko-prosenické zhlaví žst. Přerov;
v 16:17:26 h	vlak Os 10893 vjel na SK č. 6 a obsadil KÚ „6K“;
v 16:17:43 h	vlak Os 10893 uvolnil KÚ „V38-41“ (výhybek č. 38 a 41) a celý se nacházel na SK č. 6;
v 16:22:06 h	normální obsluhou SZZ žst. Přerov zadány úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov úkony pro jízdu posunového dílu ze SK č. 6 od cestového návěstidla Lc6, situovaného v km 183,127, přes výhybky č. 54, 59, 62, 69, 90 a 83 na střední zhlaví žst. Přerov po úroveň seřaďovacího návěstidla Se88, situovaného v km 182,691;
v 16:22:21 h	automatickou činností SZZ byl proveden závěr posunové cesty pro jízdu posunového dílu ze SK č. 6 od cestového návěstidla Lc6 na střední zhlaví žst. Přerov po úroveň seřaďovacího návěstidla Se88. O 1 s později (v 16:22:22 h) začalo cestové návěstidlo Lc6 návěstit návěst „Posun dovolen“;
v 16:22:58 h	posunový díl předním čelem projel za úroveň cestového návěstidla Lc6 a vjel na střední zhlaví, obsadil KÚ „V54-59“ (výhybek č. 54 a 59);
v 16:23:34 h	posunový díl uvolnil KÚ „V69“ (výhybky č. 69) a celý se nacházel na středním zhlaví mezi seřaďovacími návěstidly Se79 (platným pro jízdu DV opačným směrem, tj. směrem na SK obvodu osobního nádraží žst. Přerov), a Se88. Z uvedeného vyplývá, že celý posunový díl minul nepřenosné návěstidlo platné pro posun, kterým měl být dovolen posun opačným směrem (v tomto konkrétním případě se jednalo o seřaďovací návěstidlo Se79), tzn. ze středního zhlaví zpět na SK obvodu osobního nádraží žst. Přerov;
v 16:23:41 h	normální obsluhou SZZ žst. Přerov zadány úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov úkony pro jízdu posunového dílu ze středního zhlaví od seřaďovacího návěstidla Se79 přes výhybku č. 69 na SK č. 2 po úroveň odjezdového návěstidla S2, situovaného v km 183,641, tzn. zpět do obvodu osobního nádraží žst. Přerov;

v 16:23:57 h	automatickou činností SZZ byl proveden závěr posunové cesty pro jízdu posunového dílu ze středního zhlaví od seřadovacího návěstidla Se79 na SK č. 2 po úroveň odjezdového návěstidla S2. O 1 s později (v 16:23:58 h) začalo seřadovací návěstidlo Se79 návěstit návěst „Posun dovolen“;
v 16:24:27 h	normální obsluhou SZZ žst. Přerov zadány řídicím dispečerem 1D CDP Přerov úkony pro jízdu vlaku Os 3225 ze SK č. 4 od odjezdového návěstidla S4, situovaného v km 183,612, přes výhybky č. 46, 34, 23, 17, 13, 12, 9 a 7 dluhonicko-prosenického zhlaví žst. Přerov a kolej záhlaví směr Prosenice (dále jen prosenické záhlaví žst. Přerov) na TK č. 1 mezistaničního úseku Přerov – Prosenice;
v 16:24:41 h	automatickou činností SZZ byl proveden závěr vlakové cesty pro jízdu vlaku Os 3225 ze SK č. 4 od odjezdového návěstidla S4 na TK č. 1 mezistaničního úseku Přerov – Prosenice. O 1 s později (v 16:24:42 h) začalo odjezdové návěstidlo S4 návěstit návěst „Rychlost 60 km/h a volno“;
v 16:25:29 h	po změně směru vjel posunový díl předním čelem za úroveň seřadovacího návěstidla Se79 na střední zhlaví a obsadil KÚ „V69“ (výhybky č. 69);
v 16:25:39 h	posunový díl uvolnil KÚ „V80-83“ (výhybek č. 80 a 83) a ve stejném čase vjel na SK č. 2 a obsadil KÚ „2K“;
v 16:25:49 h	posunový díl uvolnil KÚ „V69“ (výhybky č. 69) a celý se nacházel na SK č. 2;
v 16:27:23 h	vlak Os 3225 předním čelem projel za odjezdové návěstidlo S4 a vjel na dluhonicko-prosenické zhlaví žst. Přerov a obsadil KÚ „V46“ (výhybky č. 46);
v 16:28:00 h	vlak Os 3225 obsadil KÚ „1LK“, tzn. vjel na kolej prosenického záhlaví žst. Přerov. Ve stejném čase uvolnil KÚ „V10-12“ (výhybek č. 10 a 12);
v 16:28:04 h	normální obsluhou SZZ žst. Přerov zadány řídicím dispečerem 1D CDP Přerov úkony pro jízdu posunového dílu ze SK č. 2 od odjezdového návěstidla S2 přes výhybky č. 34, 23, 17 a 13 na dluhonicko-prosenické zhlaví po úroveň seřadovacího návěstidla Se20, situovaného v km 183,955. <u>Pozn. DI:</u> předmětná část posunové cesty mohla být postavena až po odjezdu vlaku Os 3225 ze SK č. 4 žst. Přerov na TK č. 1 mezistaničního úseku Přerov – Prosenice, protože její dílčí část [konkrétně část dluhonicko-prosenického zhlaví mezi odjezdovým návěstidlem S2 a seřadovacím návěstidlem Se20, tzn. KÚ „V23-34“ (výhybek č. 23 a 34) a „V13-17“ (výhybek č. 13 a 17)] využívala stejné součásti (prvky) infrastruktury dráhy jako vlaková cesta postavená pro vlak Os 3225. Dle logiky závislostí SZZ nebylo tedy možné obsluhou SZZ zabezpečenou posunovou cestu v daném úseku postavit;

v 16:28:07 h	vlak Os 3225 uvolnil KÚ „V7-9“ (výhybek č. 7 a 9) a celý se nacházel na koleji prosenického záhlaví;
v 16:28:18 h	automatickou činností SZZ byl proveden závěr posunové cesty pro jízdu posunového dílu ze SK č. 2 od odjezdového návěstidla S2 na dluhonicko-prosenické zhlaví žst. Přerov po úroveň seřaďovacího návěstidla Se20. O 2 s později (v 16:28:20 h) začalo odjezdové návěstidlo S2 návěstit návěst „Posun dovolen“;
v 16:28:23 h	vlak Os 3225 obsadil KÚ „1T6_L“, tzn. vjel na TK č. 1 mezistaničního úseku Přerov – Prosenice;
v 16:28:29 h	vlak Os 3225 uvolnil KÚ „1LK“ (kolej prosenického záhlaví žst. Přerov) a celý se nacházel na TK č. 1 mezistaničního úseku Přerov – Prosenice;
v 16:28:39 h	posunový díl předním čelem projel za úroveň odjezdového návěstidla S2 a vjel na dluhonicko-prosenické zhlaví, obsadil KÚ „V23-34“ (výhybek č. 23 a 34);
v 16:28:47 h	posunový díl uvolnil KÚ „2K“ (SK č. 2) a celý se nacházel na dluhonicko-prosenickém zhlaví mezi odjezdovým návěstidlem S2 a seřaďovacím návěstidlem Se27 platným pro jízdu DV opačným směrem, tj. směrem na SK obvodu osobního nádraží žst. Přerov;
v 16:28:55 h	posunový díl pokračoval v jízdě na dluhonicko-prosenickém zhlaví a obsadil KÚ „V13-17“ (výhybek č. 13 a 17) nacházející se mezi seřaďovacími návěstidly Se27 (platným pro jízdu DV opačným směrem, tj. směrem na SK obvodu osobního nádraží žst. Přerov) a Se20;
v 16:29:04 h	posunový díl uvolnil KÚ „V23-34“ (výhybek č. 23 a 34) a celý se nacházel mezi seřaďovacími návěstidly Se27 (platným pro jízdu DV opačným směrem, tj. směrem na SK obvodu osobního nádraží žst. Přerov) a Se20, tzn. mezi km 183,833 a 183,955 (= 122 m);
v 16:29:06 h	normální obsluhou SZZ žst. Přerov zadány řídícím dispečerem 1D CDP Přerov úkony pro jízdu vlaku Nex 45066 ze SK č. 1 žst. Přerov od odjezdového návěstidla S1 přes výhybky č. 30, 25, 15, SK č. 1a, výhybky č. 9 a 7 na TK č. 1 mezistaničního úseku Přerov – Prosenice;
v 16:29:07 h	vznik MU – došlo k obsazení KÚ „V10-12“ (výhybek č. 10 a 12) nacházejícím se na dluhonicko-prosenickém zhlaví žst. Přerov. <u>Pozn. DI:</u> příčinou obsazení KÚ „V10-12“ bylo v daném čase minutí seřaďovacího návěstidla Se20, které návěstilo návěst „Posun zakázán“, posunovým dílem tvořeným HDV 460.079-7, VDV 063.420-4 a HDV 460.080-5. Ve stejném čase došlo, po předchozím úkonu traťového dispečera pro postavení vlakové cesty pro jízdu vlaku Nex 45066 ze SK č. 1 na TK č. 1 Přerov – Prosenice provedeném v čase 16:29:06 h, k „BP ovládnutí výměny ESA“ dvojice výhybek č. 9 a 12, kterému předcházela činností SZZ provedená kontrola splnění podmínek pro bezpečné přestavení předmětné dvojice výhybek, mj. zda jsou příslušné KÚ volné. K této kontrole došlo 200 milisekund před obsazením KÚ V10-12, tzn. před vznikem MU;

v 16:29:08 h	SZZ generovalo povel ovládání k přestavení dvojice výhybek č. 9 a 12 z polohy „-“ do polohy „+“;
v 16:29:09 h	začal téct přestavný proud k přestavení dvojice výhybek č. 9 a 12 z polohy „-“ do polohy „+“;
v 16:29:12 h	posunový díl pokračoval v <u>nedovolené</u> jízdě na dluhonicko-prosenickém zhlaví a obsadil KÚ „V7-9“ (výhybek č. 7 a 9) nacházející se mezi seřaďovacími návěstidly Se19 a Se13 (platnými pro jízdu DV opačným směrem, tj. směrem na SK obvodu osobního nádraží žst. Přerov), situovanými v km 183,956, resp. v km 184,119;
v 16:29:16 h	posunový díl uvolnil KÚ „V13-17“ (výhybek č. 13 a 17) nacházející se mezi seřaďovacími návěstidly Se27 (platným pro jízdu DV opačným směrem, tj. směrem na SK obvodu osobního nádraží žst. Přerov) a Se20;
v 16:29:17 h	byla dvojice výhybek č. 9 a 12 přestavena z polohy „-“ do polohy „+“;
v 16:29:18 h	byl zaznamenán rozřez dvojice výhybek č. 9 a 12;
- změně polohy dvojice výhybek č. 9 a 12 předcházela automatická činnost SZZ provedená v 16:29:07 h, tzn. ve stejném čase, kdy došlo ke vzniku MU (nedovolené jízdě posunového dílu za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20 a následné obsazení KÚ V10-12), spočívající v tomto konkrétním případě v kontrole předmětného KÚ V10-12 a ve vyhodnocení, že byly splněny všechny podmínky pro bezpečné přestavení dvojice výhybek č. 9 a 12 z polohy „-“ do polohy „+“. Z analýzy evidovaných (zaznamenaných) dat o činnosti SZZ jednoznačně vyplývá, že kontrolu splnění podmínek pro bezpečné přestavení dvojice výhybek č. 9 a 12 provedlo SZZ ve stejném čase jako je zaznamenáno obsazení KÚ V10-12 posunovým dílem, avšak v cyklu před vznikem MU (obsazením KÚ V10-12 posunovým dílem). V daném čase provedená kontrola podmínek umožnila změnu polohy, jež započala následně v čase 16:29:08 h, tzn. 1 s po vzniku MU (obsazení KÚ V10-12), tzn. v době, kdy již fakticky nebyly splněny (pominuly) podmínky pro jejich bezpečné přestavení. K výše uvedenému ději a činnosti SZZ žst. Přerov je nezbytné uvést, že dle ustanovení: - čl. 5.6.9 písm. d) SŽ TNŽ 34 2620: „Přestavný obvod elektrického přestavníku musí splňovat požadavky: při obsazení úseku výhybky nebo výkolejky během přestavování se započaté přestavování nesmí přerušit;“, - kapitoly II čl. 311 vnitřního předpisu SŽ T200: „VYZKOUŠENÍ ELEKTRICKÝCH PŘESTAVNÍKŮ VČETNĚ OBVODŮ JEJICH OVLÁDÁNÍ A KONTROL, Před vložení přestavnickové spojnice a kontrolních tyčí se vyzkouší: automatický doběh přestavníku, dojde-li k obsazení výhybkového úseku v průběhu přestavování (jsou-li přestavníky nahrazeny maketou, zkouší se tento doběh až po zapojení přestavníku)“, - čl. 1.2.4 vnitřního předpisu AŽD A80-430: „Zkouškou ověřit správné provázání indikace kolejového úseku výhybky se souborem ovládání výhybky (řadičem) v ASW. Vyzkoušet v obou polohách výhybky. Vyzkoušet Automatický doběh výhybky do koncové polohy, dojde-li k obsazení výhybkového úseku v průběhu přestavování.“.	

V návaznosti na výše uvedené lze konstatovat, že SZZ žst. Přerov pracovalo v době vzniku MU správně, neboť přestavování dvojice výhybek č. 9 a 12 bylo započato v čase 16:29:07 h, a to kontrolou a vyhodnocením všech podmínek pro bezpečné přestavení, které v tomto čase, tzn. v čase vzniku MU, avšak bezprostředně před nedovolenou jízdou posunového dílu za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20, byly splněny a během přestavování nemohlo být započaté přestavování přerušeno, byť v 16:29:07 h došlo k obsazení KÚ V10-12 a následně v 16:29:12 h také KÚ V7-9;

- stanoviště obsluhy bylo v analyzovaných časech, tj. v době od 16:13:40 h do 16:29:18 h dne 26. 10. 2025, zobrazeno červenou barvou, tzn. že stanoviště obsluhy bylo v režimu ovládnutí z jiného stanoviště (z jiné úrovně) – dálkově z CDP Přerov;
- ze zaznamenaných dat také jednoznačně vyplývá, že od 23:57:30 h dne 25. 10. 2025 až do vzniku MU v 16:29:07 h dne 26. 10. 2025 svítilo na seřaďovacím návěstidle Se20 modré světlo, tzn. seřaďovací návěstidlo návěstilo návěst „Posun zakázán“;
- SZZ žst. Přerov vykazovalo v době vzniku MU normální činnost, tzn. bezporuchový stav.

Infrastruktura dráhy v žst. Přerov a na tratích:

- Prosenice – Česká Třebová,
- Přerov – výh. Dluhonice,
- Prosenice – Přerov,
- a Bohumín – Prosenice,

tzn. v místech na dráze, kde byl realizován posun s historickou EMJ řady 460 od vlaku Os 10893 a v jejichž dílčích částech, konkrétně v úseku Olomouc hl. n. – Přerov – Hranice na Moravě, byla, resp. měla být po posunu provedeném v žst. Přerov uskutečněna jízda vlaku Os 10893, byla vybavena traťovou částí systému ETCS L2. Pro přenos oprávnění k jízdě z traťové části ETCS na mobilní část ETCS se využíval kontinuální přenos pomocí rádiového systému GSM-R, přičemž volnost úseků pro jízdu vlaku vyhodnocovaly detekční prostředky provozovaného SZZ (např. kolejové obvody, počítače náprav). Provozovatel dráhy SŽ na výše uvedených tratích omezil využití přidělené kapacity dráhy pouze na použití vedoucího HDV, řídicího nebo speciálního vozidla, vybaveného funkční kompatibilní mobilní částí ETCS, přičemž dle Prohlášení o dráze 2025 se za DV s funkční kompatibilní mobilní částí ETCS považovala ta vozidla, pro něž byly vykonány testy kompatibility se systémem ETCS příslušné úrovně. V případě provozu na tratích vybavených traťovou částí systému ETCS L2 bylo podmínkou též vydání a aktivace šifrovacího klíče pro možnost přihlášení k příslušné RBC.

Na tratích s výhradním provozem vlaků pod dohledem ETCS však bylo možné po předchozím souhlasném projednání s provozovatelem dráhy SŽ mimořádně povolit jízdu historických DV bez aktivní mobilní části ETCS, avšak za dodržení zvláštních provozních opatření a stanovených podmínek (viz bod 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 posunového dílu – Záznam o podaném vysvětlení DI a Zápis se zaměstnancem:
 - k dopravci ČD nastoupil v roce 2020 do funkce strojvedoucí v přípravě do Provozní jednotky Valašské Meziříčí, někdy v průběhu roku 2021 ukončil přípravu, získal licenci strojvedoucího a po úspěšném absolvování zkoušky ze zvláštní odborné způsobilosti také osvědčení strojvedoucího. Poté vykonával funkci strojvedoucího a od konce roku 2022 současně začal rovněž u dopravce ČD paralelně pracovat jako technolog informačních systémů. V září 2025 po dohodě se zaměstnavatelem ukončil práci technologa informačních systémů a vykonával výhradně práci strojvedoucího. Někdy od roku 2023 byl zároveň veden u dopravce ČD v organizační jednotce CHV jako provozní zámečník, přičemž práci vykonával na dohodu o provedení práce. K 15. 10. 2025 podal svému zaměstnavateli, tj. dopravci ČD, výpověď z hlavního pracovního poměru, tzn. strojvedoucího;
 - v době vzniku předmětné MU nevykonával jiné zaměstnání ani jinou činnost pro dalšího zaměstnavatele;
 - před nástupem na směnu dne 26. 10. 2025 byl fyzicky i psychicky odpočatý, odpočinek před danou směnou trávil na nocležně v prostorách organizační jednotky CHV v Olomouci;
 - před směnou dne 26. 10. 2025 ani v jejím průběhu neužil žádné léky, nebyl nikým ani ničím rozptýlen;
 - netrpěl žádnou vadou zraku;
 - nedokázal zcela přesně uvést, kolikrát přes žst. Přerov jezdil, ale určitě se jednalo o několik jízd do měsíce, a to jak v denní, tak i v noční době;
 - v minulosti v žst. Přerov posun, jenž byl uskutečněn ze SK obvodu osobního nádraží přes dluhonicko-prosenické zhlaví zpět na SK obvodu osobního nádraží, několikrát absolvoval;
 - k umístění a viditelnosti seřadovacího návěstidla Se20 žst. Přerov a jím návěstěných návěstí neměl ani v minulosti žádné výhrady;
 - dne 26. 10. 2025 na předmětné směně vykonával pouze funkci strojvedoucího;
 - spolupráce a komunikace s traťovými dispečery CDP Přerov byla před vznikem předmětné MU na standardní úrovni;
 - nesprávné převzetí ústního pokynu daného dne 26. 10. 2025 v 16:28:14 h řídícím dispečerem 1D CDP Přerov a jím převzatý téhož dne v 16:28:26 h, viz níže uvedené, vysvětlil přeslechnutím, jiné vysvětlení pro danou skutečnost neměl;
 - v průběhu jízdy DV posunového dílu před vznikem předmětné MU se nevyskytly žádné závady ani poruchy, DV se chovala standardně;
 - před vznikem MU nebyl výhled z kabiny jím řízeného DV posunového dílu nijak omezen, k uspořádání stanoviště strojvedoucího neměl žádné výhrady;

- po celou dobu jízdy posunového dílu měl otevřené dveře z kabiny strojvedoucího do služebního oddílu a nevěděl, zda a kdo se u otevřených dveří nacházel a jakou činnost vykonával, protože tento prostor se nacházel za jeho zády. Klíče pro vstupní dveře z veřejného nástupního prostoru do služebního oddílu měli k dispozici mimo něj také vlakvedoucí a rovněž průvodce historických vozů;
- v době vzniku MU byl v kabině strojvedoucího sám, avšak v době podání vysvětlení si již nevzpomněl, zda při posunu ze středního zhlaví na SK č. 2, kde na chvíli zastavil, aby krátce z okna pohovořil s kolegou strojvedoucím, který stál se svou soupravou na kusé SK č. 5, nebyl v kabině spolu s ním průvodce historických vozů. O tom, zda se po rozjezdu na SK č. 2 někdo nacházel ve služebním oddílu, neměl žádnou povědomost;
- v době jízdy posunového dílu k seřaďovacímu návěstidlu Se20 a kolem něj toto návěstidlo vůbec neregistroval, a tudíž ani jeho návěst nezjistil.
Pozn. DI: po celou dobu provádění posunu s třívozovou EMJ řady 460 od vlaku Os 10893 ze SK č. 6 a zpět na soupravu vlaku Os 10893 odstavenou na SK č. 6, při tzv. objíždění, seřaďovací návěstidlo Se20 návěstilo návěst „Posun zakázán“ (viz bod 3.1.8 této ZZ);
- prvotní brzdění posunového dílu zahájil při průjezdu kolejovou spojkou výhybek č. 12 a 9 po zpozorování seřaďovacího návěstidla Se10, neboť se domníval, že dojel dále, než traťový dispečer CDP Přerov po něm požadoval. Bezprostředně po zahájení brzdění se projevil nezvyklý chod jednotky, který vyhodnotil jako možnou závadu na brzdovém systému posunového dílu. Následné rychločinné brzdění zavedl po vykolejení VDV, které zpozoroval (zjistil) ve zpětných zrcátkách;
- důvodem, proč žádal dispečerku RD Brno o změnu trasy vlaku Os 10893 tak, aby jízda vlaku byla realizována přes Přerov a nikoliv po tzv. „Dluhonické spoje“, byla skutečnost, že žst. Přerov byla jako výchozí pro vlak Os 10893 uvedena v informačních systémech pro cestující, např. IDOS, Můj vlak apod. Tuto informaci obdržel prostřednictvím jeho účtu na sociální síti od jednoho z cestujících, který na tento vlak v Přerově čekal. Následně telefonicky kontaktoval obchodníka organizační jednotky CHV, jemuž sdělil, že v kmenových datech CHAPS byl chybně zaveden vlak Os 10893 ze žst. Přerov namísto žst. Olomouc hl. n. Následně se s obchodníkem CHV dohodl, že změnu bude řešit sám, přičemž nejprve hovořil se síťovým dispečerem ČD, který jej odkázal na RD v Brně. Následně se s RD v Brně dohodl na provozním odklonu vlaku Os 10893 přes Přerov;
- ke skutečnosti, že v souladu s „Příkazem k dopravě mimořádné záсылky CZ MZ 2768-25“ (dále také jen Příkaz URMIZA), vydaného dne 13. 10. 2025 útvarem URMIZA a nad rámec původních dispozic dopravce ČD, měl být vlak Os 10893 původně tvořen výhradně třívozovou jednotkou řady 460, uvedl, že několik dní před jízdou vlaku Os 10893 byl kontaktován obchodníkem organizační jednotky CHV s dotazem, zda elektrická jednotka řady 460 uveze 6 dvounápravových historických TDV. Vzhledem ke skutečné hmotnosti těchto vozů nabyl přesvědčení, že doprava 6 dvounápravových historických TDV, jejichž hmotnost byla obdobná jako hmotnost 3 vložených vozů řady 063 a také s ohledem na sklonové poměry trasy předmětného vlaku byla možná. Proto bylo tedy

v žst. Olomouc hl. n. 6 dvounápravových TDV do vlaku Os 10893 zařazeno. Veškerá komunikace v této věci proběhla výhradně telekomunikačními prostředky.

Pozn. DI: skutečnost, že do vlaku 10893 bylo zařazeno 6 dvounápravových historických TDV, zapříčinila, že při jízdě z Olomouce do Valašského Meziříčí přes Přerov, kdy žst. Přerov byla ve směru jízdy vlaku stanicí úvratovou, bylo nezbytné v této dopravně provést objetí soupravy formou posunu;

- před jízdou vlaku Os 10893, realizovanou dne 26. 10. 2025, nebyl žádným způsobem dopravcem ČD zpraven o nařízeném omezení rychlosti při dopravě mimořádné zásilky CZ MZ 2768-25 vlakem Os 10893. V době před jízdou vlaku Os 10893 neměl vůbec povědomost, „že pro jízdu tohoto vlaku byl vydán příkaz URMIZA, který by rychlost nějakým způsobem stanovoval.“. Řídil se TJŘ zobrazeným ve služebním tabletu. Byl si jist, že služebním tabletem zobrazený TJŘ pro vlak Os 10893 nestanovoval rychlost $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, v době podání vysvětlení DI se domníval, že ze žst. Olomouc hl. n. byla stanovena rychlost 80 nebo $90 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Dále k problematice nejvyšší dovolené rychlosti vlaku Os 10893 uvedl, že byl provozovatelem dráhy SŽ v žst. Olomouc hl. n. zpraven písemným rozkazem o povinnosti nepřekročit rychlost $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

Pozn. DI: strojvedoucí vlaku Os 10893 byl dne 26. 10. 2025 před odjezdem ze žst. Olomouc hl. n. zpraven výpravčí Oc – osobní nádraží písemným rozkazem „VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo 10893“, č. 0000326-930, který v části „ŽST Olomouc hlavní nádraží až ŽST Přerov“ mj. obsahoval text „nepřekročte rychlost 100 km/h “, neboť dle vnitřního předpisu SŽ Z11 nesmí strojvedoucí při použití nouzového spojení překročit rychlost $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ (viz bod 4.1.1 této ZZ);

- ke zjištění vyplývajícimu z DI provedené analýzy a následného vyhodnocení dat zaznamenaných elektronickým RR umístěným na HDV 460.080-5, z něhož byla jízda vlaku Os 10893 řízena, že v době jízdy vlaku Os 10893 byla překročena maximální hodnota nařízeného omezení rychlosti při dopravě mimořádné zásilky CZ MZ 2768-25, a to až o $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ (rychlost $90 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ byla dosažena v 16:00:08 h, viz bod 3.1.7 této ZZ) dovodil (alt. uvedl), že rychlost stanovená TJŘ zobrazeným ve služebním tabletu činila $90 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, neboť si nebyl vědom toho, že by vědomě stanovenou rychlost vlaku překračoval.

Pozn. DI: z informací dopravce ČD, jež byly DI postoupeny na základě vyžádání, vyplynulo, že strojvedoucí měl před jízdou vlaku Os 10893 na EZZ-ST zobrazen TJŘ vlaku Os 10893 pro úsek Olomouc hl. n. – výh. Dluhonice, a to ve formátu XML, kde z údajů uvedených ve sloupci 8 („r/%“ – stanovená rychlost vlaku v $\text{km} \cdot \text{h}^{-1}$ /normativ výměry potřebných brzdících procent) jednoznačně vyplývala stanovená rychlost vlaku $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ (viz bod 4.1.1 této ZZ).

- řídící dispečer 1D CDP Přerov – Zápis se zaměstnancem:

- dne 26. 10. 2025 vykonával svou denní směnu v dispečerském sále č. 4 CDP Přerov, z něhož v součinnosti s úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov organizoval a řídil drážní dopravu v žst. Přerov a také obsluhoval SZZ žst. Přerov, které až do doby vzniku předmětné MU vykazovalo normální činnost;
- na směnu nastoupil odpočatý, v průběhu směny nepocítoval žádné problémy, jeho pozornost nebyla ničím rozptýlena;

- někdy v odpoledních hodinách obdržel od provozního dispečera PD3 CDP Přerov informaci, že vlak Os 10893, který měl dle jízdního řádu jet z výh. Dluhonice do žst. Prosenice mimo Přerov, pojedje odchylně od jízdního řádu přes žst. Přerov. Po příjezdu vlaku do Přerova měl být proveden posun, spočívající v objetí EMJ řady 460 na SK s odstavenou soupravou historických TDV vlaku Os 10893;
- po příjezdu vlaku Os 10893, který v žst. Přerov zastavil na SK č. 6, zajistil úsekový dispečer 1D CDP Přerov přestavení EMJ řady 460 ze SK č. 6 přes střední zhlaví na SK č. 2, jež dopravce provedl formou posunu;
- následně měl v úmyslu v jím řízeném obvodu realizovat další část posunu, kterou měl dopravce provést ze SK č. 2, přes dluhonicko-prosenické zhlaví, zpět na SK č. 6 obsazenou odstavenou soupravou historických TDV vlaku Os 10893;
- strojvedoucího posunového dílu radiostanicí zpravil o posunu ze SK č. 6 za první zpětné seřaďovací návěstidlo Se27 „na most“ a zpět na odstavenou soupravou historických TDV vlaku Os 10893 na SK č. 6;
- následně strojvedoucí posunového dílu jeho pokyn měl zopakovat a uvést, že mu rozuměl.
Pozn. DI: ve skutečnosti strojvedoucím posunového dílu opakovaný ústní pokyn však obsahoval skutečnosti, které byly v rozporu s obsahem pokynu daného řídícím dispečerem 1D CDP Přerov, když:
 - řídící dispečer 1D CDP Přerov, jako osoba dávající pokyn, ve svém pokynu uvedl: „... *na most za první zpětnou Se27 (dvacetsedmičku)* ...“,
 - a strojvedoucí posunového dílu, jako osoba přijímající pokyn, uvedl: „... *do první na most za Se27 (dvacetsedmičku)* ...“[viz tento bod této ZZ níže (konkrétně přepisy hovorů vedených mezi řídícím dispečerem 1D CDP Přerov a strojvedoucím posunového dílu dne 26. 10. 2025 v časech od 16:28:14 h a od 16:28:26 h) a bod 4.1. této ZZ];
- poté normální obsluhou SZZ žst. Přerov postavil posunovou cestu ze SK č. 2 od odjezdového návěstidla S2 za seřaďovací návěstidlo Se27.
Pozn. DI: postavená posunová cesta tedy končila před seřaďovacím návěstidlem Se20;
- posléze obsloužil SZZ žst. Přerov, a to zadáním úkonů pro postavení vlakové cesty ze SK č. 1 na TK č. 1 směr Prosenice, a to pro odjezd vlaku Nex 45066. V době, kdy započalo přestavování výhybek č. 9 a 12 (V9/12), tvořící jednoduchou kolejovou spojkou, z polohy „-“ do polohy „+“, obsadil se KÚ výhybky č. 12 (V12), nacházející se za seřaďovacím návěstidlem Se20, a došlo ke ztrátě kontroly výhybek č. 9 a 12 (V9/12), obsazení KÚ výhybky č. 9 a uvolnění KÚ za seřaďovacím návěstidlem Se27;
- vzápětí kontaktoval strojvedoucího posunového dílu, který mu sdělil, že došlo k vykolejení VDV EMJ řady 460;
- po zjištění MU, tzn. nedovolené jízdě posunového dílu za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20 a vykolejení VDV EMJ řady 460, ohlásil její vznik dle Ohlašovacího rozvrhu CDP Přerov – sálu č. 4.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- úsekový dispečer 1D CDP Přerov – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 26. 10. 2025 vykonával svou denní směnu v dispečerském sále č. 4 CDP Přerov, z něhož v součinnosti s řídícím dispečerem 1D CDP Přerov organizoval a řídil drážní dopravu v žst. Přerov a také obsluhoval SZZ žst. Přerov, které až do doby vzniku předmětné MU vykazovalo normální činnost;
 - na směnu nastoupil odpočatý, v průběhu směny nepocítoval žádné problémy, jeho pozornost nebyla ničím rozptýlena;
 - někdy v odpoledních hodinách obdržel informaci danou provozním dispečerem PD3 CDP Přerov, že vlak Os 10893, který měl dle jízdního řádu jet z výh. Dluhonice do žst. Prosenice mimo Přerov, pojedje odchylně od jízdního řádu přes žst. Přerov. Po příjezdu vlaku do Přerova měl být proveden posun, spočívající v objetí EMJ řady 460 na SK s odstavenou soupravou historických TDV vlaku Os 10893;
 - ještě před příjezdem vlaku Os 10893 do Přerova se telefonicky spojil se strojvedoucím tohoto vlaku, jenž mu potvrdil nutnost objetí soupravy. Následně strojvedoucímu vlaku Os 10893 sdělil, že po vjezdu vlaku na SK č. 6 žst. Přerov bude posun proveden objetím po SK č. 2 a že doba trvání posunu bude operativně upravena dle momentální dopravní situace ve stanici. Disponoval informací, že dopravcem posunového dílu budou ČD a posun bude prováděn s EMJ řady 460;
 - po vjezdu vlaku Os 10893 na SK č. 6 žst. Přerov zpravil strojvedoucího, že posun bude proveden ze SK č. 6 za druhé zpětné seřaďovací návěstidlo (pozn. DI: jednalo se o seřaďovací návěstidlo Se79) na SK č. 2;
 - v návaznosti na předchozí sjednání posunu provedl přestavení EMJ řady 460 ze SK č. 6 přes střední zhlaví na SK č. 2, a to normální obsluhou SZZ žst. Přerov;
 - sjednání pokračování posunu a posun EMJ řady 460 ze SK č. 2 přes dluhonicko-prosenické zhlaví zpět na SK č. 6 prováděl řídící dispečer 1D CDP Přerov.

Prostor části dluhonicko-prosenického zhlaví (viz níže) a SK obvodu osobního nádraží žst. Přerov byl monitorován stacionárním kamerovým systémem se záznamem. Z analýzy dat kamerového systému žst. Přerov, která měla DI v rámci šetření příčin a okolností vzniku této MU k dispozici, zaznamenaných dne 26. 10. 2025 v době od 15:30:00 h do 16:45:00 h, po zohlednění časových odchylek mezi časem zaznamenaným předmětným kamerovým systémem a časem zaznamenaným SZZ žst. Přerov, který byl pro potřeby šetření této MU vzat jako čas vztažný, mj. vyplývá:

v době od 16:16:29 h do 16:17:45 h	do záběru kamery vjel ze směru od dluhonicko-prosenického zhlaví vlak Os 10893, který pokračoval v jízdě po mostě přes řeku Bečvu, situovaném v km 183,974, a dále na SK č. 6. Ze záznamu je zřejmé, že vlak byl označen návěstí „Začátek vlaku“, neboť na přední straně HDV 460.080-5, jedoucího v čele vlaku, byla rozsvícena tři bílá světla ve tvaru rovnoramenného trojúhelníku,
--	---

v době od 16:17:15 h do 16:18:02 h	do záběru kamery vjel ze směru od dluhonicko-prosenického zhlaví vlak Os 10893, který pokračoval na SK č. 6. Ze záznamu je zřejmé, že vlak byl označen návěstí „Konec vlaku“, neboť na zadní straně posledního TDV vlaku byly ve stejné výši umístěny dvě obdélníkové, na kratší straně postavené desky,
v 16:18:00 h	vlak Os 10893 zastavil na SK č. 6,
v době od 16:22:36 h do 16:23:24 h	na SK č. 6 bylo zaznamenáno uvedení do pohybu posunového dílu tvořeného EMJ řady 460 kolem cestového návěstidla Lc6 směrem na střední zhlaví žst. Přerov a opustil záběr kamery. TDV zůstala stát odstavená na SK č. 6,
v době od 16:25:33 h do 16:26:21 h	do záběru kamery vjel ze středního zhlaví na SK č. 2 posunový díl tvořený EMJ řady 460 a pokračoval v jízdě po SK č. 2. Ze záznamu je zřejmé, že posunový díl byl na přední straně HDV 460.079-7, jedoucího na začátku posunového dílu, označen návěstí „Hnací vozidlo při posunu“, neboť byla ve stejné výši rozsvícena dvě bílá světla,
v 16:26:21 h	posunový díl zastavil na SK č. 2,
v 16:26:43 h	posunový díl byl na SK č. 2 uveden do pohybu, pokračoval v jízdě po SK č. 2 a následně kolejištěm dluhonicko-prosenického zhlaví,
v době od 16:29:19 h do 16:29:50 h	posunový díl zastavil na dluhonicko-prosenickém zhlaví, konkrétně na mostě přes řeku Bečvu, situovaném v km 183,974. Okamžitě po zastavení posunového dílu byl zřetelný zvířený prach, zvedající se od pojezdů DV posunového dílu;
v 16:33:59 h	po otočení objektivu kamery o cca 150° záznam dokumentoval dění na dluhonicko-prosenickém zhlaví, konkrétně prostor mostu přes řeku Bečvu, situovaného v km 183,974, jenž mj. zachytil vykolejený posunový díl v konečném postavení po MU.

Vznik MU (nehodový děj, tzn. nedovolená jízda posunového dílu za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20 ani vykolejení) nebyl kamerovým systémem žst. Přerov přímo zaznamenán. Jedinou kamerou, jež mohla díky možnosti změny prostoru snímání zaznamenat dění na dluhonicko-prosenickém zhlaví v okolí seřaďovacího návěstidla Se20, byla otočná kamera K4 (most), která však byla v době vzniku MU orientována (otočena) jihozápadním směrem, tj. tak, že monitorovala jízdy posunového dílu ve směru od středního zhlaví po SK č. 2 na dluhonicko-prosenické zhlaví.

Přepis dílčí části komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:21:23 h		Délka nahrávky: 9 s
Obsah přepisu: začátek hovoru po navázání spojení mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov, týkající se první (dílčí) části posunu následně provedeného ze SK č. 6 na střední zhlaví a po změně směru jízdy posunového dílu na SK č. 2		
strojvedoucí posunového dílu	Á CDP v Přerově, v Přerově.	
Tab. č. 1: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis dílčí části komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:21:39 h		Délka nahrávky: 4 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov		
strojvedoucí posunového dílu	Přeji na objetí.	
Tab. č. 2: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:21:44 h		Délka nahrávky: 10 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov		
úsekový dispečer 1D CDP Přerov	Tady je Přerov, chcete jet ze šesté, objíždět nebo co?	
strojvedoucí posunového dílu	No, na té šesté su vyvěšený na objetí.	
Tab. č. 3: Komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:22:04 h		Délka nahrávky: 22 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov		
úsekový dispečer 1D CDP Přerov	Tak objedeme to za druhou zpětnou a po druhé koleji. A máte tam ty lidi nějak vyrozuměný, aby nám tady nevypadli na výhybkách nebo tak?	
strojvedoucí posunového dílu	Tak tomu rozumím, za druhou zpětnou, po druhé a ten konec jsem neslyšel, vyrozumělý je kdo?	
úsekový dispečer 1D CDP Přerov	No, tak...	
Tab. č. 4: Komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:22:26 h		Délka nahrávky: 9 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov		
úsekový dispečer 1D CDP Přerov	No, tak nejsou v tom lidi, v tom pantáku nebo jak to tam máte?	
strojvedoucí posunového dílu	Jo, jo, jo, ti jsou vyrozuměni, proto tam je vlakvedoucí.	
Tab. č. 5: Komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis dílčí části komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:22:36 h		Délka nahrávky: 3 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov		
úsekový dispečer 1D CDP Přerov	Dobře.	
Tab. č. 6: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a řídicím dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:28:14 h		Délka nahrávky: 15 s
Obsah přepisu: začátek hovoru po navázání spojení mezi řídicím dispečerem 1D CDP Přerov a strojvedoucím posunového dílu, týkající se druhé (dílčí) části posunu následně provedeného ze SK č. 2 na prosenicko/dluhonické zhlaví a po změně směru jízdy posunového dílu na SK č. 6		
řídicí dispečer 1D CDP Přerov	Á ten panták ze druhé koleje ve stanici Přerov pojedem směrem <u>na most za první zpětnou Se27 (dvacetsedmičku)</u> a potom šestá obsazená na soupravu zpátky.	
Tab. č. 7: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a řídicím dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a řídicím dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:28:26 h		Délka nahrávky: 7 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi řídícím dispečerem 1D CDP Přerov a strojvedoucím posunového dílu, týkající se druhé (dílčí) části posunu následně provedeného ze SK č. 2 na prosenicko/dluhonické zhlaví a po změně směru jízdy posunového dílu na SK č. 6		
strojvedoucí posunového dílu	Tomu rozumím, <u>do první na most za Se27 (dvacetsedmičku)</u> a potom šestá obsazená.	
Tab. č. 8: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a řídícím dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a řídicím dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:29:32 h		Délka nahrávky: 12 s
Obsah přepisu: začátek hovoru po navázání spojení mezi řídicím dispečerem 1D CDP Přerov a strojvedoucím posunového dílu po vzniku MU (nedovolené jízdy za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20)		
řídicí dispečer 1D CDP Přerov	Prosím Tě, s tím pantákem teďka stojíš kde? Říkal jsem za první zpětnou a nějak se to asi nepodařilo, že?	
Tab. č. 9: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a řídicím dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a řídicím dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:29:42 h		Délka nahrávky: 15 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi řídícím dispečerem 1D CDP Přerov a strojvedoucím posunového dílu po vzniku MU (nedovolené jízdy za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20), tzn. ohlášení vzniku MU na ohlašovací pracoviště provozovatele dráhy SŽ		
strojvedoucí posunového dílu	Prosím Tě, já s pantákem stojím na mostě a druhý, vložák je vypadlý.	
řídící dispečer 1D CDP Přerov	Výborně, no <u>říkal jsem za první zpětnou</u> , zopakovals to, a jels úplně někam do pryč, no takže jsme skončili, díky, no.	
Tab. č. 10: Komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a řídícím dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a řídícím dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:29:56 h		Délka nahrávky: 6 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi řídícím dispečerem 1D CDP Přerov a strojvedoucím posunového dílu po vzniku MU (nedovolené jízdě za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20)		
strojvedoucí posunového dílu	<u>Já jsem Ti rozuměl do první, já jsem zopakoval do první.</u>	
Tab. č. 11: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a řídícím dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a řídícím dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:30:09 h		Délka nahrávky: 20 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi řídícím dispečerem 1D CDP Přerov a strojvedoucím posunového dílu po vzniku MU (nedovolené jízdě za úroveň seřaďovacího návěstidla Se20)		
strojvedoucí posunového dílu	Já to jdu projít, jestli se někdo nezranil, mašina, motorák je na kolejích, vypadá to, že vložák je, je vypadený a zadní motorák..., já Ti to kdyžtak pak řeknu ještě, jdu to projít všechno a ještě Ti zavolám.	
Tab. č. 12: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a řídícím dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:32:27 h		Délka nahrávky: 28 s
Obsah přepisu: ohlášení následků MU strojvedoucím posunového dílu úsekovému dispečerovi 1D CDP Přerov		
strojvedoucí posunového dílu	CDP, na tym mostě, tak jeden motorák zadní, pak je ve druhé traťové, jeden, dva, hm, Prosenice, přední motorák je v první traťové a vložák je zlomenej mezi první a druhou traťovou. Jedním podvozkem je vykolejený a asi nezasahuje do té traťové na Dluhonice, ale možná bych kolem toho radši nejezdil, no.	
Tab. č. 13: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:36:52 h		Délka nahrávky: 8 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov v rámci ohlášení vzniku MU strojvedoucím posunového dílu úsekovému dispečerovi 1D CDP Přerov		
strojvedoucí posunového dílu	Á CDP Přerov.	
Tab. č. 14: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov.		

Přepis komunikace vedené mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov:

Začátek hovoru: 26. 10. 2025, 16:36:57 h		Délka nahrávky: 8 s
Obsah přepisu: pokračování hovoru mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov v rámci ohlášení vzniku MU strojvedoucím posunového dílu úsekovému dispečerovi 1D CDP Přerov		
strojvedoucí posunového dílu	Prosím Tě, ve vlaku nikdo zraněný není, takže aspoň, aspoň tak.	
Tab. č. 15: Dílčí část komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov.		

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Strojvedoucí posunového dílu převzal řízení HDV historické EMJ řady 460, tzn. HDV 460.079-7, resp. 460.080-5, dne 26. 10. 2025 v 7:00 h v Olomouci a v průběhu celé směny řídil výhradně HDV této historické EMJ řady 460. Ta byla dopravcem ČD po celý den nasazena na vlacích Os 10890 (veden v trase Olomouc hl. n. – Červenka), Os 10891 (Červenka – Nezamyslice), Os 10892 (Nezamyslice – Přerov), Os 10894 (Přerov – Olomouc hl. n.) a Os 10893 (Olomouc hl. n. – Valašské Meziříčí), přičemž v traťových úsecích s výhradním provozem vlaků pod dohledem ETCS L2 mohla být jízda historické EMJ řady 460 dle technologických postupů provozovatele dráhy provedena pouze ve formě přepravy MZ (viz bod 4.1.1 této ZZ).

Jak již bylo uvedeno výše, vlak Os 10893 měl být původně veden v trase Olomouc hl. n. – Valašské Meziříčí po tzv. „Dluhonické spoje“ (mimo Přerov), avšak v den jízdy předmětného vlaku dopravce ČD vznesl žádost, aby jízda byla realizována přes Přerov. Téhož dne provozovatel dráhy provedl změnu JŘ vlaku Os 10893 pro úsek výh. Dluhonice – Valašské Meziříčí, kdy nově měla být jeho jízda uskutečněna přes žst. Přerov. Dále nad rámec původního záměru jízdy vlaku Os 10893 měla historická EMJ řady 460 na žádost organizační jednotky CHV dopravit ze žst. Olomouc hl. n. do žst. Valašské Meziříčí 6 dvounápravových historických TDV (viz bod 3.1.7 této ZZ), která byla zařazena na konec vlaku. Tato skutečnost měla souvislost se vznikem MU, neboť při jízdě úvratí přes Přerov vyvstala potřeba provedení posunu, spočívajícího v objetí skupiny 6 TDV zařazených na konci vlaku historickou EMJ řady 460 tak, aby při odjezdu vlaku Os 10893 ze žst. Přerov do žst. Valašské Meziříčí byla tato EMJ opětovně zařazena na začátku vlaku a strojvedoucí ji mohl řídit z čelního stanoviště ve směru jízdy vlaku. Naopak v případě původního záměru dopravce, kdy měla soupravu vlaku Os 10893 tvořit pouze historická EMJ řady 460, by nebylo potřebné v žst. Přerov provádět žádný posun.

Vlak Os 10893 zastavil na SK č. 6 žst. Přerov v 16:18:00 h (viz bod 3.1.7 a 3.1.8 této ZZ). Následně byl v době od 16:21:23 h do 16:22:04 h mezi strojvedoucím posunového dílu a úsekovým dispečerem 1D CDP Přerov sjednán posun, a to jeho dílčí (první) část zahrnující jízdu posunového dílu ze SK č. 6 na SK č. 2 přes kolejiště středního zhlaví. V 16:22:31 h uvedl strojvedoucí na SK č. 6 posunový díl do pohybu a pokračoval v jízdě na střední zhlaví, kde dle podmínek sjednaného posunu došlo ke změně směru jeho jízdy. Na středním zhlaví byl posunový díl strojvedoucím uveden do pohybu v 16:25:19 h směrem na SK č. 2. Po krátkém zastavení na SK č. 2 pokračoval posunový díl v jízdě nízkou rychlostí směrem k odjezdovému návěstidlu S2, kde tato dílčí část posunu končila. Během této jízdy v době od 16:28:14 h do 16:28:26 h byl mezi strojvedoucím posunového dílu a řídicím dispečerem 1D CDP Přerov sjednán další posun, a to jeho dílčí (druhá) část zahrnující jízdu posunového dílu ze SK č. 2 zpět na SK č. 6, a to přes kolejiště dluhonicko-prosenického zhlaví stanice. V průběhu hovoru došlo k nesprávné interpretaci pokynu daného řídicím dispečerem 1D CDP Přerov strojvedoucím posunového dílu. Strojvedoucí posunového dílu, jakožto zaměstnanec řídící posun, pro něhož byl pokyn určen a měl se jím řídit, pokyn daný řídicím dispečerem 1D CDP Přerov sice přijal, ale jím opakovaný text byl zatížen chybou, kdy oproti danému pokynu uvedl jiné místo na dráze (na dluhonicko-prosenickém zhlaví), kde mělo dojít ke změně směru jízdy. Na tuto skutečnost řídicí dispečer 1D CDP Přerov nijak nereagoval (viz body 4.1.1 a 5.3 této ZZ).

Pro dílčí (druhou) část posunu posunového dílu zahrnující jízdu posunového dílu ze SK č. 2 přes kolejiště dluhonicko-prosenického zhlaví zpět na SK č. 6 postavil řídicí dispečer

1D CDP Přerov normální obsluhou SZZ žst. Přerov posunovou cestu ze SK č. 2 na kolejiště dluhonicko-prosenického zhlaví, přičemž tato posunová cesta končila u seřaďovacího návěstidla Se20, které návěstilo návěst „Posun zakázán“. Jízda posunového dílu ze SK č. 2 byla povolena v 16:28:20 h návěstí „Posun dovolen“ návěstěnou odjezdovým návěstidlem S2 žst. Drahotuše, vyjádřenou bílým světlem. V 16:28:39 h přední čelo posunového dílu minulo rychlostí 42 km·h⁻¹ úroveň odjezdového návěstidla S2 a v další jízdě až do vzniku MU pokračoval strojvedoucí výběhem. Na návěst „Posun zakázán“ návěstěnou seřaďovacím návěstidlem Se20 strojvedoucí posunového dílu nijak nereagoval, protože toto návěstidlo při řízení (a pozorování trati) vůbec nezaregistroval. S ohledem na směrové uspořádání kolejiště dluhonicko-prosenického zhlaví mohl strojvedoucí posunového dílu návěst „Posun zakázán“ návěstěnou seřaďovacím návěstidlem Se20 zjistit pohledem nejdříve ze vzdálenosti minimálně 100 m před tímto návěstidlem, která i při jízdě posunového dílu rychlostí 42 km·h⁻¹ byla vzdáleností, jež umožňovala strojvedoucímu bezpečně před návěstěným místem zastavit. Úroveň seřaďovacího návěstidla Se20 žst. Přerov minulo přední čelo posunového dílu v 16:29:07 h rychlostí 38 km·h⁻¹. Při další (již nedovolené) jízdě posunového dílu kolejištěm dluhonicko-prosenického zhlaví došlo v 16:29:18 h vlivem přestavování výhybky č. 12 k vykolejení historické EMJ řady 460 a o 7 s (v 16:29:25 h) později k jejímu zastavení v konečném postavení po MU, a to ve vzdálenosti 153 m za seřaďovacím návěstidlem Se20.

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

26. 10. 2025	
• 16:29 h	vznik MU;
• 16:30 h	strojvedoucí posunového dílu ohlásil vznik MU řídícímu dispečerovi 1D CDP Přerov;
• 16:34 h	řídící dispečer 1D CDP Přerov předal informaci (vyrozuměl) o vzniku MU vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;
• 16:36 h	řídící dispečer 1D CDP Přerov předal informaci (vyrozuměl) nehodové pohotovosti Provozního obvodu Olomouc;
• 16:37 h	vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU pověřené osobě provozovatele dráhy SŽ – Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy, Územní pracoviště Ostrava (dále jen pověřená osoba SŽ);
• 16:38 h	řídící dispečer 1D CDP Přerov ohlásil vznik MU HZS SŽ JPO Přerov;
• 16:41 h	řídící dispečer 1D CDP Přerov ohlásil vznik MU Policii ČR;
• 16:44 h	prvotní oznámení vzniku MU pověřenou osobou SŽ za provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD na COP DI, přičemž o 2 min později (v 16:46 h) po oznámení udělil inspektor COP DI souhlas s uvolněním dráhy;
• 18:40 h	obnovení provozování drážní dopravy v obou TK Prosenice – Přerov s dalšími dílčími přerušeními drážní dopravy, jež byly vyvolány potřebou provedení odklízovacích prací (viz bod 3.1.5 této ZZ);
• 20:07 h	pověřená osoba SŽ udělila souhlas k zahájení odklízovacích prací;

• 21:20 h	pověřená osoba SŽ ukončila ohledání místa vzniku MU;
27. 10. 2025	
• 13:00 h	obnovení provozování drážní dopravy na SK č. 1a omezenou traťovou rychlostí. I nadále zůstala výhybka č. 12 v obou směrech nesjízdná;
18. 11. 2025	
• 11:20	obnovení provozování drážní dopravy přes jednoduchou kolejovou spojkou spojující dvě sousední koleje pomocí výhybek č. 9 a 12, tzn. odbočným (vedlejším) směrem, přičemž výhybka č. 12 i nadále zůstala v přímém (hlavním) směru nesjízdná;
9. 12. 2025	
• 8:35 h	úplné obnovení provozování drážní dopravy na dluhonicko-prosenickém zhlaví žst. Přerov.

Plán IZS aktivoval v 16:38 h, tj. 9 min po vzniku MU, řídící dispečer 1D CDP Přerov.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- HZS SŽ JPO Přerov;
- HZS Olomouckého kraje, Územní odbor Přerov, Centrální hasičská stanice Přerov;
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje, Územní odbor Přerov, Obvodní oddělení Přerov.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy měl podle právních předpisů mj. za povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, a zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze, umožňoval provozování dráhy a drážní dopravy v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, jinými právními předpisy a osvědčeními dopravce a byl dodržován.

Ve smyslu těchto povinností musel zajistit, aby určená odborně způsobilá osoba zajišťující při provozování dráhy nebo drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, tzn. také zaměstnanec řízení provozu (osoba řídící drážní dopravu), která se jakýmkoliv způsobem podílela na organizování drážní dopravy, v tomto konkrétním případě se jednalo o řídícího dispečera 1D CDP Přerov a úsekového dispečera 1D CDP Přerov, ve smyslu právních předpisů a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ, mj. dodržovala způsob a podmínky pro obsluhu dráhy, řízení drážní dopravy, sledování dopravní propustnosti dráhy, operativní řízení drážní dopravy a při obsluze dráhy pro řízení drážní dopravy využívala závislostí vyplývajících z činnosti příslušných provozovaných zabezpečovacích zařízení, tzn. SZZ, TZZ a přejezdových zabezpečovacích zařízení, a při tom vždy dodržet i souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů stanovených vnitřními předpisy provozovatele dráhy SŽ.

Pokyny a dopravní služba (část provozovatele dráhy)

Při provozování dráhy se používaly pokyny, přičemž pod tímto pojmem se rozuměl rozkaz, příkaz, popř. informace daná ústně, písemně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením, technickým zařízením, návěstí, nápisem nebo nátěrem. Pokyny mohly být dávány osobně, přímo anebo prostřednictvím zaměstnance, tzn. pokyn zprostředkovaný prostředníkem. V případech, kdy bylo nařízeno dát pokyn přímo, mohlo se tak stát osobně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením nebo technickým zařízením, ale vždy bez prostředníka. V případech, kdy bylo nařízeno prokazatelné předání (resp. přijetí) pokynu, muselo být zajištěno takovým způsobem, který následně umožňuje předání (resp. přijetí) pokynu prokázat (např. záznamovým zařízením provozovatele dráhy SŽ). Pokyny v dopravní službě musely být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesměly ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a musely být v souladu s odbornou způsobilostí zaměstnance, který pokyn dával (v tomto konkrétním případě se jednalo o řídícího dispečera 1D CDP Přerov, resp. úsekového dispečera CDP Přerov), i zaměstnance, který měl pokyn vykonat (v tomto konkrétním případě se jednalo o strojvedoucího).

Na tomto místě je nezbytné uvést, že dopravní službou se ve smyslu vnitřního předpisu SŽ D1 rozuměl souhrn činností, vykonávaných podle vnitřních předpisů SŽ a dopravců, mj. pro zabezpečení jízd vlaků a posunových dílů, vč. organizace této činnosti.

Za správnost dávaného pokynu odpovídal zaměstnanec, který pokyn dával, za provedení zaměstnanec, který pokyn přijal a měl vykonat. Zaměstnanec, který potvrzoval přijetí pokynu telekomunikačním zařízením, musel zopakovat pokyn a potvrdit, že pokynu rozuměl. Ve smyslu vnitřního předpisu SŽ Z11 zaměstnanec, který organizoval a řídil drážní dopravu, odpovídal nebo spoluzodpovídal při obsluze základnové radiostanice za hovorovou kázeň v místní rádiové síti, kterou provozovatel dráhy SŽ nezbytně potřebuje pro organizování a řízení drážní dopravy a pro plnění povinností provozovatele dráhy. V podmínkách SŽ byla hovorová kázeň definována jako povinná disciplinovanost všech účastníků rádiové komunikace, vztahující se zejména ke stručnému a zřetelnému vyjadřování.

K předávání/přijímání pokynů souvisejících s jízdou posunových dílů byla v žst. Přerov využita MRS, určená pro rádiové spojení mezi ZR provozovatele dráhy SŽ a pohyblivými radiostanicemi, tzn. vozidlovými, resp. přenosnými radiostanicemi, dopravce – v daném případě se jednalo o radiostanice dopravce ČD.

Ze záznamu hovorů vedených v MRS mezi řídícím dispečerem 1D CDP Přerov a strojvedoucím posunového dílu vyplynulo, že strojvedoucí posunového dílu pokyn daný v 16:28:14 h řídícím dispečerem 1D CDP Přerov nesprávně v 16:28:26 h zopakoval – přijal (viz bod 3.1.9 této ZZ). Řídící dispečer 1D CDP Přerov přijetí pokynu strojvedoucím posunového dílu, jehož obsah nekorespondoval s obsahem jím daného pokynu, nijak nerozporoval a nevznášel námitku.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, jelikož konec posunové cesty byl jednoznačně definován návěstí „Posun zakázán“ návěstěnou seřaďovacím návěstidlem Se20 žst. Přerov a osoba řídící drážní dopravu (v tomto konkrétním případě se jednalo o řídícího dispečera 1D CDP Přerov) žádným pokynem (ani způsobem) nepovolila jízdu posunového dílu za jeho úroveň. Navíc v případě, kdy by posun měl být hypoteticky uskutečněn až „..., do první na most ...“ (správně na kolej záhlaví směr Prosenice, která je pokračováním TK č. 1 Prosenice – Přerov), potom by se seřaďovací návěstidlo Se20 nacházelo v posunové cestě ze SK č. 2 na „první“ kolej a při

návěštění návěsti „Posun zakázán“ tímto návěstidlem by toto návěstidlo bylo platným místem ukončení části (dílčí), strojvedoucím při sjednání posunu pochopené, posunové cesty, jehož návěstí by strojvedoucí posunového dílu byl povinen se řídit.

Zjištění:

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

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“;
- § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. ...“;
- čl. 25 odst. 7 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Ve smyslu předpisů pro provozování dráhy Správy železnic je nutné jednat podle nejlepšího vědomí a svědomí i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to tak, aby byla vždy zaručena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.“;
- čl. 25 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně a je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“;
- čl. 25 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí“;
- čl. 36 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné ..., aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s :

- čl. 36 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Za správnost dávaného pokynu odpovídá zaměstnanec, který pokyn dává, za provedení zaměstnanec, který pokyn přijímá a má vykonat.“,
- čl. 6 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ Z11:
„Hovorová kázeň je povinná disciplinovanost všech účastníků rádiové komunikace, vztahující se zejména ke stručnému a zřetelnému vyjadřování....“,
- čl. 9 oddíl 1 odst. 6 vnitřního předpisu SŽ Z11:
„Zaměstnanec, který organizuje a řídí drážní dopravu, odpovídá nebo spoluzodpovídá při obsluze ZR za hovorovou kázeň v tzv. „aktivních“ sítích SŽ. Zpravidla se jedná o MRS, které SŽ nezbytně potřebuje pro organizování a řízení drážní dopravy a pro plnění povinností provozovatele dráhy.“.

Jízda DV – posun

Při řízení drážní dopravy se DV mohlo pohybovat jako vlak nebo jako posun v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením nebo jako posun mezi dopravnami anebo jako DV jedoucí na vyloučené koleji. Pojmem posun se rozuměla každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda DV, nejednalo-li se o jízdu vlaku nebo o posun mezi dopravnami. Podle ustanovení § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb. se činnosti při provádění posunu řídily technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy. Posun bylo mj. možné provádět v žst., přičemž k posunu na kolejích určených pro jízdu vlaku musela dát vždy souhlas odborně způsobilá osoba, která řídila jízdu vlaků po těchto kolejích. Při posunu DV tažením nesměla být překročena rychlost $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ a při posunu DV sunutím rychlost $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

Posunovat s DV bylo možné až po udělení svolení k posunu, kterému muselo předcházet oznámení souhrnných informací potřebných pro bezpečné provádění posunu daných výpravčím mj. zaměstnanci řídicímu posun obsahující zejména:

- SK, na kterých je dovoleno posunovat;
- čas, kdy se smí zahájit posun a kdy má být povolený posun nejpozději ukončen;
- kam se smí nejdále posunovat, bylo-li toto zapotřebí určit.

Svolení k posunu v žst. Přerov dával v příslušných řízených oblastech řídicí dispečer 1D CDP Přerov, resp. úsekový dispečer 1D CDP Přerov. Při posunu prováděném na SK určených pro jízdu vlaků, tzn. v tomto konkrétním případě na SK č. 2 a 6 a na středním a dluhonicko-prosenickém zhlaví, mohli svolení k posunu udělit, jen když jim byl znám dopravce, který měl posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce (tzn. elektrická, motorová) všech činných HDV zařazených v posunovém dílu. Svolení k posunu platilo jako souhlas k posunu, ale jen pro jízdu posunového dílu k nejbližšímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun. V poslední fázi před vznikem MU se jednalo o úsek koleje na dluhonicko-prosenickém zhlaví mezi odjezdovým návěstidlem S2 a seřadovacím návěstidlem Se20.

Souhlas k zahájení posunu směl být dán až po postavení a kontrole správného postavení posunové cesty a udělený souhlas platil jen pro konkrétní postavenou posunovou cestu. O postavené posunové cestě informoval řídicí dispečer 1D CDP Přerov, resp. úsekový dispečer 1D CDP Přerov, zaměstnance řídicího posun – strojvedoucího posunového dílu přímo udělením souhlasu k posunu, čímž současně dovolil uvést posunový díl do pohybu. Jedním ze způsobů dání souhlasu k posunu byla návěst dovolující posun návěstěná nepřenosným návěstidlem platným pro posun, které platilo jen pro příslušnou SK. Návěsti nepřenosných světelných návěstidel platné pro posun jednoznačně definovala vyhláška č. 173/1995 Sb. a rovněž vnitřní předpis SŽ D1, kdy za relevantní byly pro potřeby této ZZ považovány:

- světelná návěst „Stůj“ (stále svítící červené návětní světlo) návěstěná odjezdovým návěstidlem S2 žst. Přerov, byla nejzávažnější návěstí, platnou nejen pro vlaky a PMD, ale rovněž pro posunový díl nacházející se na provozované SK č. 2, jehož čelo muselo zastavit ještě před návěstidlem. Na jednotně označených návěstidlech, platných jak pro jízdu vlaku, tak i pro posun, měla návěst „Stůj“ také význam návěsti „Posun zakázán“;
- světelná návěst „Posun dovozen“ (stále svítící bílé návětní světlo) návěstěná odjezdovým návěstidlem S2 žst. Přerov, dovozovala posun a protože toto hlavní

návěstidlo platilo jen pro jednu SK, informovala o postavené posunové cestě za tímto návěstidlem a současně byla souhlasem k zahájení posunu;

- světelná návěst „Posun zakázán“ (stále svítící modré návěstní světlo) návěstěná seřaďovacím návěstidlem Se20 žst. Přerov platným jen pro posun, byla nejzávažnější návěstí, zakazovala posun a čelo posunového dílu muselo zastavit ještě před návěstidlem,

přičemž za správné používání návěstidel a dávání návěstí odpovídal ten zaměstnanec, který návěsti dával. Přitom muselo být vždy jednoznačné a zřejmé, komu byly návěsti určeny, aby nedošlo k záměně.

Při šetření nebylo v rámci realizace posunu v žst. Přerov (vyjma nedostatku zjištěného při předávání/přijímání pokynů při rádiové komunikaci, viz tento bod výše) zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ.

Jízda vlaku Os 10893 v úseku Olomouc hl. n. – Přerov (část provozovatele dráhy)

Na dráze v traťových úsecích s výhradním provozem vlaků pod dohledem ETCS (v tomto případě se jednalo o ETCS L2 s využitím provozního módu FS, tzn. také tratí „Prosenice – Česká Třebová“ a „Přerov – Dluhonice výhybna“, jejímiž součástmi byl traťový úsek Olomouc hl. n. – Přerov, směl dopravce použít pro jízdu vlaku pouze vedoucí DV vybavené aktivní (funkční) mobilní částí ETCS kompatibilní s jeho traťovou částí použitou na dané dráze. Na tomto místě je nezbytné uvést, že DV s funkční kompatibilní mobilní částí ETCS se rozuměla vozidla, pro která byly vykonány testy kompatibility se systémem ETCS příslušné úrovně a pro L2 byly též vydány a aktivovány šifrovací klíče pro možnost přihlášení k příslušné RBC. Prohlášení o dráze provozované provozovatelem dráhy SŽ muselo mj. obsahovat alespoň kategorii dráhy, její místní určení a údaje o jejích provozně technických vlastnostech, vč. údaje, zda jde o úsek dráhy s výhradním provozem vlaků pod dohledem ETCS, a pravidla pro přístup na dráhu a pro její užití. Provozovatel dráhy měl povinnost vést seznam jím provozovaných drah a jejich součástí, kdy seznam musel obsahovat alespoň technický a provozní popis dráhy a jejích součástí a údaje o technickém a provozním stavu dráhy a jejích součástí.

Výše uvedené skutečnosti se však nevztahovaly na jízdy historických HDV na tratích s výhradním provozem ETCS. Jízdu historických HDV nevybavených aktivní mobilní částí ETCS kompatibilní s jeho traťovou částí použitou na předmětné dráze bylo možné mimořádně povolit, avšak až po předchozím souhlasném projednání s provozovatelem dráhy, za dodržení zvláštních provozních opatření a následujících podmínek stanovených v Prohlášení o dráze 2025:

- jednalo-li se o mimořádné přepravy osob organizované za účelem uspokojení kulturních nebo volnočasových potřeb;
- vedoucí HDV muselo být historickým vozidlem zapsaným ve zvláštním seznamu historických vozidel, vedeném DÚ, jež splňovalo tyto podmínky, kdy jeho:
 - výroba byla ukončena před více než 40 lety,
 - vnější vzhled a vnitřní uspořádání byly uchovávány a udržovány ve stavu podle původní technické dokumentace (viz také bod 3.1.7 této ZZ);
- jízda vlaku směla být realizována omezenou rychlostí – max. 60 km·h⁻¹;

- na stanovišti strojvedoucího vedoucího HDV museli být přítomni dva strojvedoucí, vykonávající výhradně úlohu strojvedoucího;
- vedoucí HDV muselo být vybaveno základním rádiovým spojením.

Žádost o souhlas s jízdou historických HDV bez palubní části ETCS na tratích s výhradním provozem vlaků pod dohledem ETCS byl dopravce povinen podat nejméně 30 kalendářních dní před plánovaným dnem jízdy.

Souhlas s mimořádnou jízdou historických HDV nevybavených palubní částí ETCS na tratích s výhradním provozem vlaků pod dohledem ETCS v podmínkách provozovatele dráhy SŽ vydával útvar URMIZA. Při kladném posouzení žádosti dopravce obdržel identifikační kód EGID, tzn. jednoznačný 11místný alfanumerický identifikátor, kterým se následně prokazoval při žádosti o trasu a který se uváděl do informačních systémů obdobně jako u přepravy, resp. dopravy (dále jen přeprava nebo doprava), mimořádných zásilek.

Ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy obsažených ve vnitřních předpisech SŽ D1 a SŽDC D31 se zásilka považovala za mimořádnou, jestliže pro svoje vnější rozměry, hmotnost nebo povahu s přihlédnutím k parametrům užitých DV a tratí, dotčených přepravou, vyžadovala přijetí a provedení zvláštních technických nebo provozních opatření u některého zúčastněného provozovatele dráhy. MZ se směla přepravovat jen po splnění podmínek, stanovených provozovatelem dráhy SŽ, přičemž dopravce měl za povinnost přepravu MZ předem projednat s útvarem URMIZA. Toto pracoviště odsouhlasovalo přepravní cestu MZ, stanovovalo podmínky pro její přepravu a vydávalo dopravci povolení k přepravě MZ. Jakákoliv změna oproti údajům uvedeným v povolení musela být znovu projednána a odsouhlasena, což se však netýkalo jízdy vlaku Os 10893, poněvadž povolení obsahovalo alternativní přepravní cestu přes žst. Přerov. MZ směla být dopravována jen po útvarem URMIZA posouzené a odsouhlasené přepravní cestě a podle stanovených podmínek pro přepravu mimořádné zásilky, zahrnující technické, přepravní a dopravní podmínky (viz tento bod této ZZ níže v části pojednávající o povinnostech dopravce).

Provozovatel dráhy SŽ prostřednictvím útvaru URMIZA po obdržení žádosti dopravce „Žádost o souhlas s přepravou historických vozidel bez ETCS“ koordinoval činnosti vedoucí k vyhodnocení a stanovení podmínek přepravy MZ, kdy mj. prověřoval prostorovou průchodnost a přechodnost zásilky pro přepravní cestu navrženou dopravcem, vyhodnocoval a stanovoval dopravní podmínky pro přepravu MZ, dopravci vystavoval odsouhlasení (popř. zamítnutí přepravy MZ), pro dopravce a pro vlastní provozní zaměstnance zúčastněné na dopravě MZ vypracovával podklady, kterými měli být informováni o dopravě a o podmínkách přepravy MZ. Při posuzování a zjišťování možnosti přepravy MZ musela být dodržována zásada, že stanovenými dopravními podmínkami má být plynulý provoz železniční dopravy co nejméně narušován.

V případě, že přeprava MZ byla útvarem URMIZA vyhodnocena kladně, vyhotovil tento útvar „Povolení pro mimořádnou zásilku“ (dále také jen Povolení MZ), v němž by mj. uvedl dobu platnosti povolení MZ, údaje o druhu, rozměrech a hmotnosti MZ, povolené řady DV, stanici odesílací, stanici určení a stanovenou cestu, vč. alternativní, technické, přepravní a dopravní (všeobecné provozní) podmínky, za kterých bylo možno přepravu realizovat. Povolení bylo určeno dopravci, který o projednání přepravy MZ požádal.

Souhrnně vyjádřeno lze konstatovat, že dokumentem „Povolení pro mimořádnou zásilku CZ MZ 2768-25“, vydaným dne 23. 9. 2025 útvarem URMIZA, provozovatel dráhy sděloval dopravci ČD, že daná MZ byla v době jeho platnosti, tzn. od 23. 9. 2025 do 31. 12. 2025, po stanovené cestě:

- Hranice na Moravě – vých. Polanka nad Odrou – Ostrava hl. n. – Bohumín osobní nádraží a zpět, vč. alternativních cest:
 - Hranice na Moravě – Prosenice – vých. Dluhonice – Olomouc hl. n. – Česká Třebová – Pardubice hl. n. – Kolín – Poříčany – Praha-Běchovice – Praha-Libeň a zpět,
 - Prosenice – Přerov osobní nádraží – vých. Dluhonice a zpět,

přepravitelná jako zvláštní vlak. Předmětné Povolení MZ dále pro jízdu historické EMJ řady 460 stanovovalo mj. jako jednu z technických a provozních podmínek, za nichž bylo možné přepravu realizovat, nejvyšší dovolenou rychlost vlaku $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ omezenou v celém rozsahu stanovené cesty MZ, vč. alternativních cest, a to zpravením strojvedoucího vlaku o omezení rychlosti, jež měl za povinnost zajistit dopravce vlaku (viz tento bod níže). Další nařízenou technickou a provozní podmínkou pro jízdu na tratích s výhradním provozem ETCS L2 bylo vybavení vedoucích HDV historické EMJ řady 460 minimálně nouzovým rádiovým spojením pro komunikaci v základním rádiovém spojení sítě GSM-R, přičemž profil SIM karty přenosného mobilního terminálu musel v tomto případě splňovat podmínky pro registraci čísla vlaku, příjem nouzového volání a povelu G-STOP. V souvislosti s touto podmínkou stanovovalo Povolení MZ dopravci povinnost dodržet bezpečnostní opatření, kdy *„Na stanovišti strojvedoucího kromě strojvedoucího vlaku musí být přítomna další osoba s kvalifikací strojvedoucího, odborně způsobilá k obsluze přenosného mobilního terminálu. Tato osoba musí po celou dobu jízdy průběžně sledovat stav terminálu a v případě příjmu povelu G-STOP zajistit okamžité zavedení rychločinného brzdění a zastavení vlaku.“*

V návaznosti na výše uvedené a pro použití nouzového spojení byl strojvedoucí vlaku Os 10893 v souladu s technologickými postupy obsaženými ve vnitřních předpisech SŽ D1 a SŽ Z11 zaměstnancem provozovatele dráhy SŽ v žst. Olomouc hl. n. zpraven písemným rozkazem „VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak Os 10893“, č. 0000326-930, ze dne 26. 10. 2025, pro trasu Olomouc hl. n. – Přerov, mj. pokynem „*nepřekročte rychlost 100 km/h*“. Ve vztahu k technickým a provozním podmínkám stanoveným provozovatelem dráhy SŽ obsahem Povolení MZ vydaného pro jízdu historické EMJ řady 460, podle nichž byla v celém rozsahu stanovené cesty MZ nejvyšší dovolená rychlost vlaku omezena na $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, se zpravení strojvedoucího o povinnosti nepřekročit rychlost $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ (zdůvodněno výše) může jevit jako zmatečné, tzn. mohlo mít potenciál strojvedoucího zmást, jakou rychlost nesměl při řízení historické EMJ řady 460 překročit. Na tomto místě je však nutné uvést, že pokud by dopravce ČD strojvedoucího vlaku Os 10893 řádně zpravitel o nejvyšší dovolené rychlosti stanovené Povolením MZ pro jízdu historické EMJ řady 460, zdánlivá nejasnost, jakou rychlost nesměl strojvedoucí při řízení historické EMJ řady 460 překročit, by tak bezesporu pominula, neboť strojvedoucí by musel vzhledem k udělenému pokynu a ke stanoveným podmínkám vést vlak bezpečnějším způsobem, tzn. rychlostí do $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

Při šetření nebylo v rámci stanovení podmínek pro přepravu MZ útvarem URMIZA a zpravení vlaku zaměstnancem provozovatele dráhy v žst. Olomouc hl. n. zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ.

Provozovatel dráhy SŽ na základě Povolení MZ zpracoval Příkaz URMIZA a TJŘ pro vlak Os 10893, čímž dopravci fakticky umožnil realizovat dne 26. 10. 2025 jízdu vlaku a jehož směrovka obsahovala výchozí bod vlaku (výchozí stanice) Olomouc hl. n. a konečný bod vlaku (cílová stanice) Valašské Meziříčí (mimo žst. Přerov). Ze sloupce 1 „Dopravní, stanoviště“ tabulky TJŘ vyplývalo, že vlak měl být veden mimo žst. Přerov. V souladu s Povolením MZ a Příkazem URMIZA zpracovatel ve sloupci 8 „r/%“ tabulky TJŘ uvedl stanovenou rychlost vlaku $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Na tomto místě je nezbytné uvést, že dle technologických postupů provozovatele dráhy SŽ byly pokyny (informace) obsažené v TJŘ určeny zejména pro vedení vlaku strojvedoucím. V průběhu dne 26. 10. 2025 však dopravce ČD vznesl požadavek, aby byl vlak Os 10893 v úseku Olomouc hl. n. – Valašské Meziříčí nově veden přes žst. Přerov, což umožňovalo Povolení MZ, v němž byla stanovena i alternativní cesta Prosenice – Přerov osobní nádraží – výh. Dluhonice a zpět (viz tento bod výše). Z tohoto důvodu provozovatel dráhy vydal pro jízdu vlaku Os 10893 změnu TJŘ, jehož směrovka obsahovala výchozí bod vlaku výh. Dluhonice a konečný bod vlaku (cílovou stanicí) Valašské Meziříčí, který v dílčím úseku výh. Dluhonice – Valašské Meziříčí nahradil původní TJŘ. V rozporu s Povolením MZ a Příkazem URMIZA provozovatel dráhy SŽ ve sloupci 8 „r/%“ tabulky předmětnou změnou TJŘ předepsal pro úsek výh. Dluhonice – Hranice na Moravě stanovenou rychlost vlaku $80 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Z logiky věci však vychází, že do tohoto údaje v TJŘ měla být promítnuta veškerá dopravní opatření, tedy i omezení rychlosti na $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, tzn. Příkazem URMIZA stanovenou rychlost pro jízdu historické EMJ řady 460.

Přestože provozovatel dráhy SŽ uvedl ve změněném TJŘ vydaném dne 26. 10. 2025, který v úseku výh. Dluhonice – Valašské Meziříčí nahradil původní TJŘ, nesprávnou (vyšší) hodnotu stanovené rychlosti vlaku, jež nekorespondovala s podmínkami stanovenými Povolením MZ a Příkazem URMIZA, nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, neboť k porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ došlo v době, kdy se historická EMJ řady 460 pohybovala mimo žst. Přerov jako vlak a před sjednáním posunu, jenž měl být proveden v žst. Přerov a při němž předmětná MU vznikla. Nad rámec uvedeného je rovněž nezbytné opětovně poznamenat, že povinnost zpravit strojvedoucího vlaku Os 10893 o omezené rychlosti vlaku $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ měl dopravce ČD (viz tento bod výše a níže).

Zjištění:

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

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“;
- § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. ...“;
- čl. 39 odst. 13 směrnice SŽ SM069:
„Sloupec 8 „r/%“. Tučným číslem se uvádí stanovená rychlost vlaku v km/h,“.
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:

- čl. 1 odst. 1 směrnice SŽ SM069:
„Směrnice pro tvorbu jízdního řádu a přidělování a využívání kapacity dráhy (dále jen „Směrnice“) definuje pravidla pro podávání, příjem a zpracování žádostí o kapacitu dráhy, konstrukci jízdních řádů“,
- čl. 2 odst. 32 směrnice SŽ SM069:
„Dopravní opatření je ve smyslu této Směrnice soubor nařízení, která se vztahují k organizování jízd vlaků, stanovených nad rámec běžných dopravních úkonů a povinností dopravních zaměstnanců, vyplývajících ze zabezpečení jízd vlaků dle ustanovení předpisů a pomůcek JŘ. Dopravním opatřením může být např. nařízení omezení rychlosti“.

Dopravce byl povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze. Dále musel mj. zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, z něhož měl nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností a za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou JŘ nebo nařízenou omezenou rychlost. Pro řízení drážního vozidla muselo být zajištěno, aby strojvedoucí odpovídajícím způsobem reagoval na hlasové nebo datové informace nebo příkazy předávané rádiovým zařízením.

Posun

Při posunu byl strojvedoucí povinen splnit pokyny dávané návěstmi návěstidel platných pro posun, přičemž pro správné vnímání návěstí musel zajistit podmínky (mohl-li je ovlivnit), aby se mohl návěstmi pro něj určenými řídit. Jestliže se mezi čelem taženého posunového dílu a místem, kde končila posunová cesta, nacházelo více návěstidel platných pro posun, musel se strojvedoucí řídit návěstmi těchto návěstidel. V případě, že strojvedoucí neviděl na návěst následujícího návěstidla platného pro posun, musel předpokládat, že toto návěstidlo bude návěstit návěst zakazující jízdu.

Souhrnem z výše uvedeného vyplývá, že strojvedoucí byl při posunu povinen splnit pokyny dávané návěstmi návěstidel platných pro posun. Pokud tedy některé z návěstidel platných pro posun (nejednalo-li se o neobsluhované nepřenosné návěstidlo) návěstilo návěst zakazující posun, v tomto konkrétním případě se jednalo o seřaďovací návěstidlo Se20, jež návěstilo návěst „Posun zakázán“, muselo čelo posunového dílu zastavit ještě před tímto návěstidlem (viz také tento bod výše), což se samozřejmě vztahovalo i na návěstidlo nacházející se na konci posunové cesty, tzn. v místě, kde posunová cesta končí.

Strojvedoucí posunového dílu řídil jízdu EMJ řady 460 v době posunu prováděného v žst. Přerov ze:

- SK č. 6 na střední zhlaví z kabiny strojvedoucího HDV 460.080-5, tj. z identického stanoviště, z něhož byla řízena jízda vlaku Os 10893 v úseku mezi žst. Olomouc hl. n. a Přerov;
- středního zhlaví přes SK č. 2 na dluhonicko-prosenické zhlaví z kabiny strojvedoucího HDV 460.079-7,

tzn. vždy z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy posunového dílu. Souhlas k zahájení posunu ze SK č. 2 na kolejiště dluhonicko-prosenického zhlaví, tzn. k realizaci

poslední dílčí části posunu prováděného severním směrem, který platil jen pro konkrétní posunovou cestu postavenou od odjezdového návěstidla S2 na kolejiště dluhonicko-prosenického zhlaví po úroveň seřaďovacího návěstidla Se20, dal řídící dispečer 1D CDP Přerov strojvedoucímu posunového dílu v 16:28:20 h návěstí „Posun dovolen“ návěstěnou nepřenositelným návěstidlem platným pro posun, v tomto konkrétním případě se jednalo o odjezdové návěstidlo S2, platné jen pro SK č. 2. Strojvedoucímu posunového dílu, který byl současně zaměstnancem řídícím posun, tak bylo návěstí „Posun dovolen“ dovoleno uvést posunový díl do pohybu a pokračovat v jízdě směrem na dluhonicko-prosenické zhlaví. Po minutě odjezdového návěstidla S2 v 16:28:39 h a v průběhu další jízdy kolejištěm dluhonicko-prosenického zhlaví k seřaďovacímu návěstidlu Se20, které návěstilo návěst „Posun zakázán“, tuto návěst pozorováním trati a návěstí nezjistil – nepozoroval, zda příslušné návěstidlo dovolovalo jeho jízdu, a následně v 16:29:07 h pokračoval v jízdě za toto seřaďovací návěstidlo (viz body 3.1.7, 3.1.8 a 3.1.9 této ZZ), jež návěstěnou návěstí další jízdu posunového dílu zakazovalo. Z uvedeného vyplývá, že strojvedoucí posunového dílu měl povinnost EMJ řady 460 (předním čelem vedoucího HDV 460.079-7) zastavit ještě před seřaďovacím návěstidlem Se20 a nikoliv pokračovat v jízdě kolejištěm dluhonicko-prosenického zhlaví směrem k žst. Prosenice.

Zjištění:

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;
- § 46t odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Osoba řídící drážní vozidlo na dráze celostátní, regionální nebo místní anebo na vlečce musí zastavit drážní vozidlo včas před návěstí zakazující jízdu,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěstí a jednala podle zjištěných skutečností,“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:

- § 6 odst. 3 písm. d) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„Svítlí-li na návěstidle jedno návěstní světlo, základní význam barvy návěstního světla je:
modrá - návěst „Posun zakázán“;*
- čl. 77 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Zaměstnanec, kterému jsou návěstí určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěstí mohl správně vnímat a řídit se jimi.“;
- čl. 189 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Návěstí seřaďovacích návěstidel – Návěst Posun zakázán (modré světlo) zakazuje posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem.“;

- čl. 208 odst. 3 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Povinnosti strojvedoucího – Strojvedoucí je při posunu povinen splnit pokyny dávané návěstmi návěstidel platných pro posun.“;
- čl. 31 písm. d) vnitřního předpisu ČD V2:
„Lokomotivní četa je zejména povinna sledovat za jízdy vlaku nebo posunového dílu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi a nařízenými pokyny.“;
- čl. 102 vnitřního předpisu ČD V2:
„Při posunu se lokomotivní četa řídí ustanoveními předpisu provozovatele dráhy, dopravce ČD a souvisejícími dokumenty (Přípojovými provozními řády, Provozními řády pracovišť ČD, Staničními řády atd.).“.

Při posunu byl strojvedoucí posunového dílu zejména povinen dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů, kterou se ve smyslu právních a vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce rozuměla jízda DV řízená pouze rozhledem strojvedoucího. V případě, že při posunu byla DV tažena a vedoucí HDV bylo řízeno z čelního stanoviště ve směru jízdy posunového dílu, nesměl strojvedoucí posunového dílu překročit rychlost $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

Z dat zaznamenaných elektronickým rychloměrem umístěným na HDV 460.079-7, z něhož byla jízda posunového dílu řízena, mj. vyplývá, že nařízená rychlost $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ posunového dílu při posunu prováděném v žst. Přerov tažením byla překročena v čase od 16:28:36 h do 16:28:47 h na dráze 126 m o $2 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, tzn. o 5 %, a to v nejzazším čase 16:28:47 h ve vzdálenosti 224 m před seřaďovacím návěstidlem Se20 (viz bod 3.1.7 této ZZ).

Uvedené překročení rychlosti nařízené pro posun tažením nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, neboť k porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD, došlo při posunu v časech a místech na dráze před místem, kde strojvedoucí posunového dílu mohl (měl) při posunu tažením pozorováním trati a návěstí zjistit návěst „Posun zakázán“ návěstěnou seřaďovacím návěstidlem Se20 a kde disponoval dostatečným časem, aby na zjištěnou skutečnost reagoval použitím provozního brzdění posunového dílu a posunový díl – historickou EMJ řady 460 před návěstěným místem bezpečně zastavil.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD, **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. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;
- § 16 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Při posunu drážních vozidel tažením nesmí být překročena rychlost $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ “;
- čl. 204 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Při posunu se nesmí překročit rychlost: 40 km/h , jsou-li vozidla tažena a vedoucí vozidlo je řízeno z čelního stanoviště ve směru jízdy posunového dílu,“;

- čl. 31 písm. d) vnitřního předpisu ČD V2:
„Lokomotivní četa je zejména povinna sledovat za jízdy vlaku nebo posunového dílu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi a nařízenými pokyny.“;
- čl. 102 vnitřního předpisu ČD V2:
„Při posunu se lokomotivní četa řídí ustanoveními předpisu provozovatele dráhy, dopravce ČD a souvisejícími dokumenty (Přípojovými provozními řády, Provozními řády pracovišť ČD, Staničními řády atd.).“.

Pokyny a dopravní služba (část dopravce)

Jak již bylo v tomto bodu ZZ uvedeno výše, zejména v části pojednávající o technologických postupech a povinnostech provozovatele dráhy, k předávání/přijímání pokynů souvisejících s jízdou posunových dílů byla v žst. Přerov využita MRS, určená pro rádiové spojení mezi ZR provozovatele dráhy SŽ a pohyblivými radiostanicemi, tzn. vozidlovými, resp. přenosnými radiostanicemi, dopravce ČD.

Ze záznamu hovorů vedených v MRS mezi řídícím dispečerem 1D CDP Přerov a strojvedoucím posunového dílu vyplynulo, že strojvedoucí posunového dílu pokyn daný v 16:28:14 h řídícím dispečerem 1D CDP Přerov nesprávně v 16:28:26 h zopakoval – přijal (viz bod 3.1.9 této ZZ), tzn. nereagoval odpovídajícím způsobem na hlasovou informaci předanou řídícím dispečerem 1D CDP Přerov rádiovým zařízením.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, jelikož konec posunové cesty byl jednoznačně definován návěstí „Posun zakázán“ návěstěnou seřaďovacím návěstidlem Se20 žst. Přerov a osoba řídící drážní dopravu (v tomto konkrétním případě se jednalo o řídícího dispečera 1D CDP Přerov) žádným pokynem (ani způsobem) nepovolila strojvedoucímu jízdu posunového dílu za jeho úroveň. Jak již bylo uvedeno výše, v případě, kdy by posun měl být hypoteticky uskutečněn až „..., do první na most ...“ (správně na kolej záhlaví směr Prosenice, která je pokračováním TK č. 1 Prosenice – Přerov), potom by se seřaďovací návěstidlo Se20 nacházelo v posunové cestě ze SK č. 2 na „první“ kolej a při návěstění návěsti „Posun zakázán“ tímto návěstidlem by toto návěstidlo bylo platným místem ukončení části (dílčí), strojvedoucím při sjednání posunu pochopené, posunové cesty, jehož návěstí by strojvedoucí posunového dílu byl povinen se řídit.

Zjištění:

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

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

- § 35 odst. 1 písm. s) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo odpovídajícím způsobem reagovala na hlasové nebo datové informace nebo příkazy.“;
 - čl. 25 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně a je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“;
 - čl. 36 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné ..., aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy“.
- V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:
- čl. 36 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Za správnost dávaného pokynu odpovídá zaměstnanec, který pokyn dává, za provedení zaměstnanec, který pokyn přijímá a má vykonat.“,
 - čl. 6 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ Z11:
„Hovorová kázeň je povinná disciplinovanost všech účastníků rádiové komunikace, vztahující se zejména ke stručnému a zřetelnému vyjadřování....“.

Jízda vlaku Os 10893 v úseku Olomouc hl. n. – Přerov (část dopravce)

Dopravce byl povinen provozovateli dráhy SŽ oznámit všechny mimořádnosti na vlaku, tzn. také MZ, a to dříve, než se měla jeho jízda uskutečnit. Jízda vlaku tvořeného historickou EMJ řady 460 na dráze v traťových úsecích s výhradním provozem vlaků pod dohledem ETCS L2, jehož vedoucí HDV nebyla vybavena aktivní (funkční) mobilní částí ETCS kompatibilní s jeho traťovou částí použitou na dané dráze, mohla být dle technologických postupů provozovatele dráhy obsažených mj. ve vnitřních předpisech SŽ D1 a SŽDC D31 a také v Prohlášení o dráze 2025, provedena pouze ve formě přepravy MZ. Takovou přepravu na dráze celostátní a drahách regionálních provozovaných SŽ byl dopravce povinen projednat s útvarem URMIZA. V souvislosti s přepravou MZ měl dopravce mj. navrhnout přepravní cestu, zpracovat a podat na útvaru URMIZA žádost o souhlas s přepravou MZ.

Dále byl dopravce povinen oznámit všechny požadované služby a manipulace na trase vlaku. Požadavky, které vznikly během jízdy vlaku, musely být dle technologických postupů provozovatele dráhy obsažených ve vnitřním předpisu SŽ D1 projednány s příslušným provozním dispečerem, a to tak včas, aby mohly být projednány s příslušnou stanicí. Tato ustanovení se týkala požadavku dopravce vzneseného na provozovatele dráhy v průběhu dne 26. 10. 2025, aby byl vlak Os 10893 v úseku Olomouc hl. n. – Valašské Meziříčí nově veden přes žst. Přerov (viz tento bod výše).

Strojvedoucí, který řídil DV vlaku Os 10893, musel být při řízení DV vybaven tabulkami traťových poměrů traťových úseků, na kterých měla být jízda vlaku uskutečněna, a JŘ obsahujícím mj. stanovenou rychlost vlaku. Vlak nesměl překročit nejvyšší dovolenou rychlost, která byla stanovena obsahem části „Dopravní podmínky“ Příkazu URMIZA, vydaného dne 13. 10. 2025 pro jízdu historické EMJ řady 460, jež měla být realizována

dne 26. 10. 2025, kde bylo mj. uvedeno: „*Rychlost max 60km/h*“. Pro dopravu mimořádné zásilky mj. platila tato základní ustanovení:

- všechny podmínky pro dopravu mimořádné zásilky, které stanovila URMIZA, musely být dodrženy;
- přepravní cesta nesměla být bez souhlasu URMIZA změněna, avšak pokud byla pro některou mimořádnou zásilku stanovena i alternativní cesta, mohla být tato cesta použita;
- o podmínkách pro dopravu mimořádné zásilky, potřebných pro práci strojvedoucího, musel být strojvedoucí dopravcem zpraven písemným rozkazem.

Dopravce byl odpovědný za to, že nařízené podmínky pro přepravu mimořádné zásilky budou splněny.

Dopravce ČD měl v tomto konkrétním případě dle vnitřního předpisu SŽ D1 povinnost zpravit strojvedoucího vlaku Os 10893 o nejvyšší dovolené rychlosti písemným rozkazem, aby strojvedoucí na základě této informace při řízení DV za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou JŘ, resp. omezenou rychlost nařízenou Povoláním MZ a Příkazem URMIZA.

Z dat zaznamenaných elektronickým rychloměrem umístěným na HDV 460.080-5 vyplývá, že nejvyšší dovolená rychlost $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ vlaku Os 10893 byla v úseku Olomouc hl. n. – Přerov překročena:

- v čase od 15:59:47 h do 16:03:12 h na dráze 4 874 m až o $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, tzn. o 50 %;
- v čase od 16:04:20 h do 16:15:48 h na dráze 13 934 m až o $23 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, tzn. o 38 %;
- v čase od 16:15:59 h do 16:16:18 h na dráze 320 m až o $2 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, tzn. o 3 % (viz bod 3.1.7 této ZZ).

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti stanovené pro jízdu vlaku Os 10893 a nezpravení strojvedoucího vlaku Os 10893 písemným rozkazem o nařízeném omezení rychlosti při dopravě MZ, které měl za povinnost provést dopravce ČD, nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, neboť k porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD, došlo v době, kdy se historická EMJ řady 460 pohybovala mimo žst. Přerov jako vlak, a před sjednáním posunu, jež měl být proveden v žst. Přerov a při němž předmětná MU vznikla.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD, **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. f) 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. i), j) 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“ a „řídila jízdu vlaku podle jízdního řádu,“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:

- § 37 odst. 7 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„*Vlak nesmí překročit nejvyšší dovolenou rychlost,*“;
 - čl. 435 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1
„*O nařízeném omezení rychlosti při dopravě mimořádné zásilky musí dopravce zajistit písemné zpravení strojvedoucího*“.
- V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:
- čl. 435 odst. 1 písm. c) vnitřního předpisu SŽ D1:
„*Doprovce je odpovědný za to, že nařízené podmínky pro přepravu mimořádné zásilky jsou splněny;*“;
 - čl. 31 písm. d) vnitřního předpisu ČD V2:
„*Lokomotivní četa je zejména povinna sledovat za jízdy vlaku nebo posunového dílu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi a nařízenými pokyny.*“;
 - čl. 102 vnitřního předpisu ČD V2:
„*Při posunu se lokomotivní četa řídí ustanoveními předpisu provozovatele dráhy, dopravce ČD a souvisejícími dokumenty (Přípojovými provozními řády, Provozními řády pracovišť ČD, Staničními řády atd.).*“.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

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

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

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

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

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

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

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

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce DV, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

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

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

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

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobcí DV nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

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

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

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

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

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

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

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

DI se při vyšetřování lidského faktoru snažila posoudit všechny vlivy, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik této MU. Jednalo se zejména o posouzení jeho zkušeností, znalostí, délky praxe a osobní situace.

Strojvedoucí posunového dílu, resp. vlaku Os 10893, byl dle právních předpisů České republiky a jednotných technologických postupů dopravce ČD v době vzniku MU odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Byl držitelem licence strojvedoucího vydané DÚ dne 12. 3. 2021, s platností do 12. 3. 2031, rovněž byl i držitelem doplňkového osvědčení strojvedoucího vydaného dopravcem ČD, s platností od 24. 3. 2024. Seznámení s traťovými poměry na trati a v dopravních celostátní dráhy Přerov – Dluhonice výhybna, Prosenice – Přerov a Prosenice – Česká Třebová [traťových úsecích Hranice na Moravě – Přerov, Hranice na Moravě – Olomouc (po tzv. „Dluhonické spojení“), Přerov – Olomouc] a místními poměry v žst. Přerov tento strojvedoucí prokazatelným způsobem potvrdil v dokumentu „Karta znalosti tratě“ dne 14. 12. 2024. Na předmětné dráze opakovaně řídil DV vlaků a v žst. Přerov opakovaně prováděl posun.

Lze shrnout, že strojvedoucí posunového dílu, resp. vlaku Os 10893, byl v době vzniku MU odborně a zdravotně způsobilý k výkonu zastávané funkce.

Je zřejmé, že strojvedoucí posunového dílu při posunu v žst. Přerov nejednal s úmyslem vzniku MU. Jeho chování bylo ovlivněno nevědomými chybami, spočívajícími zejména v nesprávném přijetí ústního pokynu daného řídícím dispečerem 1D CDP Přerov strojvedoucímu, který obsahoval údaje, kam měl být posun proveden (viz bod 3.1.9 této ZZ), což však samo o sobě nemělo vliv na vznik MU (viz bod 4.1.1 této ZZ), a v nezaregistrování seřaďovacího návěstidla Se20. Tato skutečnost přímo souvisela s nezjištěním modrého světla návěsti „Posun zakázán“, která strojvedoucímu zakazovala další jízdu posunového dílu za úroveň předmětného seřaďovacího návěstidla. Chyba strojvedoucího měla za následek nezastavení posunového dílu před návěstěným místem, tzn. místem na dráze, kde posunová cesta končila.

Na tomto místě je nezbytné zopakovat, že:

- návěst „Posun zakázán“ návěstěná seřaďovacím návěstidlem Se20 žst. Přerov byla v souladu s právními předpisy nejdříve viditelná ze vzdálenosti 100 m (viz body 3.1.8 a 3.2.1 této ZZ), která i při jízdě rychlostí $42 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ byla vzdáleností, jež umožňovala strojvedoucímu před seřaďovacím návěstidlem bezpečně zastavit;
- strojvedoucí posunového dílu neměl bezprostředně po vzniku MU a ani v minulosti žádné výhrady k umístění a viditelnosti seřaďovacího návěstidla Se20 žst. Přerov a jím návěstěných návěstí (viz bod 3.1.9 této ZZ).

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

4.3.2 Pracovní faktory

DI se v souvislosti s šetřením pracovních faktorů zabývala rovněž systémem organizace pracovní doby (výkonu práce) na MU zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce v souvislosti s možným vlivem únavy na jejich jednání.

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU jsou v této ZZ podrobně analyzovány pouze pracovní faktory související s činností strojvedoucího posunového dílu, resp. vlaku Os 10893, a to od začátku října 2025 do vzniku dané MU.

Strojvedoucí posunového dílu, resp. vlaku Os 10893, pracoval u dopravce ČD na základě smluvního vztahu od roku 2020, v zaměstnaneckém poměru nejprve se sjednaným druhem práce (pracovní činností) strojvedoucí v přípravě a po získání licence strojvedoucího a absolvování zkoušky ze zvláštní odborné způsobilosti se sjednaným druhem práce (pracovní činností) strojvedoucí.

Délka stanovené týdenní pracovní doby strojvedoucího posunového dílu, resp. vlaku Os 10893, činila 36 h týdně rozvržených nerovnoměrně. Z analyzovaných výkonů práce (směn) strojvedoucího je patrné, že:

- v průběhu října 2025 do vzniku MU odpracoval 5 směn s délkou výkonu práce (směn) v rozmezí od 6:30 h do 13 h. Z uvedeného počtu směn byla u 1 směny vykonávána práce v noční době, tzn. v době mezi 22:00 h a 6:00 h;
- výkon práce (směnu) předcházející výkonu práce (směně), kdy došlo ke vzniku předmětné MU, započal dne 25. 10. 2025 ve 6:00 h ve Valašském Meziříčí a ukončil téhož dne v 19:00 h v Olomouci;
- výkon práce (směnu), při které došlo ke vzniku MU, započal [začala běžet pracovní doba (pracovní čas)] dne 26. 10. 2025 v 7:00 h v Olomouci, tzn. 9 h 29 min před vznikem MU.

Nepřetržitý odpočinek mezi výkonem práce (směnou), kdy došlo ke vzniku MU, a předcházejícím výkonem práce (směnou), tak byl v délce 12 h.

Strojvedoucí v průběhu celé směny řídil výhradně HDV historické EMJ řady 460, která byla toho dne dopravcem ČD nasazena na vlacích Os 10890 (veden v trase Olomouc hl. n. – Červenka), Os 10891 (Červenka – Nezamyslice), Os 10892 (Nezamyslice – Přerov), Os 10894 (Přerov – Olomouc hl. n.) a Os 10893 (Olomouc hl. n. – Valašské Meziříčí). Jak z výše uvedeného vyplývá, HDV na vlaku Os 10893 měl strojvedoucí řídit do žst. Valašské Meziříčí, kam však z důvodu vzniku předmětné MU nedojel.

Vzhledem k délce odpracovaného výkonu strojvedoucí posunového dílu, resp. vlaku Os 10893, přiměřenou dobu na oddech a jídlo čerpal v žst. Olomouc hl. n.

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 na jídlo a oddech, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo, v průběhu směny.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

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

U strojvedoucího posunového dílu, resp. vlaku Os 10893, provedl dopravce ČD od července 2024 do vzniku předmětné MU celkem 2 kontroly, přičemž v obou případech byly ve výkonu činnosti strojvedoucího zjištěny nedostatky, spočívající v synchronizaci (opakované neaktualizaci) elektronické provozní aplikace MAPSIS v EZZ-ST přiděleném strojvedoucímu a v neseznámení se se změnami tabulek traťových poměrů a s elektronickou zprávou o brzdění vlaku, na němž byla kontrola realizována.

Při šetření nebyly na straně provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

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

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

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

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

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

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

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

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

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

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

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

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI v období od 1. 1. 2020 do doby vzniku předmětné MU eviduje na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem **291** obdobných MU, kdy byla uskutečněna **nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo zakazující jízdu**. Následkem uvedených nedovolených jízd posunových dílů:

- 2 osoby utrpěly újmu na zdraví;
- v 5 případech došlo ke srážce DV s jiným DV;
- ve 44 případech DV vykolejila;
- vznikla celková škoda **58 514 234 Kč**.

DI ve výše uvedeném období šetřila příčiny a okolnosti vzniku u 9 níže uvedených obdobných MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální:

- ze dne 4. 2. 2020 v [žst. Praha Masarykovo nádraží](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za úroveň návěstidla Se2 v poloze zakazující jízdu a následnému vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Os 8617. Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se2 železniční stanice Praha Masarykovo nádraží strojvedoucím posunového dílu. DI nevydala BD;
- ze dne 18. 6. 2021 v [žst. Čerčany](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu (dvou spojených činných HDV – HDV ve dvojčlenném řízení) za návěstidlo Se12 zakazujícího jízdu a následné srážce se stojícím vlakem Os 9010. Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se12 vedoucím posunové čety v čele posunového dílu. DI vydala BD nesouvisející s předmětnou MU;
- ze dne 25. 10. 2021 v [žst. Plzeň hl. n.](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za návěstidlo Se508 zakazující jízdu s následným vykolejením. Bezprostřední příčinou bylo nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se508 železniční stanice Plzeň hlavní nádraží, obvod Jižní Předměstí, strojvedoucím posunového dílu. DI nevydala BD;
- ze dne 9. 11. 2022 v [žst. Mělník](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za hlavní (odjezdové) návěstidlo S10 s návěstí zakazující jízdu a následné srážce s vlakem Nex 55530 v železniční stanici Mělník. Bezprostřední příčinou byl nedovolený posun za hlavní (odjezdové) návěstidlo S10 s návěstí „Stůj“, kterému předcházelo nezjištění návěstního znaku návěstidla S10 přímo strojvedoucím taženého posunového dílu, přestože bylo z jeho stanoviště možné se několika způsoby přesvědčit o jeho návěsti a nedostatky v komunikaci mezi strojvedoucím

taženého posunového dílu a vedoucím posunové čety při zjišťování návěstního znaku návěstidla S10 přes prostředníka, které vyústily v uvedení taženého posunového dílu do pohybu na nesprávný pokyn, a pokračování v jízdě za návěstidlo S10, přestože strojvedoucímu nebyla z uvedeného pokynu známa jeho návěst. DI vydala BD nesouvisející s předmětnou MU;

- ze dne 5. 12. 2022 v [žst. Kolín](#), kde došlo k nedovolené jízdě taženého posunového dílu za úroveň seřadovacího návěstidla Se49 s návěstí „Posun zakázán“ s následnou srážkou s protijedoucím sunutým posunovým dílem a vykolejením jednoho DV sunutého posunového dílu. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nerespektování návěstí „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla Se49 strojvedoucími taženého posunového dílu. DI vydala BD nesouvisející s předmětnou MU;
- ze dne 16. 2. 2024 v [žst. Havlíčkův Brod](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za úroveň návěstidla Se12 s návěstí „Posun zakázán“ a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Os 8747. Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěstí „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla Se12 železniční stanice Havlíčkův Brod strojvedoucími posunového dílu. DI nevydala BD;
- ze dne 13. 1. 2025 v [žst. Jihlava](#), kde došlo k nedovolené jízdě sunutého posunového dílu za úroveň seřadovacího návěstidla Se9 s návěstí „Posun zakázán“ a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku R 668. Bezprostřední příčinou bylo nezjištění návěstí „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla Se9 v železniční stanici Jihlava vedoucím posunové čety, který stál v čele sunutého posunového dílu. DI nevydala BD;
- ze dne 18. 9. 2025 v [žst. Všetaty](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za seřadovací návěstidlo Se31 zakazující jízdu s následným vjetím do postavené vlakové cesty protijedoucího vlaku Nex 55371. Bezprostřední příčinou bylo nerespektování návěstí „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla Se31 železniční stanice Všetaty strojvedoucími taženého posunového dílu. DI nevydala BD;
- ze dne 20. 10. 2025 v [žst. Studénka](#), kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za úroveň návěstidla Se28, rozřezu výhybky a vjetí do vlakové cesty pro vlak Sp 3370. Šetření MU nebylo v době vydání této ZZ dokončeno.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěstí „Posun zakázán“ návěstěnou seřadovacím návěstidlem Se20 železniční stanice Přerov osobou řídící drážní vozidlo posunového dílu, zapříčiněné jejím nevědomým pochybením – nepozorností, která při posunu seřadovací návěstidlo Se20 nezaregistrovala, a tudíž modré světlo návěstí „Posun zakázán“, která další jízdu posunového dílu za jeho úroveň zakazovala, nezjistila.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- failure to respect the signal „Shunting forbidden“ of the shunting signal device Se20 at Přerov station by the train driver of the shunting set of cars caused by an unconscious error – inattention of the train driver who failed to register the shunting signal device Se20 during the shunting operation and consequently did not notice the blue light of the signal „Shunting forbidden“, which prohibited further movement of the shunting set of cars beyond its location.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- příčiny a okolnosti vzniku této MU byly projednány na úrovni managementu OŘ Ostrava prostřednictvím Elektronické knihy normálí.

Dopravce ČD přijal po vzniku MU následující opatření:

- příčina, okolnosti vzniku MU a odpovědnost za její vznik vč. zadání pokynů, vedoucích k předcházení vzniku podobných MU, byly zařazeny k projednání na pravidelné měsíční poradě vedení Nadačního fondu Svět železnice.

Measures taken since the occurrence

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

- the causes and circumstances of this occurrence were discussed at the management level of the Ostrava regional directorate through the electronic book of standards.

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

- the cause, circumstances and responsibility of the occurrence, including instructions aimed at preventing similar occurrences were scheduled for discussion at the regular monthly management meeting of the World of railways endowment fund.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- nerozporování a nevznesení námitky vůči strojvedoucím posunového dílu nesprávně zopakovanému (přijatému) pokynu, jehož obsah nekorespondoval s obsahem pokynu daného řídícím dispečerem 1D CDP Přerov;
- nepromítnutí (nezapracování) veškerých dopravních opatření určených pro dopravu MZ – historické EMJ řady 460, tedy i omezení rychlosti na $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, do změny TJŘ vlaku Os 10893 pro jízdu v úseku výh. Dluhonice – Hranice na Moravě, spočívající v předepsání nesprávné hodnoty stanovené rychlosti vlaku $80 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

U dopravce ČD:

- nesprávné zopakování (přijetí) pokynu strojvedoucím posunového dílu, jehož obsah nekorespondoval s obsahem pokynu daného řídícím dispečerem 1D CDP Přerov;
- nezpravení strojvedoucího vlaku Os 10893 písemným rozkazem o nařízeném omezení rychlosti při dopravě mimořádné zásilky;
- překročení rychlosti při posunu prováděném tažením o 2 km·h⁻¹;
- překročení rychlosti stanovené pro jízdu vlaku Os 10893 až o 30 km·h⁻¹.

Additional observations**At the infrastructure manager SŽ:**

- failure to challenge or object to the incorrectly repeated (received) instruction by the train driver of the shunting set of cars the content of which did not correspond to the content of the instruction given by the controlling dispatcher 1D Central Dispatching Centre Přerov;
- failure to incorporate all traffic measures designated for the transport of an special load – a historical unit series 460 – including the speed restriction to 60 km/h, into the modification of the working timetable for the regional passenger train No. 10893 on the section Dluhonice overtaking station – Hranice na Moravě station resulting in the specification of an incorrect maximum permitted train speed of 80 km/h.

At the railway undertaking ČD:

- incorrect repetition of the instruction by the train driver of the shunting set of cars the content of which did not correspond to the instruction given by the controlling dispatcher 1D Central Dispatching Centre Přerov;
- failure to issue by a written order to the train driver of the regional passenger train No. 10893 regarding the mandatory speed restriction for the transport of the special load;
- exceeding the speed limit during shunting operation by 2 km/h;
- exceeding the speed limit specified for the regional passenger train No. 10893 by 30 km/h.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

SAFETY RECOMMENDATIONS

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

V Ostravě dne 25. září 2026

Robert Kindl
inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

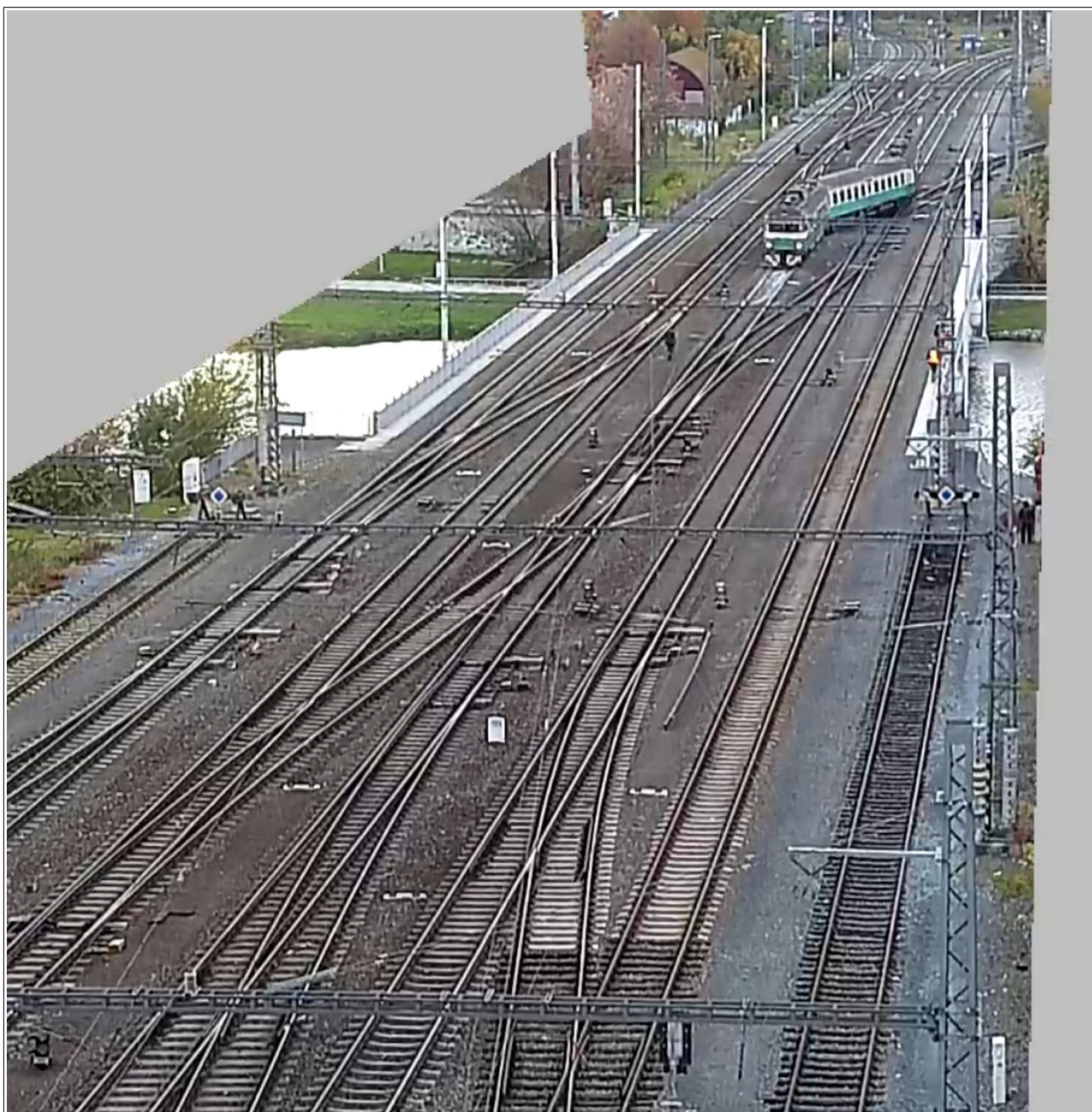
Ing. Petr Maikranz
vedoucí
Územního inspektorátu Ostrava



CRDIX003EGTD



PŘÍLOHY



Obr. č. 5: Výřez záběru ze záznamu kamerového systému dokumentující celkový pohled na místo MU a vykolejenou historickou EMJ řady 460 v konečném postavení po MU

Zdroj: SŽ



Obr. č. 6, 7: Vykolejená historická EMJ řady 460 stojí na dluhonicko-prosenickém zhlaví v konečném postavení po MU

Zdroj: SŽ



Obr. č. 8: Přední vykolejený podvozek ve směru jízdy posunového dílu (podvozek „b“) VDV 063.420-4 stojící v konečném postavení po MU na výhybce č. 7

Zdroj: SŽ



Obr. č. 9: Zadní vykolejený podvozek ve směru jízdy posunového dílu (podvozek „a“) VDV 063.420-4 stojící v konečném postavení po MU na výhybce č. 10

Zdroj: SŽ