



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Vykolejení vlaku Os 28425 v dopravně D3 Malšice

Pátek, 6. února 2026

Accident and incident investigation report

Derailment of the regional passenger train No. 28425
at Malšice operating control point

Friday, 6th February 2026

č. j.: MU-173/2026/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: Drážní inspekce

Vznik události: 6. 2. 2026, 16:26 h.
Popis události: vykolejení vlaku Os 28425.
Dráha, místo: dráha železniční, kategorie regionální, doprava D3 Malšice, výhybka č. 6sv, km 10,443.
Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 28425).
Následky: bez újmy na zdraví osob;
celková škoda 3 000 367 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv6 před vjezdem na výhybku č. 6sv v dopravně D3 Malšice, nezastavení vlaku Os 28425 před výhybkou č. 6sv a nezkontrolování jejího správného přestavení.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Date and time: 6th February 2026, 16:26 (15:26 GMT).

Occurrence type: train derailment.

Description: unsecured movement of the regional passenger train No. 28425 with consequent derailment.

Type of train: the regional passenger train No. 28425.

Location: Malšice operating control point, the spring switch No. 6sv, km 10,443.

Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 28425).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 3 000 367,-

Causal factor:

- the train driver of the regional passenger train No. 28425 did not respect instruction by IM of the signal device Sv6 before entering on the spring switch No. 6sv at Malsice operating control point, the regional passenger train No. 28425 did not stop in front of the spring switch No. 6sv and the train driver did not check correct position of the switch.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	4
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	10
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	11
2.9 Interakce se soudními orgány.....	11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	11
3 POPIS UDÁLOSTI.....	11
3.1 Popis a základní informace.....	11
3.1.1 Popis typu události.....	11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	11
3.1.3 Popis místa události.....	11
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	19
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	20
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	20
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	20
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	22
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	23
3.2 Faktický popis události.....	24
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	24
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	25
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	26
4.1 Úlohy a povinnosti.....	26
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	26
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	30
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	30
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	30
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	30
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	30
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	30
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	31
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	31

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	31
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	31
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	31
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	31
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	31
4.3 Lidské faktory.....	31
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	31
4.3.2 Pracovní faktory.....	32
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	32
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	32
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	32
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	32
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	32
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	32
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	33
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	33
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	33
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnoticí zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	33
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	33
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	33
5 ZÁVĚRY.....	35
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	35
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	36
5.3 Doplnující zjištění.....	36
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	37
PŘÍLOHY.....	38

Seznam použitých zkratk a symbolů

AK signal	AK signal Brno a.s.
CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČSN	Česká technická norma
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GRADO	provozní aplikace Grafická dokumentace
HDV	hnací drážní vozidlo
ISOŘ	aplikace Informační systém operativního řízení
IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
OŘP	oddělení operativního řízení provozu
PHS	pohyblivý hrot (pohyblivé hroty) srdcovky
SK	staniční kolej
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo, tažená drážní vozidla
ÚI	územní inspektorát
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 260/2023 Sb.	vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN 73 6360-2	ČSN 73 6360-2 Změna Z1 „Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha; Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba“, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN EN 15313	ČSN EN 15313 „Železniční aplikace – Požadavky na dvojkolí v provozu – Údržba dvojkolí v provozu na vozidlech a po demontáži“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽ D3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽ S2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na dráze celostátní a dráhách regionálních“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽ T100	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU

SŽDC S3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC S3 Železniční svršek“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽDC T300	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC T300 Předpis pro stanovení rozsahu a organizaci údržby sdělovacích a zabezpečovacích zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
PND3 Tábor – Bechyně	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Prováděcí nařízení pro trať D3 Tábor – Bechyně“, ve znění účinném v době vzniku MU
ČD V 62	vnitřní předpis dopravce ČD, „ČD V 62 Provozně technický předpis pro železniční interiérova vozidla“, ve znění účinném v době vzniku MU
Technický popis AK T 013 00	dokument výrobce AK signal Brno a. s. AK T 013 00, „TECHNICKÝ POPIS Samovratný přestavník SP-03“, 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 6. 2. 2026.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

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

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

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

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 2x inspektor ÚI Plzeň.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

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

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

- ohledání místa MU včetně zúčastněných DV, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- měření parametrů železničního svršku;
- přezkoušení správné funkce samovratného přestavníku výhybky č. 6sv a světelného návěstidla Sv6;
- ověření viditelnosti návěstí světelného návěstidla Sv6;

- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného HDV;
- analýza záznamů hovorů zúčastněných zaměstnanců zaznamenaných zařízením ReDat3;
- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněných DV;
- šetření 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: 6. 2. 2026.

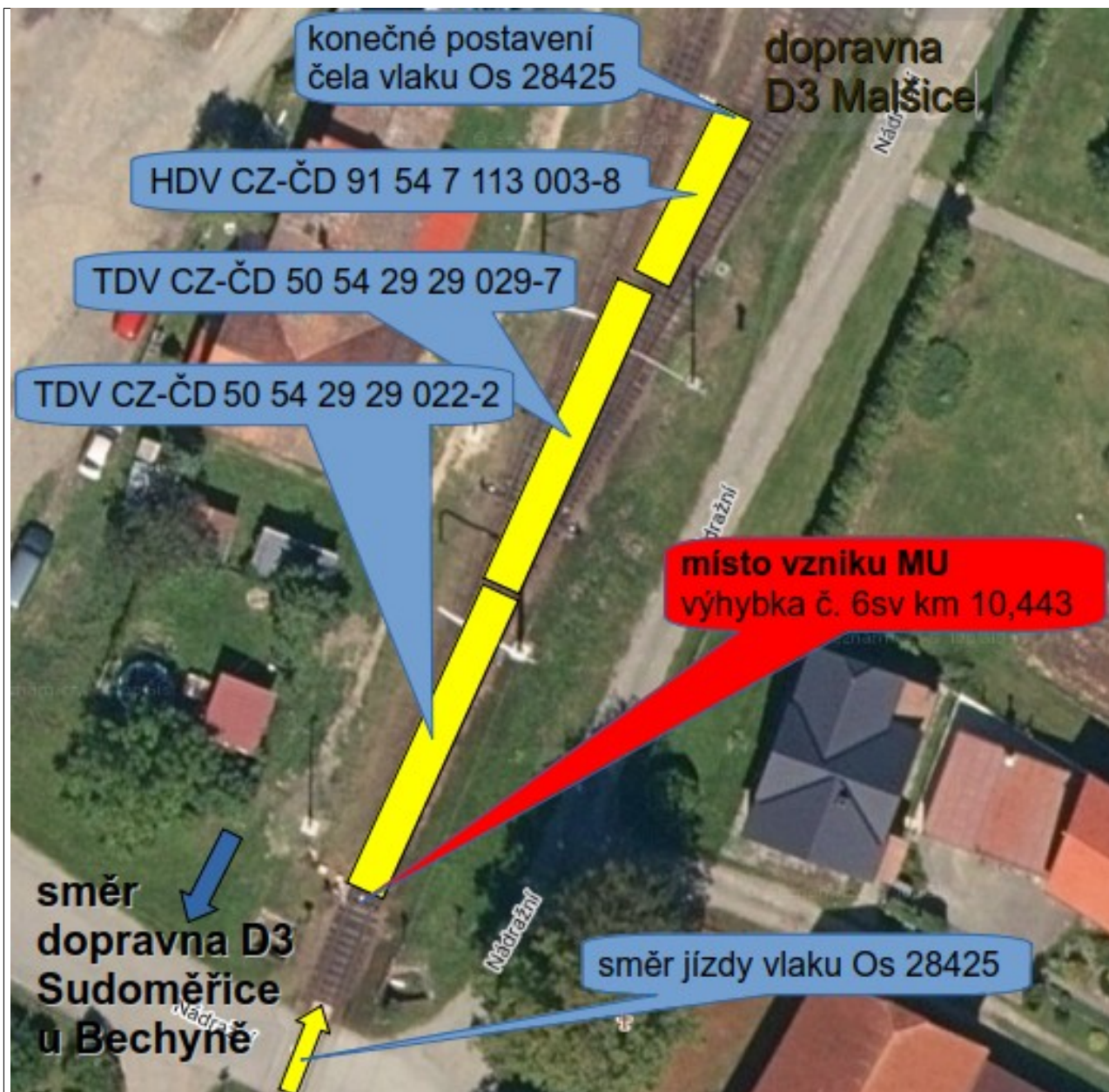
Čas: 16:26 h.

Místo: dráha železniční, kategorie regionální, dopravna D3 Malšice, výhybka č. 6sv, km 10,443.

GPS souřadnice: [49.3594386N, 14.5854269E](#).

3.1.3 Popis místa události

Doprovna D3 Malšice leží na dráze železniční, kategorie regionální v km 10,406 jednokolejné trati Tábor – Bechyně, na které se drážní doprava organizuje tzv. zjednodušeným řízením drážní dopravy. Hranice dopravní D3 Malšice ve směru od dopravní D3 Sudoměřice u Bechyně je určena nepřenosným návěstidlem Lichoběžníková tabulka.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI (na mapových podkladech mapy.com)

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Při ohledání bylo postupováno ve třech fázích, kdy v první fázi byla ohledána drážní vozidla, ve druhé fázi byla ohledána infrastruktura ve směru jízdy vlaku Os 28425, tj. od návěstidla Sv6 k čelu vlaku Os 28425, a ve třetí fázi byl ohledán stav zabezpečovacího zařízení.

Stav drážních vozidel:

- vlak Os 28425 byl sestaven (ve směru jízdy do dopravní D3 Malšice) z HDV CZ-ČD 91 54 7 113 003-8 (dále jen HDV 113.003-8) a z TDV CZ-ČD 50 54 29 29 029-7 Btn⁷⁵³ (dále jen TDV 29 29 029-7) a TDV CZ-ČD 50 54 29 29 022-2 Btn⁷⁵³ (dále jen TDV 29 29 022-2):

- čelo vlaku nebylo označeno návěstí „Začátek vlaku“ (návěsní světla zhasnutá z důvodu vypnutí baterií po vzniku MU);
- čelo HDV 113.003-8 se v místě konečného postavení po MU nacházelo v km 10,387, tj. 47 m za bodem „0“ a 55 m od začátku výhybky č. 6sv;
 - první náprava předního dvounápravového podvozku byla vykolejena a nacházela se mezi SK č. 1 a SK č. 3 v km 10,392;
 - druhá náprava předního dvounápravového podvozku byla vykolejena a nacházela se mezi SK č. 1 a SK č. 3 v km 10,389;
 - první náprava zadního dvounápravového podvozku byla vykolejena a nacházela se mezi SK č. 1 a SK č. 3 v km 10,398;
 - druhá náprava zadního dvounápravového podvozku byla vykolejena a nacházela se mezi SK č. 1 a SK č. 3 v km 10,395;
 - ohledáním stanoviště č. 1, ze kterého strojvedoucí řídil HDV, bylo zjištěno:
 - stanoviště včetně ovládacího pultu nejevilo žádné známky deformace ani poškození;
 - na stanovišti nebylo zjištěno nic, co by znesnadňovalo výhled před HDV, pozorování trati a návěstí;
 - mechanický registrační rychloměr Mechanika Praha Metra LT, typ 611, výrobní číslo 75094, ukazoval hodnotu 0 km·h⁻¹;
 - na místě bylo za přítomnosti DI dopravcem provedeno vyjmutí rychloměrného proužku;
 - otočný jízdní kontrolér byl v poloze „0“;
 - rukojeť brzdíče průběžné brzdy Dako BS2 byla v poloze „Závěr“;
 - rukojeť brzdíče přídatné brzdy Dako BP byla v poloze „Odbrzděno“;
 - ukazatel tlaku vzduchu v hlavním vzduchojemu, v hlavním brzdovém válci a v průběžném brzdovém potrubí ukazoval hodnotu 0 bar;
 - na obrazovce tabletu umístěného na ovládacím pultu byly nastaveny údaje z tabelárního jízdního řádu trati Tábor – Bechyně platné pro vlak Os 28425 s vyznačeným symbolem v Malšicích „Lichoběžníková tabulka“ a „Ohlašovací povinnost zavedena“;
 - ovladač směru jízdy byl nastaven v poloze „0“;
 - přepínač volby jízdy byl nastaven v poloze „S“;
 - přepínače předních pozičních světel HDV byly vypnuty;
 - na stanovišti se nacházela „Kniha předávky HV 91 54 7 113 003-8“;
 - na ovládacím pultu byla umístěna vypnutá radiostanice Motorola typ GM 360, v. č. 103 TRC 4721;
 - pákový přestavovač pneumatické brzdy „Osobní – Nákladní“ byl v poloze „Osobní“;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „Zapnuto“;

- čelo TDV 29 29 029-7, řazeného jako první za HDV 113.003-8, se v místě konečného postavení po MU nacházelo v km 10,401, tj. 32 m za bodem „0“ a 41 m od začátku výhybky č. 6sv;
 - první náprava předního dvounápravového podvozku byla vykolejena v km 10,404;
 - druhá náprava předního dvounápravového podvozku byla vykolejena v km 10,401;
 - první náprava zadního dvounápravového podvozku byla vykolejena v km 10,418;
 - druhá náprava zadního dvounápravového podvozku byla vykolejena v km 10,415;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „zap“, clonky indikátorů pneumatické brzdy obou podvozků DV byly zbarveny červeně;
- čelo TDV 29 29 022-2, řazeného jako druhé za HDV 113.003-8, se v místě konečného postavení po MU nacházelo v km 10,421, tj. 12,7 m za bodem „0“ a 21 m od začátku výhybky č. 6sv;
 - první náprava předního dvounápravového podvozku byla vykolejena v km 10,425;
 - druhá náprava předního dvounápravového podvozku byla vykolejena v km 10,421;
 - první a druhá náprava zadního dvounápravového podvozku zůstaly nevykolejeny ve výměnové části výhybky č. 6sv;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „zap“, clonky indikátorů pneumatické brzdy obou podvozků DV byly zbarveny červeně;
- konec vlaku se nacházel v km 10,440;
- HDV 113 003-8 a TDV 29 29 029-7 zůstala po MU rozvěšena, TDV 29 29 029-7 a TDV 29 29 022-2 zůstala svěšena;
- konec vlaku Os 28425 byl označen návěstmi „Konec vlaku“;
- došlo k poškození vykolejeného HDV i obou TDV (viz bod 3.1.8 této ZZ).

Orientační dechová zkouška na přítomnost alkoholu u strojvedoucího byla provedena zástupcem provozovatele dráhy s negativním výsledkem.

Stav infrastruktury a zabezpečovacího zařízení:

- návěstidlo Lichoběžníková tabulka v km 10,545:
 - jednalo se o nepřenositelné návěstidlo s návěstí „Hranice dopravní“ (bílá lichoběžníková deska s černým okrajem postavená na nejdelší straně) bez uvedení čísla koleje (ve všech dopravních D3 na trati Tábor – Bechyně, tj. včetně dopravní D3 Malšice, jsou současné vjezdy vlaků zakázány) s označovacím pásem se šikmými černými a bílými pruhy;
 - návěstidlo bylo umístěno vpravo přímo vedle traťové koleje;

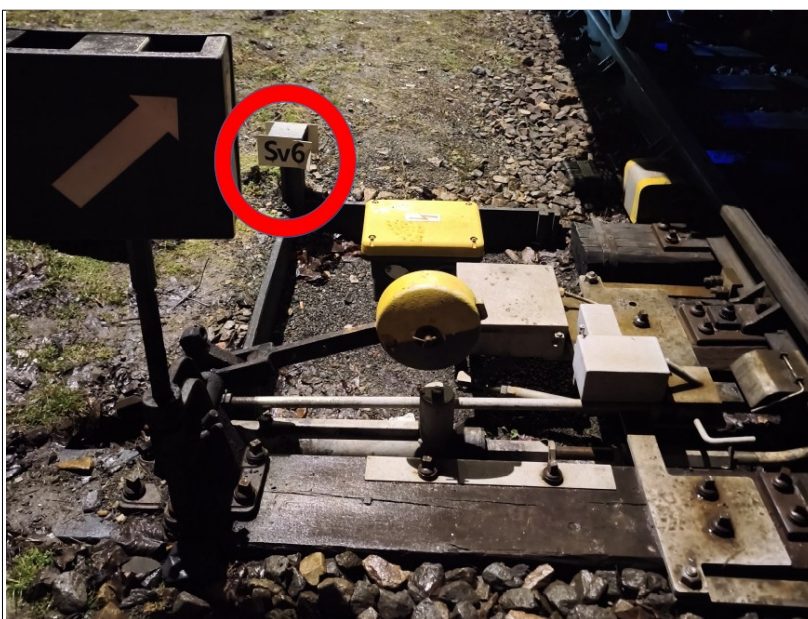
- návěst „Hranice dopravní“ byla viditelná na vzdálenost větší než 200 m;
- nepřenositelné návěstidlo „Rychlostník N“ s návěstí „Traťová rychlost“ s číslicí „40“ bylo umístěno v km 10,512 vpravo vedle traťové koleje;
- železniční přejezd P6308, zabezpečený pouze výstražnými kříži, doplněnými dopravními značkami P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, se nacházel v km 10,449;
- stožárové nepřenositelné návěstidlo „Přejezdník“ s předepsaným označovacím pásem a označovacím štítkem s nápisem „X104“ v km 10,443 bylo umístěno vpravo vedle traťové koleje;
- světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavníkem Sv6 se nacházelo v km 10,443:
 - nepřenositelné nízké stožárové návěstidlo bylo umístěno vlevo vedle koleje SK č. 1 (ve směru jízdy vlaku Os 28425) a bylo označeno černým označovacím štítkem s bílým orámováním, bílým nápisem Sv6 a žlutě orámovaným návěstním štítem;
 - v době ohledání svítila návěst „Jízda zajištěna“;
 - návěst „Jízda zajištěna“ byla viditelná na vzdálenost větší než 100 m;



Obr. č. 2: Viditelnost návěstidla Sv6

Zdroj: DI

- výhybka č. 6sv v km 10,443:
 - výhybka byla vybavena čelistovými závěry, samovratným přestavníkem typu SP-03, závažím výměníku, výhybkovým návěstidlem a spojovacím kontrolním výměnovým zámkem;
 - výhybka byla označena štítkem s nápisem „Sv6“ (viz bod 4.1.1 této ZZ);



Obr. č. 3: Označení výhybky č. 6sv

Zdroj: DI

- výhybka byla vlakem Os 28425 pojížděna proti hrotu;
- na návěstním tělese výhybky byla návěst „Jízda doprava“;
- výhybka byla zapnuta do režimu samovratného přestavování, byla přestavena do přednostní polohy na SK č. 3, levý jazyk přiléhá k levé opornici, čelistový závěr byl zaklesnut, rozevření pravého jazyka výhybky č. 6sv činilo 162 mm;
- výhybkové závaží směřovalo ke koleji, černou polovinou dolů a žlutou nahoru, na výhybkovém návěstidle byla návěst „Jízda doprava“;
- píst samovratného zařízení byl zatažen do pouzdra;
- kontrolní spojovací zámek byl v základní (uzamčené) poloze, v zámku byl zapevněn hlavní klíč od kontrolního výměnového zámku výhybky;
- kontrolní výměnový zámek výhybky měl závěrný hák zapevněn ve sklopené poloze, v kontrolním výměnovém zámku byl zapevněn hlavní klíč;
- závěrná tyč doléhala na uzamčenou závorovací zarážku a znemožňovala ruční přestavení výhybky;
- kluzné stoličky byly namazány mazacím prostředkem;
- na horní části hrotu levého jazyka výhybky v km 10,442 byla nalezena viditelná stopa od nárazu kola DV;
- bod „0“ byl zjištěn v km 10,435, tj. 2,30 m od hrotu výhybky č. 6sv, v tomto místě se na temeni levé opornice nacházela stopa po sjetí okolku kola DV mezi jazyk a opornici;
- od bodu „0“ směrem k srdcovce výhybky byly zřetelné stopy po jízdě ve vykolejeném stavu, došlo k poškození šroubů upevňovadel, jazykových opornicových opěrek a dřevěných pražců, od středu výhybky začínalo poškození šterkového podloží až do konečného postavení DV po MU v km 10,387;



Obr. č. 4: Výhybka č. 6sv bod „0“

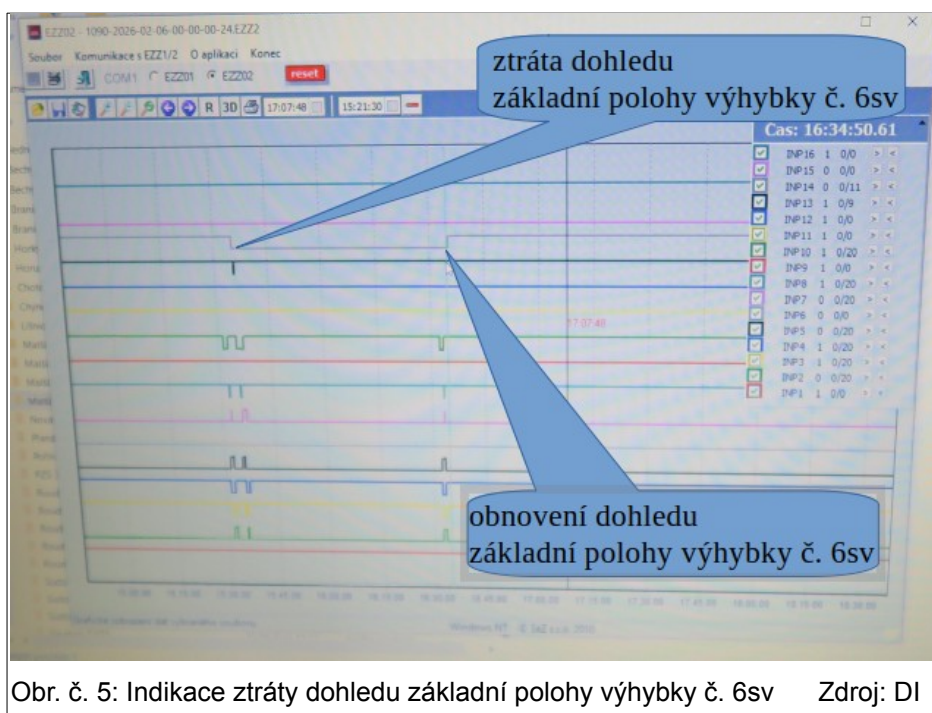
Zdroj: DI

- v rámci ohledání místa vzniku MU bylo odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy za přítomnosti DI provedeno přezkoušení činnosti samovratného přestavníku výhybky č. 6sv včetně závislosti světelného návěstidla Sv6:
 - po odemknutí kontrolního spojovacího zámku hlavním klíčem došlo k vypnutí režimu samovratného přestavování, výhybka byla v režimu ručního přestavování;
 - byla opakovaně provedena západková zkouška předepsanou měrkou 6 mm;
 - pákou výměníku byla výhybka ručně přestavena do přímého směru (na SK č. 1), mezi levý jazyk a opornici byla vložena měrka a následně byla výhybka přestavena do přednostního směru (na SK č. 3) žst Malšice;
 - při provádění západkové zkoušky výhybka nedosáhla ani v jednom případě předepsané koncové polohy, čelistový závěr nezaklesnul a na světelném návěstidle Sv6 nesvítla návěst „Jízda zajištěna“, západková zkouška vyhověla;
 - měření doby zpětného chodu pístnice hydraulického válce (času potřebného k vrácení výměňové části výhybky samovratným zařízením do přednostní koncové polohy):
 - byl napodoben nedestruktivní rozřez výhybky, mezi levý jazyk a opornici byl vložen kovový předmět šířky cca 10 cm, výhybka byla zapnuta do režimu samovratného přestavování – výhybka nedosáhla předepsané koncové polohy a na světelném návěstidle Sv6 nesvítla návěst „Jízda zajištěna“;
 - následně byl kovový předmět vyražen a byl změřen čas přestavení výhybky do přednostního směru a rozsvícení návěsti „Jízda zajištěna“;
 - po dosažení předepsané koncové polohy výhybky došlo k rozsvícení návěsti „Jízda zajištěna“, celkový čas byl naměřen 16 s;

- vzdálenost výhybkového závaží od hydraulického válce byla 85 mm;
- vůle hydraulického válce byla 3 mm;
- vůle v elektrické detašované kontrole (vzdálenost kladky od kruhové výseče) byla 3 mm;
- vůle v závěru jazyka 1 mm;
- výhybka č. 5 v km 10,416:
 - jednoduchá levostranná ručně přestavovaná výhybka s hákovým závěrem a výměnovým a kontrolním odtlačným zámkem v závislosti na výkolejce Vk3;
 - výhybka byla označena štítkem s číslicí „5“;
 - výhybka byla poškozena jízdou vlaku Os 28425 ve vykolejeném stavu;
 - výhybka byla v základní poloze, přestavena na SK č. 1, levý jazyk přiléhá k opornici, hákový závěr byl zaklesnut, závěrné háky zámků ve svislé poloze;
 - výhybkové závaží směřovalo ke koleji, černou polovinou dolů a bílou nahoru, na výhybkovém návěstidle byla návěst „Jízda přímým směrem“;
 - kluzné stoličky byly namazány mazacím prostředkem;
- výhybka č. 4 v km 10,416:
 - jednoduchá levostranná oblouková ručně přestavovaná výhybka s hákovým závěrem a výměnovým zámkem v závislosti na výkolejce Vk1;
 - výhybka byla označena štítkem s číslicí „4“;
 - výhybka byla vlakem Os 28425 pojížděna ve směru proti hrotu ve vykolejeném stavu;
 - výhybka byla v základní poloze, přestavena na SK č. 3, pravý jazyk přiléhá k opornici, hákový závěr byl zaklesnut, závěrný hák zámků ve svislé poloze;
 - výhybkové závaží směřovalo ke koleji, černou polovinou dolů a bílou nahoru, na výhybkovém návěstidle byla návěst „Jízda doleva“;
 - kluzné stoličky byly namazány mazacím prostředkem;
- návěstidlo „námezník“ v km 10,387:
 - jednalo se o nepřenosné návěstidlo s návěstí „Hranice koleje“ pro stanovení hranice mezi SK č. 3 a SK č. 1.

Indikace poloh samovratných přestavníků, tj. informace o stavu přednostní koncové polohy výhybek se samovratnými přestavníky, je v dopravně D3 Malšice zaznamenána prostřednictvím záznamového zařízení EZZ 02, umístěného na přejezdovém zabezpečovacím zařízení ŽP P6307 v km 9,950:

- na místě bylo za přítomnosti DI provedeno stažení dat ze záznamového zařízení;
- vyhodnocením záznamu bezprostředně po vzniku MU byla zjištěna indikace ztráty dohledu základní polohy výhybky č. 6sv v čase od 15:26:07 h až do 16:26:19 h.



V Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení žst. Bechyně nebyla dne 6. 2. 2026 do doby vzniku MU zapsána žádná porucha.

Povětrnostní podmínky: venkovní teplota + 3 °C, zataženo, klid, viditelnost nesnížená.

Geografické údaje: místo MU se nacházelo v úrovni okolního rovinatého terénu na zhlaví dopravní D3 Malšice.

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

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- DV (vlak Os 28425) 1 054 195 Kč;
- zařízení dráhy (náklady na obnovení provozu) 1 946 172 Kč;
- životní prostředí 0 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech a zařízení dráhy vyčíslena **celkem na 3 000 367 Kč.**

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU bylo mezi dopravami D3 Malšice a Sudoměřice u Bechyně přerušeno provozování dráhy a drážní dopravy od 16:26 h dne 6. 2. 2026 do 13:45 h dne 12. 2. 2026, kdy došlo k zavedení neoznačené pomalé jízdy 10 km h⁻¹ v km 10,375 – 10,443 přes výhybku č. 6sv na SK č. 3. K úplnému obnovení provozu došlo dne 16. 2. 2026 v 15:00 h.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 28425, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- dirigující dispečerka žst. Bechyně, zaměstnanec SŽ.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Tábor – Bechyně, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem dráhy.

Dopravcem vlaku Os 28425 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

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

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	Os 28425	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	54	HDV:	91 54 7 113 003 – 8	P
Počet náprav:	12	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	138	1.	50 54 29 29 029 – 7	R
Potřebná brzdící procenta (%):	83	2.	50 54 29 29 022 – 2	R
Skutečná brzdící procenta (%):	102			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	40			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 28425:

- výchozí stanicí byla žst. Bechyně, konečnou žst. Tábor;
- v době vzniku MU ve vlaku cestovalo 10 cestujících;
- držitelem všech DV byly ČD.

Skutečný stav vlaku Os 28425 zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

HDV 113.003-8 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 2355/99-V.01, vydaný DÚ dne 5. 1. 2022. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 18. 11. 2025 s platností do 18. 5. 2026 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 113.003-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – mechanickým rychloměrem Metra LT, typ 611, v. č. 75094.

Z rozboru zaznamenaných dat vyplývá:

- 16:01 h rozjezd vlaku Os 28425 z žst. Bechyně a postupné zvyšování rychlosti až na $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$;
- 16:05 h zastavení na zastávce Bechyně zastávka;
- 16:05 h odjezd ze zastávky Bechyně zastávka a postupné zvyšování rychlosti až na $45 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$;
- 16:12 h zastavení v dopravně Sudoměřice u Bechyně;
- 16:13 h odjezd z dopravní Sudoměřice u Bechyně a postupné zvyšování rychlosti až na $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$;
- 16:24 h zastavení na zastávce Čenkov u Malšic;
- 16:25 h odjezd ze zastávky Čenkov u Malšic a postupné zvyšování rychlosti až na $54 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$;
- 16:26 h vjezd vlaku Os 28425 na výhybku č. 6sv dopravní D3 Malšice v km 10,443 rychlostí $37 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ – vznik MU.

Pozn.: rozdíl registrovaného času oproti reálnému času byl + 6 min.

Ze záznamu registračního rychloměru HDV vyplývá, že v úseku mezi dopravnou D3 Sudoměřice u Bechyně a místem vzniku MU nebyla nejvyšší dovolená rychlost ($60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$) vlaku Os 28425 překročena.

Obě TDV vlaku Os 28425 měla na svých skříních vyznačeno provedení pravidelné technické kontroly, která byla platná ke dni vzniku MU:

- TDV 29 29 029-7 do 11. 2. 2025;
- TDV 29 29 022-2 do 30. 4. 2025.

Dne 17. 2. 2026 bylo odborně způsobilými osobami dopravce za přítomnosti inspektorů DI provedeno komisionální zjištění technického stavu HDV 113.003-8 a TDV 29 29 029-7 a 29 29 022-2 po MU včetně přeměření všech dvojkolí bez vyvázání.

Naměřené hodnoty byly v souladu s ustanoveními vnitřního předpisu dopravce ČD V 62 a normy ČSN EN 15313, HDV a TDV byly provozovány v souladu s přílohou č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Rozsah poškození dle komisionální prohlídky ze dne 17. 2. 2026, provedené za účasti DI:

- HDV 113.003-8:
 - silně deformovaný pluh, poškozený vzduchojem včetně armatur, deformované boční schody na ohoz lokomotivy na levé straně, poškozený nosič pružin,

poškozené 3 kryty převodů, ulámané šrouby spodních krytů trakčních motorů, deformované spodní kryty trakčních motorů, ohnuté šikmé závěsky u 1. podvozku, poškozená písečnicková hubice včetně držáku u 2. podvozku na levé straně, lehce poškozený pluh pod 2. čelem, deformované boční plechové kryty na pravé straně, upadlý ventilátor na 2. stanovišti strojvedoucího;

- TDV 29 29 029-7:
 - deformovaný nárazník, poškozená šroubovka, poškozený tažný hák, ulomená potrubí průběžné brzdy, nalomená trubka plnicího potrubí, utrhané závěsy propojovacích hadic, deformovaný závěs šroubovky, ulomené 2 držáky uzavíracích kohoutů, ohnutá stupačka, ulomená tyčka vzduchového vypružení;
- TDV 29 29 022-2:
 - poškození po vykolejení 1. podvozku oběma nápravami.

Technický stav HDV a obou TDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem této MU a jejich poškození vzniklo jako následek vykolejení vlaku Os 28425.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Dopravna D3 Malšice leží na železniční dráze regionální v km 10,406 jednokolejně elektrifikované trati Tábor – Bechyně. Hranice dopravní D3 Malšice ve směru od dopravní D3 Sudoměřice u Bechyně je určena nepřenosným návěstidlem Lichoběžníková tabulka. Dle PND3 Tábor – Bechyně jsou SK č. 1 a 3 v dopravě D3 Malšice dopravní koleje určené pro všechny vlaky a SK č. 2 a 4 manipulační koleje. Užitečná délka SK č. 3 je vymezena polohou námezníků výhybek č. 2sv a 6sv a činí 150 m.

Výhybka č. 6sv dopravní D3 Malšice tvaru „J S49 1:9-190 Pp“ v km 10,443 je uložena na dřevěných pražcích s tuhým upevněním k žebrovým podkladnicím S4 svěrkami ŽS4, vložena byla v roce 1980. Výhybka je osazena čelistovými výměnovými závěry, zabezpečena samovratným přestavníkem s kontrolním spojovacím zámkem a dvěma kontrolními výměnovými zámky pro uzamčení háku v obou polohách.

Jedná se o výhybku vybavenou samovratným přestavníkem SP-03 s hydraulickým válcem HVO-2, výr. č. 9-2015, výrobce AK signal, datum aktivace 21. 10. 2020. Samovratný přestavník zajišťuje přídržnou sílu výhybky v přednostní poloze a po nedestruktivním přestavení výměny koly DV při jízdě po hrotu výhybky po odlehleém jazyku její samočinný návrat do přednostní polohy, tj. pro jízdu DV proti hrotu přes výhybku č. 6sv na SK č. 3. K elektrické kontrole dosažení koncové přednostní polohy výhybky pro jízdu proti hrotu byla instalována detašovaná kontrola polohy výhybky DK/SP-03. V přednostní poloze výhybky při uzavřeném čelistovém závěru zapadne kladka ramene přepínače do výřezu výseče a kontakty jsou sepnuty. Při vyklesnutí čelistového závěru dojde k pootočení výseče a následnému vytlačení kladky ramena přepínače proti síle přitlačné pružiny. V důsledku tohoto pohybu ramene dojde k rozpojení kontaktů a zhasnutí návěsti „Jízda zajištěna“ na světelném návěstidle Sv6.

Trať Tábor – Bechyně je ve směru jízdy vlaku Os 28425 vedena:

- v km 10,548, tj. v úrovni návěstidla Lichoběžníková tabulka s návěstí „Hranice dopravní“, v přímém směru a ve stoupání 14,00 ‰;
- v km 10,443, tj. v úrovni výhybky č. 6sv, v přímém směru a ve stoupání 4,50 ‰.

Provozovatelem dráhy SŽ byly před vznikem MU ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb. a vnitřního předpisu SŽ S2/3 prováděny pravidelné prohlídky a měření staveb dráhy zaměřené na stav železniční infrastruktury:

- poslední obchůzka trati před vznikem MU byla provedena obchůzkářem dne 4. 2. 2026 s výsledkem: „bez závad“;
- pravidelná komplexní prohlídka trati Tábor – Bechyně, a to konkrétně traťového úseku Tábor (včetně) – Malšice (včetně), byla provedena dne 9. 5. 2025 s výsledkem: „*Drobné závady byly zaevidovány do informačního systému Správy tratí SORUT. „Při komplexní prohlídce nebyly zjištěny žádné viditelné zdroje ohrožení provozování dráhy“*;
- poslední čtvrtletní prohlídka výhybky č. 6sv, včetně provedení západkové zkoušky dle vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ T100, a současně měření výhybky č. 6sv bylo provedeno dne 29. 1. 2026 s výsledkem: „*V době kontroly bez zjištěných závad“*;
- udržovací činnosti, týkající se samovratného přestavníku, dle vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC T300 a Technického popisu AK T 013 00, tj. mimo jiné kontrola množství oleje ve válci, kontrola doby návratu pístu, kontrola funkce kontrolního zařízení včetně vůle mezi kontrolní závorou a kontrolním pravítkem, kontrola přestavného odporu výhybky a kontrola doby návratu pístu byla provedena dne 27. 1. 2026 bez zjištěných závad.

Indikace poloh samovratných přestavníků, tj. informace o stavu přednostní koncové polohy výhybek se samovratnými přestavníky, je v dopravně D3 Malšice zaznamenána prostřednictvím záznamového zařízení EZZ 02, umístěného na přejezdovém zabezpečovacím zařízení ŽP P6307 v km 9,950 (viz bod 3.1.3 ZZ.)

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

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

- strojvedoucí vlaku Os 28425 – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 6. 2. 2026 v průběhu směny i před směnou byl v pořádku, ničím nerozrušený, směna probíhala standardně;
 - po příjezdu vlaku Os 28425 do dopravní D3 Sudoměřice u Bechyně po splnění ohlašovací povinnosti pokračoval směrem k dopravně D3 Malšice;
 - pro jízdu z dopravní D3 Sudoměřice u Bechyně do dopravní D3 Malšice nebyl zpraven žádným rozkazem, v SPO (pozn. DI: Seznam plánovaných omezení) nebyla žádná omezení;
 - po přiblížení k lichoběžníkové tabulce dopravní D3 Malšice mu vlakvedoucí vlaku Os 28424, se kterým zde křížoval, dával souhlas k vjezdu do dopravní, kam pravidelně vjíždí na 3. kolej;

- reagoval zvukovou návěstí a pokračoval ke krajní výhybce 6sv, zábleskové světlo blikalo bíle, proto pokračoval v jízdě do dopravní;
- na úrovni budovy pocítil šubnutí, použil rychločinné brzdění, došlo k vykolejení a zastavení soupravy vlaku ve štěrkovém loži před námezníkem mezi SK č. 1 a 3;
- zjistil s vlakvedoucí stav cestujících a událost ohlásil;

Ostatní osoby, svědci:

- dirigující dispečerka žst. Bechyně – Zápis se zaměstnancem:
 - dopravní provoz probíhal klidně, bez rušivých vlivů;
 - v 15:51 h dojel vlak Os 28422 do žst. Bechyně, kde po objetí HDV ve stanici a po spojení s vozy pokračoval v čase odjezdu (16:01 h) ze žst. Bechyně jako vlak Os 28425 směr stanice Tábor;
 - v dopravě D3 Sudoměřice u Bechyně se strojvedoucí vlaku Os 28425 ohlásil dle ohlašovací povinnosti a vyžádal si svolení (pozn. DI: souhlas) k další jízdě do dopravní D3 Malšice, kde měl křížovat s protijedoucím vlakem Os 28424;
 - v 16:27 h jí strojvedoucí vlaku Os 28425 zavola, že v Malšicích na vjezdu od žst. Bechyně došlo k vykolejení vlaku;
 - MU ohlásila dle Ohlašovacího rozvrhu na příslušná pracoviště.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 6. 2. 2026 v 16:12 h přijel vlak Os 28425 do dopravní D3 Sudoměřice u Bechyně, kde je pro tento vlak tabelárním jízdním řádem nařízena ohlašovací povinnost. Dle hovoru zaznamenaného na záznamovém zařízení ReDat3 strojvedoucí v souladu s čl. 65 a čl. 67 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ D3 ohlásil dirigujícímu dispečerovi žst. Bechyně čas příjezdu vlaku do této dopravní a uvolnění prostorového oddílu a současně požádal o souhlas k odjezdu vlaku Os 28425 v 16:13 h do dopravní D3 Malšice. Dirigující dispečer bezprostředně poté v souladu s čl. 67 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ D3 udělil strojvedoucímu souhlas k odjezdu vlaku Os 28425 do dopravní D3 Malšice.

Po odjezdu vlaku Os 28425 z dopravní D3 Sudoměřice u Bechyně strojvedoucí pokračoval směrem do dopravní D3 Malšice, kde při křížování s vlakem Os 28424 ve smyslu stanovených technologických postupů jednal jako vlak druhý. Po přiblížení k Lichoběžníkové tabulce dopravní D3 Malšice mu vlakvedoucí vlaku Os 28424 dal souhlas k vjezdu do dopravní, kam pravidelně vjíždí na SK č. 3. Strojvedoucí, dle svého vyjádření, po zjištění, že na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem Sv6 svítí bílé zábleskové světlo, tj. návěst „Jízda zajištěna“, pokračoval v jízdě na SK č. 3.

Poté, co vlak Os 28425 vjel na výhybku č. 6sv, která však nebyla přestavena do přednostní polohy pro jízdu na SK č. 3, došlo v km 10,435 k vykolejení předního a zadního podvozku HDV, předního a zadního podvozku prvního TDV a předního podvozku druhého TDV vlevo ve směru jízdy vlaku. Po průjezdu prvního podvozku druhého TDV levý jazyk výhybky přilehl k levé opornici, tj. do přednostní polohy, což umožnilo druhému

podvozku druhého TDV jízdu do odbočného směru na SK č. 3 v nevykolejeném stavu. Čelo vlaku Os 28425 zastavilo v km 10,387.

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

• 16:26 h	vznik MU;
• 16:27 h	ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 28425 dirigujícímu dispečerovi žst. Bechyně;
• 16:33 h	ohlášení vzniku MU dirigující dispečerkou žst. Bechyně provoznímu dispečerovi CDP Praha – OŘP pro oblast Praha;
• 16:35 h	ohlášení vzniku MU dirigující dispečerkou žst. Bechyně na IZS;
• 16:47 h	ohlášení vzniku MU vedoucím dispečerem CDP Praha – OŘP pro oblast Praha na O18 SŽ;
• 16:57 h	oznámení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI;
• 18:10 h	začátek ohledání místa vzniku MU zaměstnancem DI;
• 18:40 h	udělení pokynu k odjezdu vlaku Os 28424 z 1. dopravní koleje zpět směr doprava D3 Slapy přítomným inspektorem DI;
• 21:08 h	udělení pokynu k nakolejení a odklizení druhého TDV pro potřebu uvolnění výhybky č. 6sv z důvodu jejího dalšího ohledání přítomným inspektorem DI;
• 7. 2. 2026 v 1:45 h	– udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomným inspektorem DI;
• 12. 2. 2026 v 13:45 h	– obnovení provozu přes dopravnu D3 Malšice, zavedení neoznačené pomalé jízdy 10 km h ⁻¹ v km 10,375 – 10,443 přes výhybku č. 6sv na SK č. 3;
• 13. 2. 2026 v 10:00 h	– zavedení pomalé jízdy 10 km h ⁻¹ v km 10,375 – 10,443 přes výhybku č. 6sv na SK č. 3;
• 16. 2. 2026 v 15:00 h	– úplné obnovení provozu.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivovala ve 16:35 h, tj. 9 min po vzniku MU, dirigující dispečerka žst. Bechyně.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Policie ČR, Územní odbor Tábor;
- Hasičský záchranný sbor SŽ, Jednotka požární ochrany České Budějovice;
- Hasičský záchranný sbor SŽ, Jednotka požární ochrany Cheb.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

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

Dále je provozovatel dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. povinen provádět výstavbu, modernizaci, údržbu a opravu jím provozované dráhy v souladu s technickými podmínkami a požadavky na tuto dráhu a technickými podmínkami její provozuschopnosti a jejího styku s jinými dráhami.

Provozovatel dráhy stanovil technologické postupy při provozování dráhy a drážní dopravy týkající se mimo jiné zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy. V souvislosti s předmětnou MU jde zejména o technické podmínky provozuschopnosti dráhy, údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost, tj. pravidelné prohlídky a měření staveb drah, a dále stanovení podmínek jízdy přes výhybky se samovratným přestavítkem v případech, kdy na světelném návěstidle není návěst „Jízda zajištěna“.

Provozovatelem dráhy SŽ byly před vznikem MU ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb. a vnitřního předpisu SŽ S2/3 prováděny pravidelné prohlídky a měření staveb dráhy zaměřené na stav železniční infrastruktury. V souvislosti s předmětnou MU se jednalo mj. o obchůzku trati, měření výhybek, pravidelnou komplexní prohlídku trati Tábor – Bechyně, a to konkrétně traťového úseku Malšice – Bechyně, kontrolu viditelnosti návěstidel a dále udržovací činnosti, týkající se samovratného přestavítku, tj. kontrolu množství oleje ve válci, kontrolu doby návratu pístu, kontrolu funkce kontrolního zařízení včetně vůle mezi kontrolní závorou a kontrolním pravítkem a kontrolu přestavného odporu výhybky.

Výše provedenými prohlídkami a měřeními před vznikem MU nebyly provozovatelem dráhy zjištěny žádné nedostatky.

Bezprostředně po vzniku MU bylo provozovatelem dráhy za přítomnosti inspektora DI provedeno měření parametrů železničního svršku včetně měření výhybky č. 6sv. Vyhodnocením naměřených hodnot podle Technického popisu samovratného přestavítku SP-03, technické normy ČSN 73 6360-2 a vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC S3 bylo mj. zjištěno:

- západková zkouška výhybky č. 6sv u levého čelistového závěru při použití zkušební měřky 6 mm vyhověla – výhybka nedosáhla koncové polohy, čelistový závěr nezaklesl a na světelném návěstidle Sv6 nesvítila návěst „Jízda zajištěna“, tj. došlo ke správnému vyhodnocení informace o koncové přednostní poloze výhybky;
- rozevření pravého rovného jazyka (v přednostní poloze odlehlý) výhybky č. 6sv činilo 162 mm (stanovené rozmezí 150 – 165 mm);
- vůle v závěru levého jazyka činila 1 mm (stanovené rozmezí 0,5 – 2,0 mm);
- vůle hydraulického válce byla naměřena 3 mm (max 5 mm);

- vůle v elektrické detašované kontrole DK/SP-03 (vzdálenost kladky od kruhové výseče) byla naměřena 3 mm (min 2 mm);
- přestavný odpor výhybky pro použití samovratného přestavníku byl naměřený 1,03 kN (max 1,3 kN);
- přestavný čas, tj. čas potřebný k vrácení výměnové části výhybky do koncové přednostní polohy a následného rozsvícení návěsti „Jízda zajištěna“ na světelném návěstidle Sv6, byl naměřen 16 s (stanovené rozmezí 8 s až 28 s);
- rozchod koleje a převýšení na výhybkách před bodem „0“ nebyly v rozporu s ustanoveními ČSN 73 6360-2;
- rozchod a převýšení na výhybkách za určeným bodem „0“ nebylo z důvodu jejich poškození možné měřit.

Poslední přezkoušení viditelnosti návěstidel za jízdy vlaku na trati Tábor – Bechyně bylo provedeno odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy dne 15. 12. 2025 bez zjištěných závad.

Ověřením viditelnosti návěstidla Sv6 v dopravně D3 Malšice a jeho návěstí provedené inspektorem DI po vzniku MU nebyla zjištěna závada. Podle § 7 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. je požadovaná viditelnost ostatních proměnných návěstidel a jejich návěstí nejméně na vzdálenost 100 m, brání-li viditelnosti jiné DV, musí být viditelnost nejméně na 50 m. Návěstidlo Sv6 a jeho návěst byla viditelná na vzdálenost větší než 200 m.

Indikace poloh samovratných přestavníků, tj. informace o stavu přednostní koncové polohy výhybek se samovratnými přestavníky, je v dopravně D3 Malšice zaznamenána prostřednictvím záznamového zařízení EZZ 02, umístěného v technologickém domku přejezdového zabezpečovacího zařízení ŽP P6307 v km 9,950.

Z rozboru dat záznamového zařízení EZZ 02 vyplývá, že v čase 15:26:07 h došlo k indikaci ztráty koncové přednostní polohy výhybky č. 6sv a ke zhasnutí návěsti „Jízda zajištěna“ na světelném návěstidle Sv6. Tento stav trval nepřetržitě až do 16:26:19 h, kdy došlo k obnovení koncové přednostní polohy výhybky č. 6sv průjezdem vlaku Os 28425.

Ohledáním místa MU bezprostředně po jejím vzniku byly na hrotu levého jazyka výhybky č. 6sv nalezeny stopy po naražení kola DV. Stopy po otěru kol DV byly viditelné i na levé opornici.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že výhybka č. 6sv nebyla v době jízdy vlaku Os 28425 přestavena do koncové přednostní polohy pro jízdu DV proti hrotu doprava na SK č. 3.

Příčinu, proč nedošla výhybka č. 6sv do koncové přednostní polohy, se šetřením nepodařilo zjistit. V prostoru obou jazyků výhybky nebyl nalezen žádný cizí předmět, který by zabránil přestavení výhybky do koncové přednostní polohy pro jízdu DV proti hrotu přímým směrem na SK č. 3.

Skutečnost, že výhybka č. 6sv nedošla do koncové přednostní polohy, nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože podle stanovených technologických postupů provozovatele dráhy musí strojvedoucí při jízdě drážního vozidla proti hrotu přes výhybku v samovratném režimu přestavování vždy zastavit před výhybkou, není-li mu na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem návěstěna návěst „Jízda zajištěna“.

Ohledáním místa MU po jejím vzniku bylo zjištěno, že výhybka č. 6sv byla v rozporu s vnitřním předpisem SŽ D1 označena štítkem s nápisem „Sv6“ (viz bod 3.1.3 této ZZ).

Zjištění:

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

- čl. 53 bod 16 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Výhybka se samovratným přestavníkem se označí číslem výhybky (např. „1“) a pro účely vnějšího označení se doplní indexem „sv“, např. na závaží výměníku, na štítku kontrolního zámku“.

Dopravce je mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností. Dopravce je dále povinen zajistit, aby strojvedoucí vedl vlak takovým způsobem, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu, tj. strojvedoucímu je dovoleno jet přes výhybku se samovratným přestavníkem v případě, že na světelném návěstidle není návěst „Jízda zajištěna“, až po provedení kontroly jejího správného přestavení.

Strojvedoucí vlaku Os 28425, dle svého vyjádření, při vjezdu do dopravny D3 Malšice zkontroloval a zjistil, že na světelném návěstidle Sv6 svítilo zábleskové světlo, které dovoľovalo jízdu vlaku, tj. svítila návěst „Jízda zajištěna“.

Ověřením viditelnosti návěstidla Sv6 v dopravně D3 Malšice provedeným inspektorem DI nebyla zjištěna závada. Návěstidlo Sv6 a jeho návěst byla viditelná na vzdálenost větší než 200 m.

Z rozboru dat záznamového zařízení EZZ 02 vyplývá, že k indikaci ztráty koncové přednostní polohy výhybky č. 6sv a ke zhasnutí návěsti „Jízda zajištěna“ na světelném návěstidle Sv6 došlo v čase 15:26:07 h po odjezdu předchozího vlaku Os 28422 z dopravny D3 Malšice do žst. Bechyně. Tento stav trval nepřetržitě až do 16:26:19 h, kdy po vjezdu vlaku Os 28425 na výhybku č. 6sv došlo po průjezdu prvního podvozku druhého TDV k přilehnutí levého jazyka k levé opornici a tím k obnovení koncové přednostní polohy výhybky č. 6sv.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že v době jízdy vlaku Os 28425 nebyla výhybka č. 6sv správně přestavena do koncové přednostní polohy pro jízdu DV proti hrotu vedlejším směrem na SK č. 3. Na světelném návěstidle Sv6 nebyla návěst „Jízda zajištěna“ a toto návěstidlo nedovoľovalo jízdu vlaku bez kontroly správného přestavení výhybky č. 6sv.

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, ...“;

- § 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. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,...“;
- § 35 odst. 1 písm. m) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo zastavila vlak bezpečně před návěstěným místem, ...“;
- čl. 68 bod 2 vnitřního předpisu SŽ D1:
*„Při jízdě drážního vozidla proti hrotu přes výhybku v samovratném režimu přestavování musí strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu) vždy zastavit před výhybkou, není-li mu na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem návěstěna návěst **Jízda zajištěna**.“;*
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené článek do souvislosti s definičním:
 - čl. 68 bod 1 vnitřního předpisu SŽ D1:
*„Skutečnost, že výhybka vybavená světelným návěstidlem výhybky se samovratným přestavníkem v režimu samovratného přestavování není správně přestavena do přednostní polohy, je strojvedoucímu při jízdě proti hrotu indikována takto:
a) na světelném návěstidle výhybky se samovratným přestavníkem **nesvítí** návěst **Jízda zajištěna**.“*
- čl. 68 bod 3 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Strojvedoucí, popř. zaměstnanec v čele sunutého vlaku (PMD, posunového dílu) odpovídá za to, že zastaví čelo vlaku (PMD, posunového dílu) před výhybkou se samovratným přestavníkem, která není při jízdě drážního vozidla přes výhybku proti hrotu přestavena do přednostní polohy.“;
- čl. 82 bod 8 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi“;
- čl. 25 odst. 2 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D3:
*„Je-li světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavníkem pro jízdu proti hrotu zhaslé, nebo na návěstidle svítí červené zábleskové světlo, musí:
a) strojvedoucí vlaku (PMD, posunového dílu, drážního vozidla při jízdě na/po/z vyloučené koleje) zastavit čelo vedoucího vozidla před výhybkou se samovratným přestavníkem.“;*
- čl. 31 písm. d) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je zejména povinna sledovat za jízdy vlaku nebo za posunu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi“.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

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

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

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

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

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

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

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

Drážní inspekce se při šetření lidského faktoru snažila posoudit všechny vlivy, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik této MU. U strojvedoucího vlaku Os 28425 se jednalo zejména o posouzení jeho zkušeností, znalostí a délky praxe. Ve funkci strojvedoucího pracoval od roku 2018 nepřetržitě až do vzniku MU. Strojvedoucí měl tudíž dostatečně dlouhou praxi a dle dokumentace dopravce ČD byl prokazatelně seznámen s traťovými poměry.

Drážní inspekce šetřením zjistila, že strojvedoucí byl odborně způsobilý pro práci ve funkci strojvedoucího a délka jeho praxe, zkušenosti a znalosti neměly vliv na vznik této MU.

Zúčastněný zaměstnanec dopravce ČD, strojvedoucí vlaku Os 28425, se podroboval pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 260/2023 Sb. a na základě předloženého lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k práci byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý pro výkon své funkce.

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

4.3.2 Pracovní faktory

Strojvedoucí vlaku Os 28425 nastoupil na směnu dne 6. 2. 2026 v 11:12 h v žst. Tábor po odpočinku mezi po sobě jdoucími směnami v délce 14 h 28 min. Přiměřenou dobu na jídlo a oddech v průběhu směny čerpal před vznikem MU v době od 14:30 h do 15:00 h. Plánovaný konec směny dne 6. 2. 20236 byl ve 22:55 h.

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

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

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

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

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

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

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

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

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

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

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

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

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

Na základě dožádání výsledků státního dozoru prováděného Drážním úřadem bylo zjištěno, že v souvislosti s výše uvedenou MU nebylo přijato žádné opatření a v období od 1. 1. 2023 do 29. 6. 2026 nebyl vykonán žádný státní dozor ani na výše uvedené regionální dráze ani na tratích s instalací výhybek se samovratnými přestavníky.

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

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

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI šetřila v období od 1. 1. 2020 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie regionální celkem 6 obdobných MU:

- ze dne 17. 1. 2020, v [dopravně D3 Krásný Jez](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 7122 s jeho následným vykolejením. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv1 před vjezdem na výhybku č. 1sv dopravní D3 Krásný Jez;
- ze dne 1. 4. 2022, v [dopravně radiobloku Bavorov](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 18000 s jeho následným vykolejením. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv2 strojvedoucímu vlaku Os 18000 před vjezdem na výhybku č. 2sv dopravní radiobloku Bavorov, nezastavení vlaku Os 18000 před výhybkou č. 2sv a nezkontrolování jejího správného přestavení;
- ze dne 19. 6. 2022 v [dopravně D3 Stupno](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 17806 s jeho následným vykolejením. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv3

před vjezdem na výhybku č. 3sv v dopravně D3 Stupno, nezastavení vlaku Os 17806 před výhybkou č. 3sv a nezkontrolování jejího správného přestavení;

- ze dne 22. 2. 2023 v [dopravně D3 Malšice](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 28424 s jeho následným vykojením. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nepřestavení výhybky se samovratným přestavníkem č. 2sv dopravní D3 Malšice do přednostní koncové polohy a následný vjezd vlaku Os 28424 na tuto výhybku. Z důvodu absence diagnostického systému přenosu indikací samovratného přestavníku, tj. informací o stavu přednostní koncové polohy výhybky č. 2sv se samovratným přestavníkem, nebylo možné prokazatelným způsobem stanovit případnou příčinnou souvislost týkající se úloh a povinností jak provozovatele dráhy, tak i dopravce se vznikem MU;
- ze dne 13. 12. 2023 v [dopravně D3 Brumov](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 23203 s jeho následným vykojením. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv4 před vjezdem na výhybku č. 4sv v dopravně D3 Brumov, nezastavení vlaku Os 23203 před výhybkou č. 4sv a nezkontrolování jejího správného postavení;
- ze dne 18. 12. 2023 v [dopravně D3 Stupno](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 27307 s jeho následným vykojením. Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv1 před vjezdem na výhybku č. 1sv v dopravně D3 Stupno, nezastavení vlaku Os 27307 před výhybkou č. 1sv a nezkontrolování jejího správného přestavení.

Na základě výsledků šetření předmětných MU vydala Drážní inspekce bezpečnostní doporučení DÚ:

- k MU ze dne 17. 1. 2020 v dopravně D3 Krásný Jez (viz výše) vydala DI následující bezpečnostní doporučení DÚ: „V návaznosti na již dříve vydané bezpečnostní doporučení č. j.: 720/2016/DI, ze dne 9. 11. 2016, přijmout vlastní opatření, které ve spolupráci s provozovateli drah železničních, kategorie regionální, zajistí úpravu elektronického ovládacího a diagnostického systému REMOTE 98 tak, aby ztráta přednostní polohy výhybky se samovratným přestavníkem byla indikována nejen optickým způsobem na obrazovce monitoru jednotného obslužného pracoviště, ale také zobrazením okna poruchových hlášení s jejich výpisem, a dále akustickým způsobem“;

Následně DÚ reagoval na doporučení DI:

„Drážní úřad vyzval č. j. DUCR – 43106/20/Lv ze dne 29. 7. 2020 všechny provozovatele regionálních drah k plnění bezpečnostního doporučení. Výňatek ze stanoviska Správy železnic:

1. V drtivé většině případů ztráty informace o přednostní poloze u výhybek se samovratným přestavníkem (dále také jen ztráta polohy) jde o správnou funkci zařízení v reakci na jízdu kolejových vozidel, či obsluhu výhybky při posunu. Pouze vlastní ztráta přednostní polohy u výhybek se samovratným přestavníkem bez vyhodnocení dalších skutečností není poruchou.

2. Pokud by při každé ztrátě polohy docházelo k indikaci jako při poruše, musel by obsluhující zaměstnanec u každého takového stavu posuzovat, zda se o poruchu jedná či nikoli. Takové funkční chování by s ohledem na předpokládanou vyšší četnost poruchových hlášení obsluhujícího zaměstnance mimo jiné vedlo k rutinnímu potvrzování poruchových hlášení, které by ve svém důsledku mohlo

příspěvek k chybnému vyhodnocení konkrétní situace při vzniku skutečné poruchy a případně přehlédnutí z pohledu možných bezpečnostních rizik závažnější poruchy na jiném prvku. Skutečnost, že velké množství poruchových hlášení vede k chybným reakcím obsluhujících zaměstnanců, byla v železničním provozu opakovaně potvrzena. Proto vždy sledujeme taková konkrétní řešení, u kterých je počet poruchových hlášení přenášených na pracoviště obsluhujících zaměstnanců minimalizován pouze na ty bezpodmínečně nutné.

3. S ohledem k výše uvedeným skutečnostem, aby změnou v systému zabezpečení nebyla zvýšena pravděpodobnost selhání ze strany obsluhujícího zaměstnance a tím pravděpodobně i snížena celková bezpečnost, sledujeme uvedené doporučení aplikovat odchylně a to následovně. Skutečnost, zda se jedná o poruchu nebo běžný provozní stav nebude vyhodnocovat obsluhující zaměstnanec, ale vlastní zabezpečovací zařízení, které až po vyhodnocení poruchy bude na pracovišti obsluhy indikovat poruchový stav standardním způsobem. Při ztrátě polohy bude porucha vyhodnocena, až pokud doba ztráty polohy přesáhne maximální předpokládanou dobu. Pro stanovení této doby je rozhodující funkční chování / zpoždění vlastního samovratného přestavníku a parametry vlaku (maximální délka vlaku a jeho předpokládaná rychlost), který může v dotčeném úseku trati být. Porucha nebude také vyhodnocena, nebude-li výhybka zapnuta do samovratného režimu. Popsané řešení předpokládáme aplikovat postupně s ohledem na aktuální možnosti infrastruktury. Nasazení uvedeného řešení bude vyžadovat nejen změnu vlastní technologie REMOTE 98, ale i změnu na zabezpečení dotčené výhybky a vyžádá si změnu dimenze kabelu (položení nového kabelu), popsané řešení totiž požaduje zajistit dostupnost nezávislých informací o koncové přednostní poloze výhybky a zapnutí výhybky do samovratného režimu.“

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv6 před vjezdem na výhybku č. 6sv v dopravně D3 Malšice, nezastavení vlaku Os 28425 před výhybkou č. 6sv a nezkontrolování jejího správného přestavení.

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:

- the train driver of the regional passenger train No. 28425 did not respect instruction by IM of the signal device Sv6 before entering on the spring switch No. 6sv at Malšice operating control point, the regional passenger train No. 28425 did not stop in front of the spring switch No. 6sv and the train driver did not check correct position of the switch.

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 mimořádné události byly projednány na provozní poradě náměstka pro provoz infrastruktury Oblastního ředitelství Plzeň;
- Správa železnic, Oblastní ředitelství Plzeň, v rámci zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a v závislosti na finančních prostředcích, postupně osazuje v dopravních D3 s výhybkami se samovratnými přestavníky, nová světelná návěstidla pro výhybky se samovratným přestavňákem dle vnitřního předpisu SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis, článek 68, kdy v případě, že výhybka není správně přestavena do přednostní polohy, indikuje tuto skutečnost strojvedoucímu na světelném návěstidle výhybky červené zábleskové světlo.

Dopravce ČD do doby vydání ZZ nepřijal a nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

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

- the causes and circumstances of the occurrence were discussed at the operational meeting of the Deputy Director for Infrastructure Operations of the Regional Directorate Plzeň;
- as part of increasing railway safety and depending on financial resources, Správa železnic, Regional Directorate Plzeň is gradually installing new light signals for spring switches in operating control points equipped with spring switches in accordance with the internal regulation SŽ D1 Traffic and Signalling Regulation, Article 68 when in case a switch is not properly set to the priority position a flashing red light on the switch light signal alerts the train driver to this fact.

The railway undertaking ČD has not taken any measures until time of the final report issue.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- označení výhybky č. 6sv v rozporu s vnitřním předpisem SŽ D1.

U dopravce ČD nebylo zjištěno.

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- designation of switch No. 6sv in violation of the internal regulation SŽ D1.

It was not found at the railway undertaking ČD.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

SAFETY RECOMMENDATIONS

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

V Plzni dne 23. září 2026

Ing. Josef Kněžů
inspektor
Územního inspektorátu Plzeň

Ing. Petr Menci
vedoucí
Územního inspektorátu Plzeň



PŘÍLOHY



Obr. č. 6: Konec vlaku Os 28425 na výhybce č. 6sv

Zdroj: DI