

Česká republika
The Czech Republic

DRÁŽNÍ INSPEKCE

The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Střet služebního vlaku S04 s osobou (externím pracovníkem) ve stanici metra Muzeum A, na území hl. m. Prahy

Čtvrtek, 20. listopadu 2025

Accident and incident investigation report

Collision of the service train No. S04 with a person (an external worker) at Muzeum A metro station at Prague

Thursday, 20th November 2025

č. j.: MU-1678/2025/DI

ČR – Drážní inspekce
IČ: 75009561

Těšnov 1163/5
110 00 Praha 1

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

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

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

1 SHRNUTÍ



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události:	20. 11. 2025, 0:58 h.
Popis události:	střet služebního vlaku S04 (dále též vlak S04) s externím pracovníkem při provádění stavebních prací.
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie speciální, hlavní město Praha, stanice metra Muzeum, linka A, 2. kolej, v km 20,426.
Zúčastněni:	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s. (provozovatel dráhy a dopravce služebního vlaku S04); Genio s.r.o. (poddodavatel stavebních prací, zaměstnavatel zraněného externího pracovníka).
Následky:	1 zraněný; celková škoda 0 Kč.

Bezprostřední příčina:

- udělení pokynu vedoucím služebního vlaku k uvedení soupravy služebního vlaku S04 do pohybu strojvedoucím, aniž by:
  - vedoucí služebního vlaku zpravil pracovníky, kteří se nacházeli v bezprostřední blízkosti soupravy služebního vlaku S04, o jeho zamýšleném pohybu;
  - se vedoucí služebního vlaku přesvědčil o stavu zajišťovacích prvků bočnic plošinového vozu řazeného v soupravě služebního vlaku S04, které ve svém odjištěném stavu zasahovaly mimo průjezdný profil soupravy.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

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

Magistrátu hlavního města Prahy:

- v rámci své činnosti jako drážního správního úřadu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy a dopravce Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.:
  - úpravu znění vnitřního předpisu D 2/1 tak, aby byla specifikována vzdálenost vymezující bezprostřední blízkost vozidel služebního vlaku, při níž je vlaková četa povinna zpravit pracovníky, kteří se nacházejí v bezprostřední blízkosti uvedených vozidel, o každém zamýšleném pohybu tohoto vlaku.

SUMMARY

Date and time: 20th November 2025, 0:58 (19th November 2025, 23:58 GMT).

Occurrence type: an accident to a person caused by a rolling stock in motion.

Description: collision of the service train No. S04 with the external worker during construction works.

Type of train: the service train No. S04.

Location: Prague, Muzeum metro station, line A, the station track No. 2, km 20,426.

Parties: Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s. (IM and RU of the service train No. S04);
GENIO s.r.o. (subcontractor of the construction works, employer of the injured external worker).

Consequences: 1 injury;
total damage CZK 0,-

Causal factor:

- the head of the service train No. S04 gave an instruction to the train driver to set the service train in motion, without:
  - the head of the service train No. S04 informed workers who were situated in immediate nearness of the service train No. S04 about its intended movement;
  - the head of the service train No. S04 become convinced about state of safety elements on a side of flat wagon which were unsecured and encroached outside of the structure gauge.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation:

Addressed to the Municipality of the Capital City of Prague:

- as part of its activities as a railway administrative authority to accept a measure which ensure at infrastructure manager and railway undertaking Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.:
  - adjustment the internal regulation D 2/1 so that will be determine a distance delimited an immediate nearness of rolling stocks of a service train when the train crew is obligated to inform workers who are situated in immediate nearness of this rolling stocks about every intended movement of this train.

Obsah

1 SHRNUTÍ....3
SUMMARY....5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI....12
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření....12
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření....12
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění....12
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících....12
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely....12
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty....12
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě....12
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly....13
2.9 Interakce se soudními orgány....13
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření....13
3 POPIS UDÁLOSTI....13
3.1 Popis a základní informace....13
3.1.1 Popis typu události....13
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události....13
3.1.3 Popis místa události....14
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody....19
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů....19
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů....20
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel....21
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému....23
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací....23
3.2 Faktický popis události....47
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události....47
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb....49
4 ANALÝZA UDÁLOSTI....50
4.1 Úlohy a povinnosti....50
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah....50
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel....58
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení....58
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice....58
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....61
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení....61

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení....62
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobci drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů....62
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení....62
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.62
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření…..63
4.3 Lidské faktory....63
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti....63
4.3.2 Pracovní faktory....66
4.3.3 Organizační faktory a úkoly....68
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím....68
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření....69
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování....69
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce....69
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů....69
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah 69
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen....69
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány....69
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnoticí zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody....69
4.4.7 Jiné systémové faktory....69
4.5 Předchozí události podobné povahy....69
5 ZÁVĚRY....70
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události....70
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem....70
5.3 Doplňující zjištění....71
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ....72
PŘÍLOHY....73

Seznam použitých zkratek a symbolů

ASDŘ-D	Automatický systém dispečerského řízení – Dopravní
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CCTV	closed circuit television (uzavřený televizní okruh)
COP	centrální ohlašovací pracoviště
DH	depo Hostivař
DI	Drážní inspekce
DP, DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.
DS	dozorčí stanice
DST	dozorčí směny tratě
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo (drážní vozidla)
EÚ	elektrický úsek
GENIO	Genio s.r.o.
GVD	grafikon vlakové dopravy
HO	stanice metra Depo Hostivař
HZS	hasičský záchranný sbor
IČV	Indikace čísla vlaku (subsystém ASDŘ-D)
IZS	integrovaný záchranný systém
JPM	jednotka Provoz Metro
MNB	místa napájecích bodů přívodní kolejnice
MPBP	místní provozní a bezpečnostní předpisy
MSA, MS-A, MS/A	stanice metra Můstek A
MU	mimořádná událost
MUA, MU-A, MU/A	stanice metra Muzeum A
MUV	motorové univerzální vozidlo
NM	stanice metra Náměstí Míru
NPK	napájení přívodní kolejnice
NTP	nezávislý trakční prostředek
OZP	odpovědný zástupce provozů
OZS	odpovědný zástupce ve směně
PČR	Policie České republiky
PO	požární ochrana
PK	přívodní kolejnice
PS	pohyblivé schody
PV	plošinový vůz
PVd	plošinový vůz dlouhý
PZ	průkaz způsobilosti
RBD	revizor bezpečnosti dopravy
ROV	rozkaz o výluce
SHV	speciální hnací vozidlo
SKPV	služba kriminální policie a vyšetřování
SPT	samostatný provozní technik
ST	stanice metra Staroměstská
SVS	stálá výjezdová skupina SKPV PČR
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej

TZ	telefonní zápisník
ÚI	územní inspektorát
ÚT-M	úsek technický – Metro
VD	vlakový dispečer
VD-VS	vlakový dispečer vedoucí ve směně
VSV	vedoucí služebního vlaku (hovorově též vlakvedoucí)
ZE	stanice metra Želivského
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZS	zdravotnická záchranná služba

Seznam zkratek použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 260/2023 Sb.	vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 79/2013 Sb.	vyhláška č. 79/2013 Sb., o provedení některých ustanovení zákona č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis D 1/1	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce DPP, „PROVOZNÍ PŘEDPIS D 1/1 NÁVĚSTNÍ PŘEDPIS PRO METRO“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis D 2/1	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce DPP, „PROVOZNÍ PŘEDPIS D 2/1 DOPRAVNÍ PŘEDPIS PRO METRO“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis O 2/1	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce DPP, „KVALIFIKAČNÍ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD METRA“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis O 4/1	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce DPP, „PROVOZNÍ PŘEDPIS O 4/1 Mimořádné události v metru“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis O 5/1	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce DPP, „PROVOZNÍ PŘEDPIS O 5/1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, ve znění účinném v době vzniku MU

vnitřní předpis V 5/1	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce DPP, „PROVOZNÍ PŘEDPIS V 5/1 Předpis o vozidlech pro služební vlaky“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis V 6/1	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce DPP, „PROVOZNÍ PŘEDPIS V 6/1 Předpis o brzdění vozidel pro služební vlaky“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní směrnice Ds 2/1	vnitřní směrnice provozovatele dráhy a dopravce DPP, „provozní směrnice Ds 2/1 DOPRAVNÍ SMĚRNICE PRO METRO“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní směrnice Os 3/1	vnitřní směrnice provozovatele dráhy a dopravce DPP, „PROVOZNÍ SMĚRNICE Os 3/1 Směrnice pro činnost cizích organizací ve vztahu k provozu metra“, ve znění účinném v době vzniku MU
POK 2011-115-08	POK 2011-115-08 Zásady pro sestavování a jízdy služebních vlaků
vnitřní předpisy MPBP	vnitřní předpisy provozovatele dráhy a dopravce DPP, „Místní provozní a bezpečnostní předpisy pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra, SM 2011-024-09“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis BOZP	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce DPP, „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v DP“, SM 2012-032-04, 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 20. 11. 2025.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

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

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU potýkala s omezeními, která negativně ovlivnila způsob a postupy v šetření, když vedoucí služebního vlaku S04 odmítl pro DI a PČR poskytnout podání vysvětlení.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

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

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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 drážních vozidel, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněných drážních vozidel;
- analýza záznamů kamerového systému ve stanici Muzeum A;
- analýza záznamů hovorů zaměstnanců zaznamenaných po vzniku MU;

- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného hnacího drážního vozidla;
- analýza zápisů se zaměstnanci;
- podání vysvětlení zaměstnanců, včetně zraněného pracovníka jako zúčastněné osoby na MU;
- analýza vysvětlení účastníků MU a ostatních osob podaných Policii ČR;
- analýza ostatních podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce, poddodavatele stavebních prací a Policie ČR;
- v rámci šetření MU proběhlo zkoumání 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: střet s osobou.

Skupina MU: nehoda.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 20. 11. 2025.

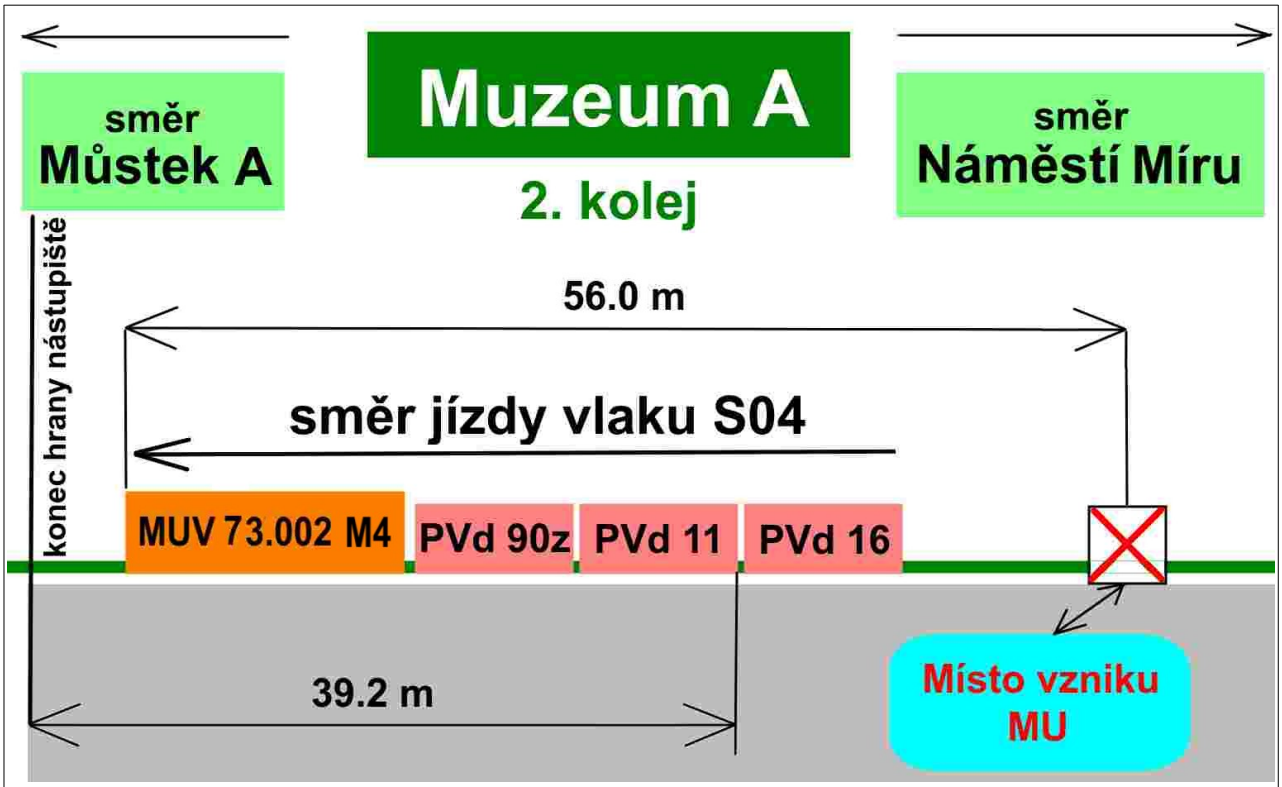
Čas: 0:58 h.

Místo: dráha železniční, kategorie speciální, stanice metra Muzeum, linka A, 2. kolej, v km 20,426.

GPS souřadnice: 50.0797500N, 14.4304000E.

3.1.3 Popis místa události

Stanice metra Muzeum A je součástí dráhy železniční, kategorie speciální, tratě metra A Nemocnice Motol – Depo Hostivař. Trať A je dvoukolejná, stanice Muzeum A je bez kolejového rozvětvení, k MU došlo na 2. koleji (viz Obr. č. 1).



Obr. č. 1: Schéma polohy DV po MU ve stanici Muzeum A na 2. koleji a místa vzniku MU v km 20,426
Zdroj: DI, dle podkladů DPP

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Z důvodu stavebních úprav prováděných na 2. koleji ve stanici Muzeum A přijel před jejich zahájením na tuto kolej služební vlak S04 vezoucí stavební materiál a nářadí. Služební vlak S04 byl složen z SHV (MUV 73.002) a 3 přívěsných plošinových vozů ložených materiálem. Provedením stavebních úprav byli pověřeni externí pracovníci pod dozorem vedoucího prací, zaměstnance DPP. Strojvedoucí a vedoucí služebního vlaku byli zaměstnanci DPP.

Po vykládce materiálu a nářadí z plošinových vozů externími pracovníky na nástupiště na základě pokynu vedoucího služebního vlaku provedl strojvedoucí vlaku popotažení soupravy. Následně došlo k podražení dolní končetiny externího pracovníka odklopeným napínákem řetězu na zadní části 2. vozu a jeho pádu do kolejiště mezi 2. a 3. vůz. I přes rychlé zastavení došlo ke střetu 3. vozu služebního vlaku s externím pracovníkem (k přejetí jeho horní končetiny) a jeho těžkému zranění. Po zastavení soupravy se zraněný pracovník stále nacházel pod posledním vozem. V rámci záchranných prací došlo k dalšímu pohybu soupravy (tj. pokračování v původním směru jízdy) ke stanici Můstek A o několik metrů, a to za účelem vyproštění zraněného pracovníka z kolejiště. Pracovník byl při vědomí, ostatními pracovníky byl vyzvednut na plochu nástupiště a následně byl transportován do zdravotnického zařízení.

Stav infrastruktury:

- 2. kolej byla v obvodu stanice Muzeum A vedena v přímém směru, ve správném směru 2. koleje, tj. do stanice Můstek A, se spádem do 3 ‰;
- dle kamerového záznamu ještě před vznikem MU byla na nástupiště 2. koleje podél soupravy vlaku S04 položena geotextilie a na ní byl vyložen náklad (stavební materiál, nářadí a nástroje k údržbě traťového svršku) určený k opravným pracím;
- železniční svršek i výstroj dráhy byly v místě 2. koleje ve stavu sanace vlivem pokračující výměny pražců, bez viditelného poškození;
- stav železničního svršku nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Údaje vztahující se k provozování dráhy:

- na pracovišti VD centrálního dispečinku metra:
  - na monitorech pracoviště VD tratě A byly kromě kamerových záznamů stanice Muzeum A prohlédnuty také výstupy ze systému IČV (reliéf kolejiště s vyznačením kolejových obvodů obsazených vozidly včetně jejich označení, součást dispečerského systému ASDŘ-D), kde byla mj. vyobrazena poloha vlaku s označením „Z4“, a to s vyhodnocením obsazení kolejového obvodu č. 1208, 2. koleje stanice Muzeum A (tzn. kolejový obvod úseku nástupiště 2. koleje obsazený služebním vlakem S04);
  - dle prohlédnutých záznamů přijel služební vlak S04 do stanice Muzeum A z depa Hostivař přes sousední stanici Náměstí Míru po 2. traťové koleji a zastavil na 2. SK;
  - na monitoru pracoviště VD tratě A bylo zobrazeno dialogové okno k informacím k přepravním výlukám. Jízda vlaku S04 (služba č. 831110) (pozn. DI: služba útvaru podřízeného úseku 800000, tj. ÚT-M) měla proběhnout podle ROV 2020-002-03 za účelem výměny pražců do stanic Muzeum A a Můstek A, s vyloučením 2. koleje v úseku mezi stanicemi Náměstí Míru a Staroměstská;
  - dále byl zadokumentován Příkaz k jízdě typ A pro předmětný služební vlak číslo S04, kde bylo mj. uvedeno (tiskopis dle vnitřní směrnice Ds 2/1):

    Z výchozího místa: *„T“* (Táhne).
    *„1. Sestava vlaku: **M4** + **90** + **11** +**16**.*
    *2. Jedete z **DH** do **NM**, odkud odjedete na pracovní místo.*
    *3. Ve stanici (depu) **MUA** vyčkáte na vypnutí napájení přívodní kolejnice a její zkratování. Do zahájení přepravní výluky považujte přívodní kolejnice v celé síti metra pod napětím!* (pozn. DI: ve stanici Muzeum A)
    4. V přepravní výluce bude zapnuto napájení přívodní kolejnice v těchto úsecích: **–** (pozn. DI: nevyplněno).
    *5. Vaše pracovní místo (místa): **MUA 2, MUA-MSA 2, Km poloha: 20,287 – 20,440**.* (pozn. DI: 2. kolej stanice Muzeum A, 2. kolej mezistaničního úseku Muzeum A – Můstek A)
    6. Vyloučené koleje: **–** (pozn. DI: nevyplněno).
    *7. Návrat do **NM** nejpozději ve **3** hodiny **20** minut.*
    *Z **NM** odjedete do **DH**, kde jízdu ukončíte.*
    8. Další sdělení: **–** (pozn. DI: nevyplněno).*“*

- dále byla zadokumentována „Kniha vypnutí a zapnutí napájení PK“, č. 1/2024, od: 12. 10. 2024. Poslední záznam byl v tiskopisu „Vypnutí napájení PK“ pořízen k datu 20. 11., se záznamem ve sloupci Vypněte napájení PK všech EÚ tratě A *„0:29“*, Souhlas s vypnutím napájení PK zhlaví DH *„0:22“*, Napájení PK všech EÚ tratě A vypnuto *„0:31“*, Napájení PK všech EÚ zhlaví DH vypnuto *„0:42“*, Zapněte zkratovače PK všech EÚ tratě A napájení PK všech EÚ vypnuto *„0:32“*, Zkratovače PK všech EÚ 1.+2. koleje jsou zapnuty *„0:44“*, Napájení PK všech EÚ tratí A B C a DH vypnuto. PK zkratována v místech napájecích bodů, vstup do kolejí dovolen *„0:45“*;
- byl prohlédnut záznam kamery s průběhem nehodového děje, kdy v čase 0:58 h za pohybu soupravy vlaku S04 podél nástupiště 2. koleje ve správném směru (směr stanice Nemocnice Motol) došlo k podražení dolní končetiny zaměstnance s jeho následným pádem mezi 2. a 3. vozem a nadskočením 3. vozu vlivem přejetí zaměstnance;

- na pracovišti DS stanice Muzeum A:
  - při ohledání stanoviště DS stanice Muzeum A v místě turniketů vestibulu byly zadokumentovány mj. „ZÁPISNÍK TELEFONNÍ“ s popisem *„Stanice: MU/A“* a „*Započato: 25. 5. 2025“*, dále „KNIHA EVIDENCE VSTUPU PRACOVNÍKŮ DO PROSTORU KOLEJÍ“ s popisem *„Započato: 1. 2. 2023“* a „KNIHA ODEVZDÁNÍ A PŘEVZETÍ SLUŽBY DS (SPT)“ s popisem *„Započato: 6. 11. 2025“*;
  - v Telefonním zápisníku byly v řádcích pod červeně zapsaným datem *„20.11.2025“* uvedeny zápisy DS v souvislosti s přechodem na noční přepravní výluku, v čase 00:45 h, č. Fonogramu 541, byl ze strany DS i VD proveden zápis *„NPK všech EÚ tratí A + B + C + DH je vyp. PK zkrat. v MNB, vstup do prostoru kolejí povolen“*, s hůlkovým písmem připojeným příjmením VD vedoucího ve směně;
  - v čase 00:47 h, č. fonogramu 542 ze strany útvaru 831110 byl v Telefonním zápisníku proveden zápis *„Zahájení prací dle ROV 2/20 2 TK MU – MS trať nesjízdná“*. V čase 1:00 h, č. 543 byl ze strany DS proveden zápis *„střet s služebním vlakem, na místě policie, HZS, záchranná služba, informován DST, OZP, RBD, VD, PS spuštěny pro přesun k MU (HZS, PČR, OZP, ZZS)“*;
  - v Knize evidence vstupu pracovníků do prostoru kolejí byly v řádku pod červeně zapsaným datem *„20. 11. 2025“* uvedeny zápisy ve sloupcích: Jméno oprávněného pracovníka a počet pracovníků ve skupině: „Příjmení vedoucího práce, provozního zámečníka 2 + *14“*, Číslo služebního průkazu: „číslo služebního průkazu vedoucího práce, provozního zámečníka 2*“,* Útvar: *831110“*, Doba nejpozdějšího výstupu: *„3:50 MU/A“*, Kolej: *„1, 2K“* Vstup, Výstup: *„MU-A-MS/A“*, s parafovaným vstupem oprávněného pracovníka při vstupu i při výstupu, Poznámka: *„FON 542 v TZ“*, Čas vstupu: *„0:50“*, Čas výstupu: *„3:20“* (tiskopis dle vnitřní směrnice Ds 2/1);

- na pracovišti SPT stanice Náměstí Míru:
  - při ohledání stanoviště SPT stanice Náměstí Míru byl zadokumentován mj. „ZÁPISNÍK TELEFONNÍ“ s uvedenými popisy: *„POŘADOVÉ ČÍSLO: 2/2025“*, *„Stanice: NM“*, *„Započato: 12. 11. 25“*. Dále byl zadokumentován „DOPRAVNÍ DENÍK pro jízdu služebních vlaků na trati Metra“ obsahující „Dopravní deník č. 2/2025“ s popisy *„Započato dne: 30. 8. 2025“*. Zároveň byl zadokumentován

„Příkaz k jízdě pro služební vlak typ B „NM““, s popisem *„Započato dne 14. 11. 2025“*;

- v Telefonním zápisníku byl v řádcích pod červeně zapsaným datem *„20. 11. 2025“* uveden zápis VD proveden zápis *„NPK ve všech EÚ tratí A, B, C a DH vypnuto, PK zkratována v MNB. Vstup do prostoru kolejí povolen“*, s hůlkovým písmem připojeným příjmením VD vedoucího ve směně;
- v Dopravním deníku byl v řádku pod červeně zapsaným datem *„20. 11. 2025“* spolu s příjmeními SPT sloužících ve stanicích Staroměstská, I. P. Pavlova, Náměstí Míru a Želivského uvedený zápis Vlak číslo *„S4“*, Přijetí dal *„00:38“*, Odjezd ze sousední stanice *„00:40“*, Po koleji *„2“* číslo *„2“*, Příjezd *„00:46“*, Odjezd *„00:47“*, Na kolej *„2“*, Z koleje *„2“*, Z *„ZE“* Do *„ST“*, Ohláška dána *„00:48“*, Poznámka *„DH – MS/A“*;
- dále byl v Dopravním deníku červeně uveden zápis *„2. kolej mezi st. NM a st. ST. vyloučena v 00 hod 40 min“* s podpisem SPT;
- v Příkazu k jízdě pro služební vlak typ B byl vyplněn Příkaz k jízdě - typ B pro služební vlak – S4 (č. 000005), kde bylo mj. uvedeno: *„2. kolej mezi ohlašovacími stanicemi NM a ST je vyloučena.“,* dále datum a čas vystavení: 20. 11. 2025, s podpisem vedoucího služebního vlaku, červeným otiskem razítka *„stanice metra NÁMĚSTÍ MÍRU samostatný provozní technik“* a podpisem SPT stanice (tiskopis dle vnitřní směrnice Ds 2/1);

- stav zabezpečovacího zařízení nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Stav drážních vozidel služebního vlaku S04:

- služební vlak S04 byl vedený SHV MUV 49 54 9628 950-0 s evidenčním číslem M4 (dále též MUV 73.002 M4 nebo MUV), stál na 2. koleji;
- vlak byl sestaven celkem z 1 SHV a 3 přívěsných vozů (PVd 90z, PVd 11 a PVd 16), měl 8 náprav, délku 32,5 m, hmotnost bez nákladu 25 t;
- souprava služebního vlaku byla svěšena, SHV a 3 PVd byly propojeny brzdovými spojkami automobilové brzdy – vlak byl průběžně brzděn automobilovou brzdou;
- čelo vlaku bylo označeno dvěma červenými světly a jeho konec byl označen jedním červeným světlem (tj. v souladu s návěstí 52, „Začátek a konec služebního vlaku“, ve smyslu ustanovení vnitřního předpisu D 1/1);
- 3 vozy (PVd) byly loženy stavebním materiálem, nářadím a nástroji k údržbě traťového svršku;
- na 2. plošinovém voze (PVd 11) nebyl zajišťovacím prvkem (napínákem – příchytkou k uchycení řetězu) zajištěn řetěz jistící bočnice proti nežádoucímu vyklopení do strany (závěr řetězu, napínák, byl přitom zadokumentován ve svislé poloze, viz Obr. č. 2);
- zajišťovací prvek, zadní napínák 2. plošinového vozu (PVd 11), byl vyklopen vodorovně do strany kolmo od bočnice vozu. Celková délka napínáku je 27 cm, jeho menší část o délce 5 cm nezasahovala mimo obrys vozidla, ale jeho delší část svým koncem zasahovala do vzdálenosti 22 cm od obrysu vozu, resp. 13,5 cm přes hranu nástupiště. Tím došlo k narušení volného prostoru na nástupišti (viz Obr. č. 3);



Obr. č. 2: Nezajištěný řetěz a volný napínák bočnice 2. vozu (PVd 11) na místě vzniku MU Zdroj: DI



Obr. č. 3: Závěr řetězu – napínák, na bočnici 2. vozu PVd 11, v otevřené poloze na místě vzniku MU Zdroj: DI

Kabina SHV:

- SHV bylo v době ohledání aktivní, na stanovišti v čele služebního vlaku S04 byl klíček v zámku volby stanoviště v šikmé poloze (odpovídající zapnuté poloze), bílá kontrolka „VOLBA STANOVIŠTĚ“ byla prosvícena;
- pákový ovladač směru byl v poloze *„0“* – nezadaný směr. Pákový ovladač zadaných jízdních stupňů byl v poloze *„0“* – nebyl zadán výkon;
- pákový ovladač přímočinné brzdy byl v poloze zabrzděno;
- na manometru tlaku v brzdových válcích byl ukazatelem indikován tlak 0 bar, na manometru tlaku napájecího a hlavního potrubí byl bílým ukazatelem indikován tlak 0 bar, červeným ukazatelem byl indikován tlak 0 bar;
- na stanovišti SHV svítily kontrolky: *„Parkovací brzda“* (žlutá), *„Dobíjení“* (červená), *„Mazání“* (červená) a *„Volba stanoviště“* (bílá);
- ovladače návěstních (pozičních) světel odpovídaly svitu červených světel na SHV;

Povětrnostní podmínky:	osvětlení stanice metra, sucho. Podmínky ohledání nebyly ovlivněny povětrnostní situací, viditelnost nebyla snížena.
Geografické údaje:	stanice metra situována pod povrchem, kolej vedena v přímém směru, ve směru jízdy vlaku klesání do 3 ‰.

Provoz v místě vzniku MU a jeho okolí byl dle GVD ukončen ještě před vznikem MU. V čase vzniku MU již došlo k přechodu na noční přepravní výluku. Na 2. koleji v traťovém úseku Náměstí Míru – Staroměstská probíhala plánovaná výluka z důvodu stavebních prací na železničním svršku, výměny pražců, dle ROV 2020-002-03 a 2. kolej byla v předmětném úseku, tj. včetně obvodu stanice Muzeum A, vyloučena.

Po příjezdu služebního vlaku S04 po vyloučené koleji na místo vzniku MU, krátce před vznikem MU, probíhala vykládka materiálu v souvislosti s výměnou pražců.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU došlo k:

- újmě na zdraví externího pracovníka provádějícího stavební práce v místě vzniku MU.

Škoda na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla. 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 nedošlo na lince A k narušení provozu metra. MU vznikla v době probíhající noční přepravní výluky, která započala v čase 0:45 h dne 20. 11. 2025. Likvidační práce byly ukončeny během pokračující noční přepravní výluky, tedy před časem zahájení provozu dle GVD ve 4:08 h téhož dne. GVD dne 20. 11. 2025 nebyl vlivem vzniku MU narušen.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy a dopravce (DPP):

- vedoucí služebního vlaku S04, zaměstnanec DPP;
- strojvedoucí služebního vlaku S04, zaměstnanec DPP.

Poddodavatel stavebních prací (GENIO):

- zraněná osoba, externí pracovník – zaměstnanec GENIO.

Ostatní osoby, svědci:

- provozní zámečník 1, zaměstnanec DPP;
- vedoucí práce, provozní zámečník 2, zaměstnanec DPP;
- stavbyvedoucí, zaměstnanec a jednatel GENIO;
- dozorčí stanice Muzeum A, zaměstnanec DPP.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem a provozovatelem dráhy železniční, kategorie speciální, a současně i dopravcem služebního vlaku S04 byl DPP, se sídlem Sokolovská 42/217, Vysočany, Praha 9, PSČ 190 00.

Zhotovitelem stavebních prací bylo Sdružení společností s názvem „Výměna pražců PRSS – Elmoz Czech“, ke dni podpisu smlouvy se sídlem U starého stadionu č. ev. 2094/11, 153 00 Praha 5, později se sídlem Mladých Běchovic 612, Běchovice, 19011 Praha 9, jehož vedoucím společníkem byly Pražské silniční stavby s.r.o., druhým ze společníků byla společnost Elmoz Czech, s. r. o., se sídlem Černoleská 2326, 256 01 Benešov. Objednatel, kterým byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., uzavřel se zhotovitelem rámcovou dohodu, jejímž předmětem bylo stanovení podmínek pro provádění stavebních prací, které budou zhotovitelem realizovány průběžně dle potřeb objednatele na základě jednotlivých dílčích smluv, včetně výměny pražců a ostatních souvisejících prací na kolejovém svršku a spodku.

Poddodavatelem (resp. zhotovitelem) stavebních prací pro vedoucího společníka (objednavatele) – společnost Pražské silniční stavby s.r.o. byla společnost Genio s.r.o. se sídlem Atriová 1077, 271 01 Nové Strašecí na základě rámcové dohody. Předmětem rámcové dohody byly stavební práce, výměna dřevěných pražců za železobetonové na tratích metra A a C, které měly být zhotovitelem realizovány průběžně dle potřeb objednatele na základě zaslaných výzev.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	S04	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	32,5	SHV:	49 54 9 628 950 – 0 (MUV 73.002 M4)	
Počet náprav:	8	TDV (za SHV):		
Hmotnost (t):	25	1.	PVd 90z	
Potřebná brzdící procenta (%):	-	2.	PVd 11	
Skutečná brzdící procenta (%):	-	3.	PVd 16	
Chybějící brzdící procenta (%):	-			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h^{-1}):	20			
Způsob brzdění:	-			

Pozn. k vlaku S04:

- informace ke způsobu brzdění, režimu brzdění, ani k brzdicím procentům ve Zprávě o brzdění pro služební vlak S04 nebyly vyplněny, v souladu s Přílohou 5 POK 2011-115-08 se pro služební vlak brzděný autobrzdou nevyplňují;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU byla omezena na 20 km.h^{-1}, vlak se pohyboval na vyloučené koleji s povinností jízdy podle rozhledu (viz bod 4.1.1 ZZ);
- skutečný stav řazení soupravy služebního vlaku S04 zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci, vyjma zprávy o brzdění vlaku.

Pro vlak S04 byl vystaven Příkaz k jízdě – typ A pro služební vlak číslo S04 vystavený a podepsaný výpravčím depa Hostivař dne 19. 11. 2025 v 19:40 h a Zpráva o brzdění pro služební vlak S04 na přepravní výluku dne 20. 11. 2025, vystavena dne 19. 11. 2025 ve 23:53 h, podepsána strojvedoucím a VSV služebního vlaku S04.

Ve Zprávě o brzdění bylo uvedeno (viz Obr. č. 4):

- nejvyšší dovolená rychlost byla 40 km.h^{-1};
- ve sloupci zatížení služebního vlaku v tabulce bylo 14,6 t (pozn. DI: hrubá hmotnost tří vozů v tunách 5 + 5 + 4,6), ale v textu pod tabulkou bylo uvedeno jen 14 t, nikoliv 15 t;
- hrubá hmotnost celého vlaku 24,6 t;
- úplná zkouška brzdy byla provedena v čase 23:47 h dne 19. 11. 2025, s výsledkem: Brzda vyhovuje.

SHV MUV 73.002 M4 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat (výrobce C.T.M.), č. 7300204.

Ze zaznamenaných dat (po korekci času) registračního rychloměru MUV mj. vyplývá:
Na SHV byl po celou dobu jízdy navolen směr vzad (bylo ovládáno ze II. stanoviště, ze kterého byl nejlepší rozhled pro daný směr jízdy), spalovací motor byl v chodu (mimo čas mezi prvním zastavením a prvním rozjezdem ve stanici Muzeum A), pro brzdění soupravy vlaku byla používána průběžná automobilová brzda, včetně brzdění při vzniku MU.

Čas po korekci	Popis události	Ujetá vzdálenost
0:46:33 h	zastavení MUV služebního vlaku S04 ve stanici Náměstí Míru;	0 m
0:47:15 h	použití lokomotivní píšťaly;	0 m
0:47:22 h	uvedení MUV služebního vlaku S04 do pohybu, rozjezd vlaku S04 ze stanice Náměstí Míru;	1 m
0:49:17 h	MUV služebního vlaku S04 dosáhlo rychlosti 28 $km.h^{-1}$ (překročena nejvyšší dovolená rychlost 20 $km.h^{-1}$);	610 m
0:49:23 h	použití lokomotivní píšťaly;	654 m
0:49:42 h	zastavení MUV služebního vlaku S04 ve stanici Muzeum A;	727 m
0:52:12 h	použití lokomotivní píšťaly;	727 m
0:52:19 h	MUV služebního vlaku S04 se poprvé rozjel v obvodu stanice Muzeum A;	728 m
0:52:24 h	dosažení rychlosti 5,4 $km.h^{-1}$;	731 m
0:52:39 h	MUV služebního vlaku S04 zastavil po první jízdě v obvodu stanice Muzeum A;	746 m
0:58:37 h	použití lokomotivní píšťaly;	746 m
0:58:41 h	uvedení MUV služebního vlaku S04 do pohybu před vznikem MU;	746 m
0:58:46 h	**vznik MU,** zavedení brzdění při rychlosti 9,8 $km.h^{-1}$, pokles tlaku vzduchu v hlavním potrubí, náběh brzdového účinku, nárůst tlaku vzduchu v brzdových válcích;	754 m
0:58:49 h	zastavení MUV služebního vlaku S04 po vzniku MU;	760 m
0:59:17 h	uvedení MUV služebního vlaku S04 do pohybu po vzniku MU (za účelem vyproštění pracovníka);	760 m
0:59:22 h	dosažení rychlosti 7,6 $km.h^{-1}$;	766 m
0:59:26 h	konečné zastavení MUV služebního vlaku S04.	772 m

Strojvedoucí MUV opakovaně používal lokomotivní píšťalu namísto lokomotivní houkačky při dávání návěsti 53 „Pozor“. Při jízdě na vyloučené 2. koleji mezi stanicemi Náměstí Míru a Muzeum A, tj. již za hranicí obvodu stanice Náměstí Míru, byla dosažena rychlost až 28 $km.h^{-1}$ a tudíž překročena rychlost 20 $km.h^{-1}$, která byla stanovena pro jízdu podle rozhledu, ve smyslu vnitřního předpisu D 1/1 (dále viz bod 4.1.1 této ZZ).

Téhož dne po odstupu soupravy vlaku S04 byla za účasti zástupců DPP a inspektora DI provedena v depu Hostivař komisionální prohlídka, během níž byla prohlédnuta všechna

DV zařazena do soupravy služebního vlaku S04, včetně provedení komisionální úplné zkoušky brzdy služebního vlaku S04 s výsledkem – „vyhovuje“. Prohlídkou DV nebyla zjištěna závada mající vliv na vznik předmětné MU ani škoda na DV.

SHV MUV 73.002 M4 mělo platný průkaz způsobilosti drážního vozidla s určením pro dráhu speciální, celostátní, regionální a vlečky, vydaný DÚ dne 25. 11. 2003. Poslední změna na DV byla schválena v souvislosti se zástavbou rychloměru typu TM 20 ke dni 22. 9. 2014. Poslední technická kontrola SHV byla provedena DPP dne 28. 3. 2025 s výsledkem, že „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách“.

Poslední technická kontrola 1. vozu (PVd 90z) byla provedena ke dni 14. 9. 2023, 2. vozu (PVd 11) ke dni 12. 11. 2024 a po opravě 3. vozu (PVd 16) ke dni 18. 12. 2024. U všech uvedených vozů byla technický kontrola provedena se závěrem, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách.

Výše uvedená DV zařazená do soupravy služebního vlaku S04 ze dne vzniku předmětné MU byla způsobilá k provozu, stav drážních vozidel nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU (dále viz bod 4.2.1 této ZZ).

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Trať metra linky A byla v místě vzniku MU, tj. v místě nástupiště 2. koleje stanice Muzeum A, vedena v přímém směru. Trať ve směru jízdy vlaku S04 dále do stanice Můstek A, (tj. ve správném směru) klesala do hodnoty 3 ‰.

Dle úředního povolení k provozování speciální dráhy v hlavním městě Praze ze dne 13. 12. 2021 je začátek dráhy (trať A) v km 2,445 – stanice Depo Hostivař, konec dráhy v km 10,175 – stanice Nemocnice Motol, kilometrická poloha středu stanice Muzeum A je v km 20,380. Jedná se o dvoukolejnou trať, na 2. koleji v místě MU vlivem pokračujících prací dle ROV 2020-002-03 a dle Hlášení o provozu jednotky 830000 podřízené ÚT-M za provozní den 19. 11. 2025 byla nejvyšší dovolená rychlost 40 $km.h^{-1}$. Ale z důvodu probíhajících stavebních prací (výměny pražců) byla vyloučena 2. kolej v úseku mezi stanicemi Náměstí Míru a Staroměstská, kde platila povinnost jízdy podle rozhledu s nejvyšší dovolenou rychlostí 20 $km.h^{-1}$.

V době vzniku MU se služební vlak S04 pohyboval ve stanici Muzeum A pouze v místě kolejového obvodu „MU 08“ (tj. na 2. koleji u nástupiště). Po celou dobu pobytu služebního vlaku S04 na 2. koleji ve stanici Muzeum A byl dle systému IČV tomu odpovídající kolejový obvod obsazen vlakem „Z4“ (označení vlaku S04 dle systému IČV).

Stav infrastruktury ani zabezpečovacího zařízení nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

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:

- vedoucí služebního vlaku S04 – Úřední záznam SVS PČR:
  - vydal pokyn k jízdě v době, kdy jemu dal pokyn stavbyvedoucí. Toto byl smluvený postup;

- poté se šel podívat, co se stalo, kde viděl, že pod vagonem byl nějaký pracovník;
- bylo potřeba popojet s vlakem, a tak strojvedoucí popojel. Poté ostatní pracovníci vyprostili poškozeného na nástupiště a poskytovali mu první pomoc;
- zda profil vlaku nepřesahoval nějaký materiál nebo jeho část, nevěděl;

- vedoucí služebního vlaku S04 – Protokolární zápis výpovědi (Zápis se zaměstnancem pořízený DPP):
  - na otázku, jakou činnost vykonával před pádem osoby mezi vozy služebního vlaku, odpověděl, že dostal návěst „Vzdálit“, předal ji strojvedoucímu, který uvedl vlak do pohybu. Poté sledoval pracovníka, který stál před čelem vlaku a dával návěst „Přiblížit“ a ústně toto předával strojvedoucímu;
  - na otázku, kdy a jak zaregistroval pád osoby do kolejiště, odpověděl, že slyšel, jak ostatní pracovníci na nástupišti křičí a volají stůj. Dávanou návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“ od p. *jméno, příjmení* (stavbyvedoucího, firmy GENIO) neviděl, protože sledoval volnost tratě ve směru jízdy vlaku;
  - na otázku, co se stalo po zastavení, odpověděl, že dostali návěst „Vzdálit“, aby bylo možné vyprostit zraněnou osobu, která uvízla pod třetím vozem (Pvd 16). Tuto návěst předal strojvedoucímu. Ostatní zaměstnanci externí firmy poté zraněnou osobu vyprostili a předali k ošetření;

- vedoucí služebního vlaku S04 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - využil svého práva a ve věci odmítl vypovídat, kdy rovněž odmítl i odpovídat na otázky policejního orgánu;

- vedoucí služebního vlaku S04 – Vyjádření k mimořádné události (Zápis se zaměstnancem pořízený DPP):
  - po zastavení vlaku na pracovním místě MU/A 2.SK. (pozn. DI: 2. kolej stanice Muzeum A) probíhala vykládka materiálu z vozíků vlaku podle ustálené praxe, která se na těchto pracovištích dlouhodobě používá;
  - v první řadě by chtěl zmínit, že kontrolu soupravy provedl vizuálně. Předpis nikde nestanovuje povinnost VSV, před každým pohybem vlaku, úplnou kontrolu všech oddělitelných a neoddělitelných součástí a nákladu obchůzkou celé soupravy před každým pohybem při rozvážení materiálu na pracovním místě (tento postup kontroly celé soupravy, vozíků a nákladu se provádí před výjezdem soupravy na pracovní místo, při nakládání nákladu a zajišťování nákladu na pracovním místě a při odjezdu služebního vlaku zpět do depa – *„toto vždy podle zavedené praxe kontroluji!“*), proto před vydáním návěsti „Vzdálit“ provedl obvyklou vizuální kontrolu situace v okolí vlaku (pozn. DI: podle záznamu kamery VSV zůstal v kabině MUV vedle strojvedoucího, odkud nemohl vidět možné překážky včetně uvolněného napínáku řetězu 2. vozu);

- v době vydání návěsti nezpozoroval, že by se nějaký pracovník nacházel v nebezpečném prostoru v blízkosti vlaku, ani nic, co by zabraňovalo jízdě vlaku, stejně jako dozor dopravního podniku a vedoucí prací, kteří si zřejmě také ničeho nevšimli;
- všichni pracovníci byli o plánovaném pohybu vlaku informováni vedoucím prací, což je standardní postup, na kterém se s VSV vždy domlouvají při tomto druhu rozvážecích prací;
- komunikace mezi VSV a vedoucím prací probíhala standardním způsobem;
- od vedoucího prací přijal návěst „Vzdálit“ a po vyhodnocení situace, kdy mu nebyly patrné žádné skutečnosti, které by bránily k vydání návěsti „Vzdálit“, tuto návěst předal strojvedoucímu služebního vlaku;
- pro dávání návěsti „Vzdálit“ a „Přiblížit“ dle předpisu D 1/1 § 18 odst. 4 „je rozhodující místo, z kterého tyto návěsti pracovník dává, je-li pracovník v úrovni strojvedoucího, dá příkaz k zahájení pohybu ústně, nebo naznačí směr pohybu paží“ – z toho vyplývá, že pozice vedle strojvedoucího není vysloveně proti předpisům, naopak odpovídá provozní praxi ve stísněných a nepřehledných podmínkách tunelu;
- pokud by stál za vlakem a dával návěst z této pozice, strojvedoucí by se musel dívat dozadu na VSV a nikdo by nepozoroval situaci před vlakem a souprava by se pohybovala „naslepo“;
- a v opačném případě, pokud by stál před vlakem, nemohl by vůbec dohlédnout, co se děje v okolí soupravy;
- proto zvolil v dobré víře a své 18leté praxi VSV toto stanoviště vedle strojvedoucího, což je i dle § 82 odst. č. 1 předpisu D 2/1 jeho povinnost, kde se píše: *„vedoucí služebního vlaku má za jízdy tohoto vlaku zejména tyto povinnosti – bod a) Zaujmout stanoviště na vedoucím hnacím vozidle“*, což také učinil a z tohoto místa posléze začal sledovat předem určeného pracovníka, který dával návěst „Přiblížit“, která byla určující pro další postup jejich práce a takovou ji předal strojvedoucímu služebního vlaku;
- ke vzniku mimořádné události došlo až následným, neočekávaným vstupem pracovníka do prostoru jedoucí soupravy (pozn. DI: vyjádření VSV je v rozporu s kamerovým záznamem pořízeným ze stanice metra Muzeum A, viz níže);
- na základě těchto skutečností se nedomnívá, že by výrazně pochybil, i když celé této nešťastné události je mu nesmírně líto. A doufá, že už se nebude nikdy opakovat;

- strojvedoucí služebního vlaku S04 – Úřední záznam SVS PČR:
  - v současné době se tam pracovalo na výměně pražců. Během dané doby také vždy v daném místě popojížděl několikrát;
  - na vagonech dané lokomotivy měli pracovníci firem naložený materiál potřebný ke své práci;
  - byl v lokomotivě společně s VSV, který tam byl jako vedoucí vlaku;

- bylo-li potřeba vlak přemístit, tak mu dal stavbyvedoucí znamení bílým světlem kýváním shora dolů. Na základě tohoto signálu mu dal VSV pokyn k jízdě;
- vyrazil tedy s lokomotivou vpřed, kde stál provozní zámečník 1, který mu měl dát pokyn, kde má zastavit;
- sledoval stavbyvedoucího a také provozního zámečníka 1. Vlakvedoucí (VSV) sledoval pouze provozního zámečníka 1;
- takto vyrazil těsně kolem 1:00 h. Během krátké chvíle, když jel rychlostí maximálně 10 $km.h^{-1}$, uslyšel křičet stavbyvedoucího, který dále pískal a mával světlem, ať zastaví. Ihned tedy zastavil vlak;
- VSV se šel poté podívat, co se stalo. Poté dostal pokyn k pojezdu vlaku, aby bylo možné vyprostit poškozeného, který byl pod vagonem;
- zda profil vlaku nepřesahoval nějaký materiál nebo jeho část, nevěděl;

- strojvedoucí služebního vlaku S04 – Protokolární zápis výpovědi (Zápis se zaměstnancem):
  - na otázku, jakou činnost vykonával před pádem osoby mezi vozy služebního vlaku, odpověděl, že dostal návěst „Vzdálit“, dal zvukovou návěst „Pozor“ a rozjel se;
  - na otázku, kdy a jak zaregistroval pád osoby do kolejiště, odpověděl, že slyšel, jak ostatní pracovníci na nástupišti křičí a volají stůj, a dostal návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“ od p. *jméno, příjmení* (stavbyvedoucího firmy GENIO), takže okamžitě zastavil vlak;
  - na otázku, co se stalo po zastavení, odpověděl, že dostal návěst „Vzdálit“, aby bylo možné vyprostit zraněnou osobu, která uvízla pod třetím vozem (PVd 16). Ostatní zaměstnanci externí firmy poté zraněnou osobu vyprostili a předali k ošetření;

- strojvedoucí služebního vlaku S04 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - jako strojvedoucí metra pracuje cca 25 let. Na výměně pražců pracuje nejméně 10 let, takže víceméně jde o rutinní záležitost;
  - běžně to funguje tak, že každý pracovní den mají cca v 22:30 h nástup v depu Hostivař. Jako strojvedoucí si převezme *„mašinu“* (motorový univerzální vozík). Vlakvedoucí (pozn. DI: VSV) si převezme vozíky. Počet vozíků je podle objednávky a je to různé;
  - následně společně vytvoří služební vlak. Vozíky jsou vždy již z předchozí směny naloženy potřebným materiálem;
  - následně od výpravčího depa dostanou příkaz k jízdě. Poté vyjedou na trasu a dojedou na pracovní místa;
  - na pracovním místě se s vedoucím prací domluví, co po nich chtějí. Následně konají podle jejich příkazů;

- jezdí na různá pracoviště dle pracovního rozpisu. Den před předmětnou událostí na pracovišti ve stanici Muzeum určitě nepracoval, ale byl tam vícekrát, a to naposledy jeden týden před předmětnou událostí;
- běžně jezdí s různými vlakvedoucími (pozn. DI: VSV) a to podle směnového rozpisu, s předmětným VSV občas pracoval, ale bylo to tak 4–5x do měsíce;
- konkrétně na pracovišti Muzeum v předchozí dny to fungovalo tak, že dojeli na pracovní místo na staniční kolej Muzeum A, druhá staniční kolej. Na pracovním místě se s vedoucím prací, a to se stavbyvedoucím externí firmy GENIO domluvil, co po nich chtějí a jak se budou na pracovním místě s vlakem pohybovat;
- většinou byl stavbyvedoucí pan *jméno, příjmení* nebo jeho syn, pan *jméno, příjmení*, oba z firmy GENIO. Poté se VSV domluví se stavbyvedoucím na návěstních příkazech. Vlastně se jedná o pokyny k jízdě vlaku, který stavbyvedoucí dá VSV. Může se jednat o ústní pokyn nebo o světelný pokyn bílým světlem. VSV následně dá pokyn jemu jako strojvedoucímu, aby zahájil jízdu. Následně vlak zastaví na pokyn VSV, který se na zastavení vlaku buďto předem domluvil se stavbyvedoucím, nebo VSV dostane návěst krouživým pohybem bílého světla k zastavení vlaku. A poté dá strojvedoucímu pokyn k zastavení vlaku. Vždy se řídí pouze pokyny VSV;
- dne 20. 11. 2025 nastoupil běžně na směnu, a to v 22:30 h v depu Hostivař. Poté si převzal motorový univerzální vozík (dále MUV) M4. Následně na pokyn VSV připojil MUV k vozíkům, kdy ten den měli 3 již připravené a naložené vozíky;
- cca v 0:40 h s vlakem vyjeli na pracovní místo na 2. staniční kolej Muzeum A. Stavbyvedoucí ten den byl pan *jméno, příjmení* z firmy GENIO. Na místo dojeli cca v 0:50 h. Vlak zastavil cca uprostřed stanice;
- s VSV vystoupili z vlaku a domluvili se se stavbyvedoucím a vedoucím prací z DPP, jehož jméno neznal (pozn. DI: ve skutečnosti se jednalo o **provozního zámečníka 1**, nikoliv o druhého provozního zámečníka ve funkci vedoucího prací, viz níže), o tom, jak budou probíhat práce a jak se bude pohybovat vlak. Konkrétně stavbyvedoucí vydával pokyny pro VSV a strojvedoucího s vedoucím prací z DPP (pozn. DI: ve skutečnosti s **provozním zámečníkem 1**) tomu byli přítomni;
- stavbyvedoucí řekl asi následující: *„Dáme si na peron geotextilii, vyložíme si na ní věci. Poté Vás pustím směrem dopředu k vedoucímu prací z Dopravního podniku* (pozn. DI: ve skutečnosti k **provoznímu zámečníkovi 1**) *a on Vám ukáže návěsti přiblížit, kam chce, aby dojeli.“*;
- jak přesně měl dát stavbyvedoucí návěst „Svolení k odjezdu“ vlakvedoucímu, si nevybavoval (pozn. DI: návěst „Svolení k odjezdu“ není vnitřním předpisem D 1/1 definována, viz níže viz bod 4.1.7 této ZZ);
- s VSV šli zpět do kabiny MUV. Vedoucí prací z DPP (pozn. DI: **provozní zámečník 1**) šel na místo ve stanici, kde chtěl, aby následně zastavili, a pracovníci firmy GENIO si mezitím vykládali materiál a nářadí z vozíků;

- strojvedoucí se věnoval MUV, kdy sledoval tlaky (pozn. DI: tlaky manometrů MUV) a sledoval místo, kde následně bude dostávat návěst k přiblížení. Mělo se jednat o světelnou návěst „Přiblížit“, která se dává vodorovným máváním bílým světlem ze strany na stranu. Byl otočen směrem dopředu. Zpětná zrcátka na MUV nemá. Vlakvedoucí byl se strojvedoucím asi celou dobu v kabině a sledoval stavbyvedoucího, který byl někde na úrovni vozíků;
- slyšel písknutí na ústa a věděl, že se bude něco dít. Stavbyvedoucí před vydáním nějakého důležitého pokynu píská na ústa. A poté dá nějakou návěst nebo pokyn;
- strojvedoucí se dále díval dopředu, kdy viděl vedoucího prací z DPP (pozn. DI: **provozního zámečníka 1**), jak dává návěst „Přiblížit“, a to máváním bílým světlem ze strany na stranu. To bylo asi po 10 minutách od zastavení vlaku ve stanici. Vzápětí dostal od vlakvedoucího svolení k odjezdu, tento mu řekl, že stavbyvedoucí *„už nás pouští, máme odjezd a vepředu už nám dává návěst Přiblížit“*;
- poté houknul, pravděpodobně tlačítkem píšťala, a ihned se rozjel. Když zmáčkne na palubní desce tlačítko píšťala, tak se ozve zvuk píšťaly, kdy se jedná o návěst „Pozor“, která se dává před každým rozjezdem vlaku, po mimořádném zastavení vlaku;
- ještě k tomu rozjetí uvedl, že poté, co zmáčkne tlačítko píšťala, tak okamžitě dá pákou výkon, ale trvá minimálně 3–5 sekund, než se vlak dá do pohybu;
- po ujetí cca 10 m rozjezdovou rychlostí (do 10 $km.h^{-1}$) periferně viděl, že se venku na nástupišti něco děje, a zároveň slyšel pracovníky firmy GENIO, jak volají „Stůj“. Ten den jich tam bylo okolo 10 pracovníků. Ihned zastavil vlak. Jestli mu VSV dal nějaký pokyn, ani neví. Reagoval okamžitě;
- strojvedoucí vystoupil z MUV (pozn. DI: dle záznamu kamer VSV vystoupil ven z kabiny MUV a strojvedoucí zůstal v kabině MUV), kdy mu stavbyvedoucí oznámil, že někdo spadl do kolejiště, kdy jim ukáže, jak daleko jet dopředu, aby ho mohli vyprostit;
- poté stavbyvedoucí dal VSV návěst k rozjetí vlaku „Odjezd“ (pozn. DI: dle kamerového záznamu stavbyvedoucí nedával návěst 67 „Odjezd“ dle vnitřního předpisu D 1/1, dále viz bod 4.1.7), kdy VSV mu následně dal pokyn k rozjetí vlaku „Odjezd“, a po ujetí cca 5 m stavbyvedoucí dal VSV návěst „Stůj“, kdy VSV mu dal pokyn „Stůj“ a on zastavil vlak. Poté se již vlak nepohnul;
- poté se stavbyvedoucího zeptal, jestli je potřeba přivolat záchranné složky, on mu sdělil, že určitě, a pak jejich příjezd vyžádal telefonem prostřednictvím směnového mistra DP. Pracovníka následně vyprostili. Položili ho na peron. Moc to neviděl, neboť tam bylo hodně lidí. O koho se jednalo, se dozvěděl až druhý den;
- po cca dvou minutách se na místo dostavila hlídka PČR a chvilku po nich se na místo dostavila ZZS, která si zraněného pracovníka z firmy GENIO odvezla. Poté se policii, pracovníkům DPP a poté i Drážní inspekci podrobil zkoušce na množství alkoholu v dechu s negativním výsledkem a dále těmto poskytl i potřebnou součinnost (pozn. DI: na množství alkoholu se podrobil pouze PČR

a DPP, DI zkoušky na přítomnost alkoholu neprováděla, byla pouze přítomna na místě vzniku MU);

- kolega VSV řešil vše potřebné vzhledem k předmětné mimořádné události s vlakovým dispečerem DP;
- ještě by uvedl, že žádného „vyčuhujícího“ předmětu z vlaku si před předmětným rozjezdem vlaku nevšiml, jak již uvedl, sledoval prostor před sebou. Žádnou návěst, kterou vydal stavbyvedoucí před zraněním pracovníka, neviděl. Jinak se návěst ke vzdálení vlaku „Vzdálit“ dává bílým světlem, a to svislým kýváním shora dolů;
- na otázku, aby se vyjádřil k tomu, že dle § 17 odst. 1 písm. a) provozního předpisu D 1/1 DPP pro dráhu speciální (metro), (Návěsti vlakových čet) „Návěst 53 Pozor“ (Jeden dlouhý zvuk houkačkou), musí dávat strojvedoucí v těchto případech: K varování osob v koleji nebo její blízkosti a k varování osob nacházejících se v bezpečnostním pásu, strojvedoucí odpověděl, že v rozporu s předpisem, tuto návěst dal píšťalou a ne houkačkou. Bylo to proto, že se jedná o starý předpis, kdy píšťala je v dnešní době dostatečně silná a slyšitelná běžně na sto metrů, avšak houkačka je strašně silná, až ohlušující, a proto strojvedoucí v dnešní době běžně dávají návěst „Pozor“ pouze píšťalou;
- na otázku, aby se vyjádřil k tomu, že dle § 82 odst. 1 písm. f) provozního předpisu D 2/1 DPP pro dráhu speciální (metro), (Povinnosti vlakové čety za jízdy služebního vlaku a po jejím ukončení), vedoucí služebního vlaku má za jízdy tohoto vlaku zejména tyto povinnosti: Zpravit pracovníky, kteří se nacházejí na vozidlech služebního vlaku nebo v bezprostřední blízkosti uvedených vozidel, o každém zamýšleném pohybu tohoto vlaku a na pracovním místě řídit pohyb tohoto vlaku ručními návěstmi pro posun, strojvedoucí odpověděl, že si osobně myslí, že VSV měl asi obeznámit lidi o skutečnosti, že bude pohybovat s vlakem, ale běžně toto dělá stavbyvedoucí, a to po předchozí domluvě s VSV. VSV může kohokoliv pověřit, aby jemu dal pokyn či návěst k rozjezdu a zastavení vlaku nebo aby mu dal nějakou jinou návěst;
- na otázku, aby se vyjádřil k tomu, že dle § 82 odst. 1 písm. g) provozního předpisu D 2/1 DPP pro dráhu speciální (metro), (Povinnosti vlakové čety za jízdy služebního vlaku a po jejím ukončení), vedoucí služebního vlaku má za jízdy tohoto vlaku zejména tyto povinnosti: Zkontrolovat, a to před každým pohybem služebního vlaku, že jeho náklad, nářadí, odnímatelné části vozidel, spojovací prostředky atd. nemohou ohrozit bezpečnost osob, bezpečnost vlakové dopravy a ani poškodit jiná zařízení, strojvedoucí odpověděl, že si myslí, že to VSV v předmětné chvíli udělal, ale neudělal to dostatečně;
- na otázku, aby se vyjádřil k tomu, že jestli bylo povinností VSV před rozjezdem vlaku před předmětným úrazem pracovníka firmy GENIO vystoupit z kabiny MUV a zkontrolovat vlak a rovněž upozornit pracovníky nacházející se v blízkosti vlaku, aby opustili tento prostor, protože má v úmyslu dát pokyn k rozjetí vlaku „Odjezd“, se strojvedoucí odmítl vyjádřit;

- strojvedoucí služebního vlaku S04 – Úřední záznam o doplnění podaného vysvětlení PČR:
  - pouze by doplnil své podání vysvětlení, v kterém mylně uvedl, že na směnu nastoupil dne 20. 11. 2025. Avšak na směnu nastoupil dne 19. 11. 2025, kdy předmětná událost se stala v době kolem 1:00 h dne 20. 11. 2025;

- zraněná osoba, zaměstnanec společnosti GENIO – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - dne 20. 11. 2025 v cca 00:50 h ve stanici metra Muzeum na trase A vstoupili na pracovní vagon z důvodu přípravy pracovního nářadí;
  - nářadí následně vyložili na nástupiště na předem připravenou podložku;
  - po ukončení příprav z vagonu vystoupil na nástupiště, vlak stál. Ještě se do vagonu naklonil a sáhl pro kanystr, který ležel na plechové bedně. Ten vzal a zůstal stát na místě;
  - zaměstnanci dopravního podniku, kteří pracovali souběžně s nimi na stejném úseku, si dle předchozí domluvy měli po ukončení jejich příprav převzít pracovní vagon k přesunu jimi používaného materiálu;
  - pokyn k předání vlaku dopravnímu podniku po ukončení jejich přípravných prací vydal vedoucí prací a zároveň majitel firmy GENIO (pozn. DI: stavbyvedoucí). Bylo to až poté, co byl všechen materiál a všichni jeho podřízení venku z vlaku na nástupišti. Tento pokyn stavbyvedoucího byl dle předchozí domluvy k převzetí vlaku, ale rozhodně ne k rozjetí tohoto vlaku;
  - *„o tom, kdy se vlak rozjede, jsme už nerozhodovali“*. Stavbyvedoucí tento pokyn vydal ústně. Jakými slovy, si to již vůbec nevybavoval;
  - kdo byl odpovědný za vydání pokynu k rozjetí vlaku, nevěděl, ale řekl by, že vlakvedoucí (pozn. DI: VSV) nebo strojvedoucí;
  - stál od stavbyvedoucího cca 0,5 m za ním ve směru jízdy. Kde v tu chvíli stál VSV, to nevěděl. Avšak ví, že strojvedoucí vlaku seděl v motorizovaném vozíku (MUV), a to v jeho kabině. Kterým směrem seděl, nevěděl, rovněž ani nevěděl, kterým směrem se tento díval;
  - kolem něj bylo zhruba asi tak 5 až 6 lidí. Většina z nich stála po jeho levici. Kde přesně stáli, si již nevybavoval. On si žádného napínáku vyčnívajícího z vagonu nevšiml;
  - vlak se rozjel velmi pomalou rychlostí, kdy následně na pravé noze ucítil náraz, připadalo mu to, jako by mu někdo podrazil nohu, kdy okamžitě ztratil balanc, následně si již jen vybavoval, jak ležel v kanále kolejiště pod vagonem;
  - myslel si, že přišel o ruku, kdy vykřikoval: „*Já nemám ruku“*. Jestli mu předmětný vlak přejel ruku, vůbec nevěděl. Byl v šoku. Po krátké chvilce si uvědomil, že měl zraněnou ruku položenou na břiše;
  - opravdu vůbec nevěděl, co se s ním od podražení až do doby, kdy se probral ležící pod vagonem, dělo;

- po několika desítkách sekund, kdy vlak nad ním stál, na svého pana vedoucího (stavbyvedoucího) volal, ať vlak popojede ve směru jízdy, aby se k němu mohli dělníci dostat a pomoci mu na nástupiště;
- vlak se po chvilce rozjel, popojel a zastavil, kdy nějací dělníci, a to asi 5–7 osob, ho vynesli, a poté položili na nástupiště. Kolega (z firmy GENIO) mu podložil hlavu bundou a poté čekali na ZZS;
- po několika minutách přijela hlídka PČR, kdy mu policista zaškrtil ruku. A po chvilce se na místo dostavili zdravotníci ze ZZS, kteří ho naložili a poté odnesli do sanitky, která ho převezla do nemocnice;
- tuto předmětnou práci vykonával na dohodu o provedení práce pro firmu GENIO, předmětnou práci vykonával pět dnů v týdnu, kromě nemocenských a dovolené cca 8 let. Považuje se za jednoho ze zkušenějších pracovníků;
- jedná se o práci na výměně pražců, kterou provádí pouze cca 2 hodiny a 20 minut denně, a to v době uzavření metra;
- běžně v cca 0:40 h přichází do stanice metra a cca v 0:45 h – 1:00 h podle doby příjezdu vlaku začíná příprava, kdy si z vagonu vlaku vyloží pro práci potřebný materiál;
- z firmy GENIO tam bývá tak 15–40 lidí, podle rozsahu prací. Normálně mívá jeden vedoucí pod sebou tak do 17 lidí. Běžně to funguje tak, že po vyložení nářadí a materiálu z vlaku nastoupí jejich stavbyvedoucí na pracovní vagon, kdy baterkou dá signál VSV, že je připraven odjet;
- jaké jsou povinnosti VSV a strojvedoucího, nevěděl. Poté ani nevěděl, po koho pokynu vlak odjede mimo stanici metra, aby při pracích na výměně pražců nepřekážel;
- měl platnou dohodu o provedení práce. Měl i další školení jako zvedání břemene, vazačské zkoušky a další, které si již ani nevybavoval;
- dále měl platnou zdravotní prohlídku a byl náležitě proškolen na BOZP;
- dne 20. 11. 2025 jich tam z firmy GENIO bylo zhruba 10. Jejich nadřízený byl stavbyvedoucí;
- jestli tam byl stavbyvedoucí pan *příjmení* z Pražských silničních staveb, si již nevybavoval. Nevybavoval si ani jiného přítomného vedoucího;
- jakého vedoucího měli na místě ti „*betonáři*“ nebo nějací jiní pracovníci DPP, vůbec netušil;
- předmětného dne to fungovalo trochu jinak, než bylo běžné, a to vzhledem k tomu, že na jednom pracovišti pracovaly dvě nezávislé skupiny pracovníků, a to pracovníci DPP a jejich pracovníci z firmy GENIO;
- nebylo potřeba, aby stavbyvedoucí nastoupil na vlak, kdy on pouze, jak již uvedl, dal pokyn, že vlak je vyložen;
- pokyn k rozjezdu vlaku se dává bílým světlem, a to baterkou. Dne 20. 11. 2025 však žádný pokyn stavbyvedoucí nedal. Kdo dal pokyn k rozjezdu předmětného vlaku, nevěděl;

- dále uvedl, že kudy přesně mezi vagony propadl, nevěděl, kdy si již ani nevybavoval, o který směr kolejiště se jednalo;
- na vagonu se náklad běžně fixoval řetězem nebo se řetězem zpevňovaly bočnice. Tento řetěz stabilizující náklad je uchycen v napínáku, který má svou vlastní západku, kterou se zabraňuje, aby se napínák při jeho použití zvedl, čímž by došlo k uvolnění řetězu. Při jízdě vlaku nesmí nic přečnívat, a proto nepředpokládal, že by něco mohlo z vlaku přečnívat;
- na otázku, jestli měl VSV při rozjezdu vlaku v době před předmětným úrazem náležitý rozhled, odpověděl, že to netuší. To nedokáže posoudit;
- na otázku, jestli se nacházela na místě osoba, která byla VSV určena k vydání pokynu k rozjetí předmětného vlaku, odpověděl, že to netuší;

- zraněná osoba, zaměstnanec společnosti GENIO – Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - dne 19. 11. 2025 pracoval jako dělník u firmy GENIO. Tam byl na dohodu o provedení práce. Prováděl úpravu kolejového svršku;
  - u firmy GENIO to prováděl cca 7 let;
  - jinak pracuje jako mistr provozu u společnosti Technické služby Nové Strašecí s.r.o., Zdravotní prohlídku má u svého lékaře pro Technické služby Nové Strašecí s.r.o., která se týká i práce v noci;
  - *„ohledně vyšetření na vstup do kolejiště v tuto chvíli nevím, zda tímto disponuji“*;
  - vstup do kolejiště měl pouze u firmy GENIO. Školení BOZP měl u firmy GENIO;
  - se vstupem do kolejiště a vstupem do prostor DPP jej proškolil stavbyvedoucí firmy GENIO. jakožto jeho nadřízený. Měl kartu ke vstupu do metra. Tuto kartu mu předal stavbyvedoucí. Karta jej opravňovala ke vstupu do dopravního podniku. Tuto kartu dál nepotřeboval, jelikož chodili jako skupina pod dozorem pracovníka DP;
  - na otázku, jak mu vyhovoval rozpis směn v zaměstnání, odpověděl, že vyhovoval. Ve společnosti Technické služby Nové Strašecí s.r.o. byl od 7:00 h do 15:30 h s přestávkou na odpočinek;
  - na otázku jak se cítil v průběhu výkonu své činnosti (práce) před vznikem MU a kdy naposledy měl nepřetržitý odpočinek, uvedl, že odpočinek měl. Dne 19. 11. 2025 byl doma od 16:00 h a pak nastupoval v 1:00 h. Cítil se v pohodě a odpočatý;
  - před vznikem MU přišli na nástupiště. Dojel vlak a sundali nářadí. Nářadí se položilo na geotextilii z důvodu nepoškození dlažby. Pak byla nějaká dohoda, že jak si jejich firma GENIO vyskládá věci, vlak si převezme DPP. Následně se vlak rozjel a v tuto dobu mu podrazil nohu;
  - na otázku, kam se mělo pokračovat se služebním vlakem S04 po příjezdu služebního vlaku S04 do stanice Muzeum A a co se dělo na nástupišti, uvedl, že jejich firma GENIO vyklidila materiál a nářadí. Pak, jak uvedl v předešlé otázce, byl stržen pod vagony. Kam měl vlak pokračovat, nevěděl;

- na otázku, z jakého důvodu po příjezdu na pracovní místo dále potřebovali pohybovat se soupravou služebního vlaku, odpověděl, že on toto nepotřeboval. On pouze vyložil materiál;
- na otázku, kde stál v době, kdy vlaková souprava se dala do pohybu, zda byl v tento moment plně při vědomí a nebyl nikterak ovlivněn hovorem s jinou osobou či jiným podnětem, uvedl, že stál bokem k soupravě. S nikým se nebavil a jen čekal, až vlak odjede. Slyšel hvizd a vlak se rozjel. K otázce, zda mu někdo sdělil či ostatním, aby ustoupili od soupravy, sdělil, že nikdo toto neučinil;
- v době, kdy byl zachycen projíždějící soupravou, nebyl ničím ovlivněn. Byl v naprostém pořádku;
- na otázku, zda před uvedením vlakové soupravy do pohybu někdo dal jemu a ostatním pokyn k odstoupení od vlakové soupravy, uvedl, že ne, nedal;
- když byl zachycen, spadl na vagon. Pak si pamatoval, že ležel v kolejišti se zraněnou rukou. Jak ležel pod vlakem v kanále, tak volal, aby popojeli s vlakem a vytáhli ho ven. Následně jej položili na nástupiště;
- poté přijela IZS. To je vše, co může k věci dodat;

- provozní zámečník 1 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - u DPP pracoval asi 6 let a na pozici provozního zámečníka byl asi 4 roky. Ve stanici Muzeum na trase A, byl v den předmětného incidentu pracovně poprvé;
  - na směnu nastoupil ve 22:00 v depu Kačerov. Po půlnoci cca v 0:15 h – 0:30 h jeli služebním autem asi ve třech nebo čtyřech lidech ke stanici metra A Muzeum, kam dojeli cca v 0:30 h – 0:40 h;
  - šli rovnou dolů na nástupiště. Na nástupišti viděl stavbyvedoucího z externí stavební firmy, který se tam nacházel se svou četou podřízených;
  - šel za stavbyvedoucím, kterému sdělil, že potřebuje z pracovního vlaku vyndat nářadí a materiál. Stavbyvedoucí mu řekl, že dobře. Poté šel na konec nástupiště, kde již stáli jeho kolegové;
  - po cca 10 minutách do stanice přijel pracovní vlak, který zastavil cca uprostřed nástupiště;
  - následně byl někým vydán pokyn k vykládce materiálu a věcí na nástupiště. Kdo ten pokyn vydal, nevěděl. Viděl, jak všichni vlak vykládali, tak s kolegy také začali vlak vykládat. Vyložili nářadí a materiál z posledního vagonu. Avšak v tom posledním vagonu pracovního vlaku jejich četě zůstala ještě jedna paleta pytlovaného betonu, který potřebovali vyložit v průchozí stezce za koncem nástupiště v tunelu metra, a to ve vzdálenosti cca 20–30 m za koncem nástupiště;
  - mezitím četa stavbyvedoucího ještě vykládala svůj materiál a nářadí z pracovního vlaku. Viděl, že u začátku pracovního vlaku stál stavbyvedoucí. Šel za ním, aby se s ním dohodl ohledně vykládky pytlovaného betonu na výše uvedeném místě v průchozí stezce;

- kolem stavbyvedoucího bylo plno lidí, jmenovitě tam byl strojvedoucí, jestli byl v kabině motorového univerzálního vozíku (MUV) nebo venku na nástupišti, nevěděl. Dále tam byl VSV (vlakvedoucí) a stavbyvedoucí. Kdo tam byl další, nevěděl, protože jiní pracovníci vykládali vlak;
- stavbyvedoucímu řekl, že mu v posledním vagonu pracovního vlaku zůstala paleta s pytli betonu, které potřeboval vyložit v průchozí stezce za koncem nástupiště v tunelu metra;
- řekl mu, že půjde na dané místo, kde bude čekat na jeho signál, čímž myslel návěst ke vzdálení vlaku „Vzdálit“, která se dává bílým světlem svislým kýváním shora dolů. Tato návěst je ve smyslu odjezdu vlaku z místa;
- se stavbyvedoucím se domluvil, že až jeho četa vyloží pracovní vlak, tak že mu dá signál k odjezdu vlaku. Poté, až mu stavbyvedoucí dá tento uvedený signál, že (provozní zámečník 1) dá VSV signál k přiblížení vlaku návěstí „Přiblížit“, a to vodorovným máváním bílým světlem ze strany na stranu. Na tomto se se stavbyvedoucím domluvil, kdy on k tomuto neměl žádné dotazy a ani žádné výhrady;
- jinak by to ani nešlo provést, protože vzdálené místo v tunelu, kam chtěl vyložit materiál, se nacházelo cca 60–70 m ve tmě, kdy z toho místa není dobrý výhled na celý vlak, natož na celé dění na nástupišti;
- poté, co se na tomto dohodli, tak šel na uvedené místo v průchozí stezce za koncem nástupiště v tunelu metra, kam se postavil a sledoval, až mu stavbyvedoucí dá domluvený signál;
- viděl, jak okolo pracovního vlaku byl pohyb osob, kolik těch osob bylo, nevěděl;
- po cca 5 – 10 minutách uslyšel hvízdnutí a zároveň viděl, jak robustní postava, kdy se určitě jednalo o stavbyvedoucího, ukazuje návěst ke vzdálení vlaku „Vzdálit“, kdy tento zřetelně kýval bílým světlem shora dolů. Šlo o svislý pohyb, který značil jasný signál pro rozjetí vlaku;
- ihned se podíval ve směru MUV a dal zřetelnou návěst pro přiblížení vlaku „Přiblížit“, a to vodorovným máváním bílým světlem ze strany na stranu;
- po pár sekundách se rozjel vlak směrem k němu, kdy čekal na jeho přiblížení, aby si jej mohl zastavit na vhodném místě k vyložení uvedeného materiálu;
- po chvilce se zničehonic pracovní vlak zastavil, kdy slyšel nějaký křik a hluk. Nechápal, co se děje. Byl daleko ve tmě. Šel po pochozí stezce směrem k nástupišti;
- poté, co došel na nástupiště, tak pochopil, že někdo spadl pod pracovní vlak, který ho přejel;
- kolem vlaku už bylo dost lidí, tak se zastavil a stál bokem, kde byli jeho kolegové, si nepamatoval. Z dálky zahlédl, že nějací lidé slezli do kolejiště a vytáhli nějakého člověka z kolejiště na nástupiště;
- poté přijela na místo policie a po chvilce záchranáři, kteří si zraněného z místa odnesli;

- přesné časy si z toho dne vůbec nevybavuje, na místě byl po této nehodě přítomen cca 30 minut, byl ve stresu. Nikdo po něm nic nechtěl a on sám nechtěl na místě překážet, a tak s kolegy z jeho čety odjeli do depa Kačerov;
- na místě za předmětné práce neměl žádnou odpovědnost, jediný úkol jejich čety bylo vyložit a uskladnit nářadí a materiál z pracovního vlaku;
- na předpisy metra byl řádně proškolen s platným osvědčením. Byl rovněž zdravotně způsobilý ke své pracovní činnosti. Školení BOZP měl rovněž platné;
- na otázku, jestli pokyn stavbyvedoucího, po kterém dal návěst pro přiblížení vlaku „Přiblížit“, byl pokynem k předání vlaku nebo návěstí ke vzdálení vlaku „Vzdálit“, odpověděl, že se jednoznačně jednalo o návěst ke vzdálení vlaku „Vzdálit“. Takže se jednalo o svolení k odjezdu, to znamená, že ten vlak mohl z místa odjet a on (provozní zámečník 1) si tento vlak mohl přiblížit návěstí „Přiblížit“ a následně zastavit (pozn. DI: dle kamerového záznamu v předmětný okamžik stavbyvedoucí pouze ukazoval rukou směrem k provoznímu zámečníkovi, bílou svítilnu stavbyvedoucí již nerozsvěcel, viz níže);

- provozní zámečník 1 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - v předmětný den nastoupil do práce, kdy se převezli služebním automobilem na místo ve stanici Muzeum A. Po půlnoci toho dne vyjeli na místo z depa Kačerov;
  - na místě byly dvě skupiny, jedna od firmy stavbyvedoucího firmy GENIO, jedna jejich od DPP;
  - domluvili se se stavbyvedoucím, že (provozní zámečník 1) bude stát na konci nástupiště, kde vyčkával, až první skupina složí materiál;
  - pak potřebovali popojet s *„mašinou“* k pracovnímu místu v tunelu za stanicí Muzeum, kam potřebovali vyložit zbytek materiálu, který byl naložen na posledním voze služebního vlaku;
  - v tunelu stál cca 50 m od vlaku, byl tam sám, aby si s ostatními zaměstnanci mezi sebou nepřekáželi;
  - jako provozní zámečník měl na starost údržbu kolejového svršku;
  - práci provozního zámečníka vykonával přibližně od roku 2019, možná déle. U dráhy předtím nedělal;
  - na otázku, jakou veškerou odbornou způsobilostí pro výkon své funkce potřeboval u svého zaměstnavatele disponovat, odpověděl, že vstup do kolejiště bez napětí, vstup do kolejiště pod napětím, práce s nářadím, údržbu a montáž čelisťových závěrů výměn, jeřábník, vazač, BOZP, PO. Měl také referentské zkoušky. Byl osoba poučená podle vyhlášky 100/1995 Sb.;
  - na otázku, jestli disponoval v době vzniku předmětné MU, případně někdy dříve, odbornou způsobilostí provozního zaměstnance podle vnitřního předpisu O 2/1, Kvalifikační a zkušební řád metra, odpověděl, že mu to nic neříká, nevěděl o tom, že by tím disponoval;
  - rozpis směn mu vyhovoval;

- předchozí směnu ukončil ve stejný den ráno. Celý den měl odpočinek;
- na otázku, jestli byl při nástupu na směnu dne 19. 11. 2025 odpočatý, odpověděl, že určitě ano;
- od 22:00 h začínají, mají přípravné práce, pauzu mají cca půl hodiny někdy mezi půlnocí a půl jednou, před započetím přepravní výluky. V půl páté odcházejí, to jim směna končí;
- v průběhu směny se cítil normálně, necítil se unavený ani nijak jinak rozrušený;
- průběh směny byl jako každý večer, dá se říct. V danou směnu měli dělat přípravné práce ohledně vykládky stavebního materiálu. Měli vyložit materiál na dohodnutém místě v tunelu za stanicí Muzeum A;
- po příjezdu služebního vlaku S04 do stanice Muzeum A se soupravou se mělo pokračovat směrem k pracovnímu místu v úrovni služebního nástupiště za stanicí Muzeum A kvůli vyložení materiálu z posledního vozíku. Primárně byl služební vlak určen pro stavební práce firmy GENIO. Dál se služební vlak pohybovat neměl;
- na otázku, z jakého důvodu po příjezdu služebního vlaku dále potřebovali pohybovat se soupravou služebního vlaku, odpověděl, že kvůli vykládce stavebního materiálu za nástupištěm stanice z posledního vozíku soupravy služebního vlaku;
- na otázku, kdo jej pověřil, aby dával ruční návěsti pro posun soupravy služebního vlaku, odpověděl, že se na tom dohodl se stavbyvedoucím firmy GENIO, ať na něj mávne, až budou mít vyloženo. Potřebovali materiál vyložit do prostupu tunelu za nástupištěm, s nikým dál se nedomlouvali, nevzpomínal si;
- na otázku, z jakého důvodu osobně dával ruční návěsti pro posun pro služební vlak na pracovním místě, odpověděl, že upozorňoval na soupravu služebního vlaku, že je na místě. Až budou připraveni, že se můžou směrem k němu rozjet. Bral to jako znamení, že až bude moct, ať se rozjede, že ať ví, kde se nachází. Pak by jim ukázal, ať zastaví;
- na otázku, jestli někdo na něj nebo na někoho jiného z kolegů již někdy dříve delegoval dávání návěstí a řízení pohybu služebního vlaku na pracovním místě, odpověděl, že nikdy k tomu nedošlo. Nikdy neřídil jízdu služebního vlaku ručními návěstmi pro posun;
- na otázku, kdo se před uvedením služebního vlaku do pohybu bezprostředně před vznikem MU přesvědčil, že osoby nacházející se na nástupišti jsou mimo dosah vlakové soupravy, odpověděl, že k tomuto se nemůže vyjádřit, stál daleko, nebyl v tom místě;
- na otázku, kdo před uvedením vlaku do pohybu bezprostředně před vznikem MU dal pokyn stavebním dělníkům k odstoupení od soupravy do bezpečné vzdálenosti, odpověděl, že neví, neviděl. Byl asi 60 m od tohoto místa;
- na otázku, kdo před uvedením vlaku do pohybu bezprostředně před vznikem MU provedl kontrolu soupravy vizuálně a přesvědčil se, že vlaková souprava není nikterak poškozena či upravena, aby nemohla například zachytit osobu při jízdě, odpověděl, že netuší, neviděl to;

- na otázku, z jakého důvodu se po vzniku MU dále pohybovalo se soupravou, odpověděl, že neviděl, že někdo spadl pod vlak. Až chvíli potom uslyšel křik, vlak zastavil, začal si říkat, co se děje. Nevěděl, jestli vlak potom dál odjel. Věděl, že pak vyprošťovali člověka na nástupiště. Od pracovníků se dozvěděl, že žije, za což byl rád;
- na otázku, kdo po vzniku MU dal pokyn k pohybu se soupravou, odpověděl, že se neumí k tomu vyjádřit, nevzpomínal si, nevěděl, kdo s vlakem hýbal;
- na otázku, kdo a jakým způsobem se před dalším pohybem soupravy přesvědčil o poloze zraněného pracovníka, že v kolejišti nepřekážel průjezdnému profilu soupravy, odpověděl, že na to nedokáže odpovědět, nevěděl;
- věděl, že ostatní pracovníci ošetřovali zraněného zaměstnance. Po chvíli přijely složky IZS, které věděly, co mají dělat, v tu chvíli se uklidnil. Nikdo je pak neztotožňoval;
- ohledně pokynu k návratu z pracoviště uvádí, že po MU po něm nikdo nic nechtěl, ze situace vyplynulo, že nechtěli překážet. Vrátili se pak s jejich skupinou zpátky do depa Kačerov. Vedoucímu střediska před návratem podal informaci, že se vracejí na základnu;

- provozní zámečník 2, vedoucí prací – Protokolární zápis výpovědi (Zápis se zaměstnancem pořízený DPP):
  - na otázku, jakou činnost vykonával před pádem osoby mezi vozy služebního vlaku, odpověděl, že byl určený jako vedoucí prací dle ROV2/2020 prováděné externí firmou na MUA2, MUA-MSA2 (pozn. DI: 2. kolej ve stanici Muzeum A, úsek 2. koleje mezi stanicemi Muzeum A a Můstek A dle ROV 2020-002-03) a částečně pracovníky 831100 (pozn. DI: jednotka organizační struktury DPP spadající pod úsek technický – Metro). Přišel od dozorčího stanice s povolením vstupu do kolejiště a dal pokyn k zahájení prací;
  - na otázku, kdy a jak zaregistroval pád osoby do kolejiště, odpověděl, že slyšel ostatní pracovníky křičet „Stůj“. Osobně pád osoby nezaznamenal, protože byl v daný moment na jiné části pracovního místa;
  - na otázku, co dělal po zjištění, že osoba spadla do kolejiště pod vlak, odpověděl, že se šel podívat na místo, aby zjistil, že veškeré úkony po zajištění bezpečnosti a zdraví byly vykonány. Po vyproštění osoby vydal příkaz s ničím nehýbat a vyčkat na šetření MU;

- provozní zámečník 2, vedoucí prací – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - u DPP pracoval asi 4 roky, na pozici provozního zámečníka byl asi 1,5 roku, avšak po celé 4 roky vykonával obdobnou pracovní činnost;
  - jeho konkrétní činnost na předmětném pracovišti ve stanici Muzeum na trase A byl dohled, aby byl dodržen technologický postup. Jedna z jeho činností byla, že umožní pracovníkům stavebních firem vstup do kolejiště. Během stavebních prací kontroluje, zda dodržují technologický postup;

- pracuje se pouze 3 hodiny, a to v době provozní výluky metra. Po ukončení prací je jeho povinností zkontrolovat sjízdnost tratě metra. Dále je k dispozici stavbyvedoucímu z externí firmy, například pro zapnutí klimatizace či k jiným věcem, které jsou potřeba u DPP vzhledem ke stavebním pracím zařídit;
- konkrétně dne 19. 11. 2025 nastoupil běžně na směnu a to ve 22:30 h na mateřské stanici Dejvická. Do stanice Muzeum dne 20. 11. 2025 přijel v 0:45 h, kde čekal u dozorčího stanice na povolení vstupu do kolejiště. Když dostal od dozorčího stanice povolení ke vstupu do kolejiště, tak šel dolů na nástupiště, kde se již nacházel stavbyvedoucí z externí firmy GENIO a jeho podřízení. Tito se všichni nacházeli na nástupišti;
- pracovní vlak se již nacházel ve stanici, ale bez jeho svolení na tento vlak nesměl nikdo vejít. Stavbyvedoucímu sdělil, že vstup do kolejiště je již povolen. Poté jeho podřízení vstoupili na vagony pracovního vlaku a začali vykládat materiál potřebný k práci;
- následně šel otevřít příruční sklad. Kolik bylo hodin, si již nevybavoval. Ke skladu se jde tak tři minuty. Jak dlouho tam byl, si již také přesně nevybavoval, ale bylo to v řádu minut. Na hodinky se nedíval;
- vůbec si nevybavoval, jestli strojvedoucí nebo VSV vystoupili z pracovního vlaku. Na místě byl velký pohyb osob. Nevybavoval si, že by se VSV se stavbyvedoucím na něčem domlouvali;
- poté, co pracovníkům z externí firmy GENIO umožnil si z příručního skladu vzít potřebné nářadí, sklad uzamkl a šel zpět na nástupiště;
- šel ke skupince zaměstnanců DPP, kteří měli následně po vyložení materiálu z pracovního vlaku pracovníky firmy GENIO, rovněž provést vykládku materiálu z pracovního vlaku, a čekali až k nim tento vlak přijede;
- pracovníci firmy GENIO prováděli vykládku asi v půlce délky nástupiště a on stál s pracovníky DPP cca u konce tohoto nástupiště;
- poté slyšel písknutí vlaku. Kdo však dával návěst k rozjetí pracovního vlaku, netušil. Neviděl nikoho dávat návěst k rozjetí pracovního vlaku;
- většinou však návěst k rozjetí pracovního vlaku dával buďto stavbyvedoucí *příjmení*, anebo jeho syn. Jeho syn se však dne 20. 11. 2025 na pracovišti nenacházel;
- po uvedeném písknutí vlaku se pracovní vlak po pár sekundách rozjel. V předmětné stanici se v té době nacházel pouze jeden vlak a souprava *„mašiny“* (motorového univerzálního vozíku), ke které byly připojeny tři vozíky;
- po pár sekundách po rozjetí vlaku se od pracovníků z firmy GENIO ozvaly výkřiky „*Stůj, zastav*“. A nějaké další výkřiky. Vlak de facto ihned zastavil. Byl ve vzdálenosti cca 20–30 m od tohoto vlaku. Kolik bylo hodin, přesně neví, ale mohlo být něco kolem 1:00 h;
- viděl, že se tam něco děje, ale nevěděl co. Po zastavení vlaku nějací lidé sestoupili do kolejiště do prostoru za vlak. Následně strojvedoucímu dali asi návěst nebo mu řekli, ať s vlakem popojede, to však neví. Avšak viděl, jak po krátké chvilce vlak kousek popojel;

- poté viděl, jak z prostoru za vlakem vytáhli nějakého pracovníka z firmy GENIO. Jeho pád do kolejiště však neviděl. Poté ho položili na nástupiště a poskytli mu první pomoc. Po krátké chvilce na místo přijeli policisté a následně přijeli záchranáři ze ZZS, kteří si zraněného na nosítkách z místa odnesli;
- na předpisy metra byl řádně proškolen s platným osvědčením. Byl zdravotně způsobilý ke své pracovní činnosti. Školení BOZP měl rovněž platné;
- na otázku, kde se nacházel provozní zámečník 1 v době těsně před rozjetím služebního vlaku, před předmětným úrazem pracovníka z firmy GENIO, odpověděl, že si myslí, že tento se nacházel někde v blízkosti pracovního vlaku, a to před jeho „*mašinou*“, ale kde přesně se dotyčný nacházel, nevěděl;
- na otázku, kde se nacházel stavbyvedoucí, v době těsně před rozjetím služebního vlaku, před předmětným úrazem pracovníka z firmy GENIO, odpověděl, že byl přítomen u vykládky svých zaměstnanců, takže někde vedle vagonů pracovního vlaku. Avšak, kde přesně dotyčný stál, nevěděl;
- na otázku, zda VSV nebo strojvedoucí zkontrolovali soupravu pracovního vlaku před jeho rozjetím a před předmětným úrazem pracovníka z firmy GENIO, odpověděl, že neví, nevzpomínal si ani, jestli některý z nich opustil kabinu pracovního vlaku; na otázku, jaká osoba dala návěst nebo pokyn k rozjetí pracovního vlaku v době před předmětným úrazem pracovníka firmy GENIO, odpověděl, že neví, slyšel jenom písknutí. Běžně tento pokyn dával stavbyvedoucí a to světelnou návěstí, kterou provádí baterkou. U světelné návěsti „Vzdálit“ se to provádí baterkou s bílým světlem, a to vertikálním opakovaným pohybem nahoru, dolů;
- na otázku, jestli byla na místě v době těsně před předmětným úrazem pracovníka z firmy GENIO, nějaká pověřená osoba oprávněna dát pokyn či světelnou návěst k rozjetí pracovního vlaku, odpověděl, že to neví. Světelné návěsti musejí znát všichni pracovníci DPP, kteří se pohybují v prostorách metra. Jak je to u externích firem, nevěděl, ale minimálně stavbyvedoucí z firmy GENIO světelné návěsti znal;

- <u>stavbyvedoucí společnosti GENIO</u> – Úřední záznam SVS PČR:
  - byl jednatelem společnosti GENIO, kde pracoval dále jako stavbyvedoucí;
  - na dané zakázce s ním v předmětný den pracovalo deset zaměstnanců, většina tam pracovala brigádně na dohodu o provedené práci. Pracují tam pouze dvě hodiny denně, neboť to není vzhledem k provozu metra jinak možné;
  - všichni pracovníci měli řádné smlouvy a byli řádně proškoleni na práci v kolejišti a také BOZP. Vše doloží. Tam se tedy pracuje cca od 1:00 h do 3:00 h;
  - poškozený pracovník v jeho firmě brigádně pracuje již asi 15 let, a to pouze v noci;
  - již 14 dní rekonstruují pražce v tomto místě. Dnes přišli na místo cca v 0:45 h;

- na dané zakázce pracovali oni (pozn. DI: společnost GENIO) a dále pracovníci DPP. Oni (pozn. DI: společnost GENIO) pracovali v místě, kde byla natažena bílá geotextilie. Co dělali pracovníci DPP, nevěděl;
- *„z vagonu si jeho pracovníci vyndali potřebný materiál a on vydal pokyn k odjezdu vlaku, aby mohli pracovat v kolejišti. On má tu pravomoc, a tak vydal pokyn strojvedoucímu, aby odjel s vlakem směrem k Motolu“;*
- *„v tuto dobu stál poslední vagon v místě, kde končila bílá geotextilie. Po nástupišti se pohybovali jeho zaměstnanci, a to v délce textilie. On tedy vydal pokyn k odjezdu vlaku a dále si šel po svém“*;
- *„na druhé straně nástupiště stál pan* příjmení (pozn. DI: provozní zámečník 1), *který již měl vlak poté zastavit*“;
- *„vlak se tedy po krátké době rozjel. Poté uslyšel křik a uviděl pod vlakem poškozeného. Začal tedy křičet, pískat a mávat světlem, aby vlak zastavil. Vlak poté zastavil a oni viděli pod vagónem poškozeného. Tento s nimi komunikoval, kdy říkal, že nemá ruku. Dal tedy pokyn, aby vlak popojel. Poté s jeho dalšími pracovníky vynesli poškozeného na nástupiště a poskytovali první pomoc“;*
- *„zda profil vlaku nepřesahoval nějaký materiál nebo jeho část, nevěděl“;*

- stavbyvedoucí společnosti GENIO – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - byl jedním ze dvou jednatelů stavební firmy GENIO, kdy jeho pracovní náplní byla práce stavbyvedoucího. Tyto práce, při které se stal předmětný úraz, vykonával na pozici stavbyvedoucího cca 25 let. Jde o výměnu dřevěných pražců za betonové;
  - většina zaměstnanců tam pracovala brigádně na dohodu o provedené práci. Pracují tam pouze dvě hodiny denně, neboť to není vzhledem k provozu metra jinak možné;
  - všichni pracovníci ale měli řádné smlouvy a byli řádně proškoleni na práci v kolejišti a také BOZP;
  - pracovalo se cca od 1:00 h do 3:00 h. Ve stanici Muzeum pracovali cca 14 dní. Běžně cca v 0:35 h se sešli ve vestibulu před stanovenou stanicí. Tam spočítal počet osob, které budou na místě pracovat, což následně nahlásil dozorčímu stanice a dozoru stanice;
  - poté je dozorčí stanice pustil dolů do prostor metra pod stanici, kde měli schované nářadí. Poté šli na nástupiště stanice, kde čekali na pracovní vlak;
  - po příjezdu pracovního vlaku z něj vystoupil VSV, který mu nahlásil, do kolika hodin budou pracovat, aby se s vlakem stihl vrátit do depa. S VSV se domluvil, jaký ten konkrétní den bude postup prací;
  - on poté čekal na dozorčího stanice nebo na dozor metra, až mu nahlásí, že přívodní kolejnice pražského metra je vypnuta. Dozorčí stanice se nachází v budce na stanici. Dozor metra se běžně nachází s nimi na našem pracovišti po celou dobu jejich stavebních prací;

- návěsti k pohybu pracovního vlaku dává vedoucí prací, což byl v době jeho přítomnosti na stavbě on (stavbyvedoucí), anebo osoba určená, kterou určí on. Musí se jednat o osobu, která je k tomuto kompetentní;
- dne 20. 11. 2025 vše probíhalo standardně jak již uvedl. Bylo tam asi 9 pracovníků z firmy GENIO, takže 8 pracovníkům dělal dozor. Na místě byly z firmy GENIO tři jeho pracovníci a dále 5 jemu podřízených pracovníků ze subdodavatelské firmy, jejíž jméno si nyní nevybavuje;
- v cca 0:40 h sešli dolů na nástupiště. V cca 0:55 h na pracovní místo do stanice metra Muzeum přijel pracovní vlak. Vlak zastavil cca uprostřed délky nástupiště;
- z vlaku vystoupil VSV, jehož jméno si nevybavoval. Sešli se vedle *„mašiny“* pracovního vlaku, a to on (stavbyvedoucí), VSV a vedoucí prací z DPP (pozn. DI: ve skutečnosti to byl provozní zámečník 1);
- oni tři se domluvili, že on (stavbyvedoucí) se svou pracovní četou si z pracovního vlaku vyloží potřebné pracovní nářadí. A potom na smluvený signál předá celý pracovní vlak druhé pracovní četě z DPP, která si následně z pracovního vlaku měla vyložit pytlovaný beton. Ta četa z DPP byla od něj vzdálena cca 50 – 60 m;
- stavbyvedoucí se s VSV a vedoucím prací z DPP *jméno* (pozn. DI: ve skutečnosti dle jména to byl provozní zámečník 1, který bezprostředně před vznikem MU z konce nástupiště tunelu metra dle svého sdělení dával návěst „Přiblížit“. Tudíž se nejednalo o vedoucího prací – provozního zámečníka 2.) domluvili, že po vyložení soupravy vydá světelný signál baterkou s bílým světlem, a to pohybem ruky ve vertikálním směru shora dolů a zvukový signál hvizdem. Jednalo se o domluvený signál o předání vlaku. Nejednalo se o světelnou návěst „Svolení k odjezdu“ (pozn. DI: návěst „Svolení k odjezdu“ není vnitřním předpisem D 1/1 definována, dále viz bod 4.1.7 této ZZ). Byl to pouze pokyn o předání vlaku *jméno* vedoucímu prací z DPP (pozn. DI: ve skutečnosti provoznímu zámečníkovi 1);
- tuto domluvu viděl i strojvedoucí vlaku, který stál v době uvedené domluvy ve dveřích vlaku. Všichni toto pochopili, takže vlakvedoucí (VSV), strojvedoucí i vedoucí prací z DPP *jméno* (pozn. DI: provozní zámečník 1);
- stavbyvedoucí šel se svými pracovníky vykládat soupravu. Vedoucí prací z DPP *jméno* (pozn. DI: dle jména provozní zámečník 1); šel na konec nástupiště, do míst, kde mělo dojít k vyložení pytlovaného betonu. Nacházelo se tam již asi 6 dalších pracovníků z DPP;
- po cca 5 minutách vyložili nářadí z vlaku na geotextilii ležící na nástupišti. Poté dal smluvený světelný signál baterkou s bílým světlem, a to pohybem ruky ve vertikálním směru shora dolů a zvukový signál hvizdem;
- strojvedoucí i VSV se na něj z kabiny vlaku dívali. V těsné blízkosti soupravy se nacházeli další pracovníci jeho pracovní čety. Pracovník *Jméno, příjmení* (pozn. DI: později zraněná osoba) stál od něj po levé ruce cca 7 – 10 m, kdy se pohyboval v těsné blízkosti pracovního vlaku, co tam přesně dělal, si nevybavoval, jednalo se o zkušeného pracovníka. Žádného předmětu přesahujícího z profilu pracovního vlaku si nevšiml;

- jakmile zapískal a dal výše uvedený světelný pokyn baterkou, tak se VSV i strojvedoucí vlaku otočili ve směru jízdy (pozn. DI: dle kamerového záznamu stavbyvedoucí pouze ukazoval rukou směrem k provoznímu zámečníkovi 1 za koncem nástupiště, svítilnu měl stavbyvedoucí již zhaslou, viz níže);
- po pár sekundách se vlak rozjel. Zda vlak vydal zvukový signál, si nevybavoval;
- dále viděl, jak vedoucí prací z DPP *jméno* (pozn. DI: ve skutečnosti provozní zámečník 1) dával návěst pro přiblížení pracovního vlaku „Přiblížit“, a to máváním bílým světlem ze strany na stranu;
- otočil se na své pracovníky, kdy periferním viděním spatřil, jak něco padá mezi vozy pracovního vlaku, kdy někdo začal řvát, že nemá ruku;
- ihned zvedl ruce a křičel na strojvedoucího a VSV, ať zastaví. Ten ihned začal zastavovat vlak. Po chvilce vlak zastavil;
- došlo mu, že se jedná o *jméno, příjmení (poškozeného pracovníka)*. S tímto začal ihned komunikovat. Zjistil, že žádnou část těla nemá na koleji. Ihned vydal světlem (pozn. DI: dle záznamu kamery svítilna nesvítila) i ústně strojvedoucímu i VSV pokyn k popojetí vlaku. Jak přesně světelný pokyn dal, si už nevybavoval, byl ve stresu;
- poté vydal světlem pokyn k zastavení vlaku. Jak přesně světelný pokyn dal, si již nevybavoval;
- poté dal pracovníkům čety povel, aby zraněného pracovníka vynesli na nástupiště, on mezitím připravoval místo kam ho položit. On s tímto zraněným pracovníkem komunikoval;
- poté na místo přijela hlídka PČR, zraněnému pracovníkovi poskytla první pomoc a následně se na místo dostavila ZZS, která si ošetření převzala a na nosítkách jej odvezla z místa nehody;
- na otázku, jestli má platná školení, jehož obsahem jsou světelné návěsti v metru, odpověděl, že ano, je držitelem platného průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla, pro motorová a speciální hnací vozidla, kdy držitel těchto oprávnění pro speciální hnací vozidla musí znát světelné návěsti v metru. Je tedy oprávněn k řízení motorového univerzálního vozíku (MUV). Rovněž je držitelem i platného oprávnění BOZP a má i platnou lékařskou způsobilost k vykonávání své pracovní činnosti;
- na otázku, jaká osoba dala návěst nebo pokyn k rozjetí pracovního vlaku v době těsně před předmětným úrazem zraněného pracovníka, odpověděl, že nedal pokyn k rozjezdu vlaku, ale vydal pokyn o předání vlaku. Je možné, že to všichni tak vzali, on takový pokyn nevydal a i kdyby ano, tak tento pokyn nebyl proveden správně. Správná návěst k rozjezdu vlaku, a to světelná návěst „Svolení k odjezdu“, se dává rukou nahoře s rozsvíceným bílým světlem, očním kontaktem se strojvedoucím, zvukovým signálem píšťalkou nebo hvizdem a kývavým pohybem shora dolů. Aby odpověděl na otázku, tak si myslí, že tento pokyn dal vedoucí prací z DPP *jméno* (pozn. DI: ve skutečnosti provozní zámečník 1), který po jeho výše uvedeném zvukovém a světelném signálu dal zřetelnou návěst „Přiblížit“, a to máváním bílým světlem ze strany na stranu a očním kontaktem se strojvedoucím;

- na otázku, jaký byl konkrétní rozdíl mezi jeho pokynem k předání vlaku světelným a zvukovým signálem a návěstí „Svolení k odjezdu“, odpověděl, že se jednalo o kratší mávání bílým světlem, než je běžné pro „Svolení k odjezdu“, ruku rozhodně nedával nad hlavu. Pokud by VSV nebyla návěst zcela jasná nebo zřetelná, tak by nedal pokyn k pohybu vlaku a vyžádal by si nápravu, nebo by se dotázal, zda opravdu se o návěst jedná. Dále by uvedl, že VSV si před předmětným rozjetím vlaku opticky vlak nezkontroloval. Tento (pozn. DI: asi myšleno VSV) v době těsně před úrazem stál na straně (pozn. DI: VSV podle záznamu kamery seděl v kabině blíže nástupišti a díval se směrem na stavbyvedoucího a po pokynu stavbyvedoucího těsně před odjezdem vlaku vstal ze židle o otočil se směrem dopředu ve směru jízdy), kde předmětný *„karhák“* (pozn. DI: napínák řetězu), jak se později dozvěděl, vyčuhoval. Kdo ten *„karhák“* dal do předmětné polohy, nevěděl;
- na otázku, jestli byl ještě někdo přítomen jeho domluvě s vedoucím prací z DPP *jméno* (pozn. DI: ve skutečnosti provozní zámečník 1) a vlakvedoucím pracovního vlaku (VSV), odpověděl, že o nikom jiném, než o strojvedoucím, nevěděl;
- ke sdělení stavbyvedoucího společnosti GENIO pro PČR: *„Z úředního záznamu SVS, vyplývá, že v podání vysvětlení na místě jste uvedl: Z vagónu si Vaši pracovníci vyndali potřebný materiál, vy jste vydal pokyn k odjezdu vlaku, aby mohli pracovat v kolejišti, kdy máte tuto pravomoc a tak jste vydal pokyn strojvedoucímu, aby odjel s vlakem směrem k Motolu v tuto dobu stál poslední vagon v místě, kde končila bílá geotextilie, po nástupišti se pohybovali Vaší zaměstnanci a to v délce textilie, vydal jste pokyn k odjezdu vlaku a dále si šel po svém. Vyjádřete se k tomuto.“* uvedl toto: *„jak jsem již uvedl, já jsem pouze vydal domluvený pokyn k dalšímu posunu pracovního vlaku. Jak to jiní pochopili nevím. Dělám to 25 let a nikdy k ničemu takovému nedošlo. Dále k tomu nemám co uvést“.*

- stavbyvedoucí společnosti GENIO – Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - danou práci vykonává 25 let a hlavní činnost byla sanace kolejového svršku pražského metra s výměnou dřevěných pražců za betonové;
  - má průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla. Dále měl potvrzení o zkoušce ev. č. 6650 (pozn. DI: Potvrzení o zkoušce T5 – Strojvedoucí nezávislé trakce dle vnitřního předpisu O 2/1). Stále chodí na komplexní školení u DPP;
  - na směnu byl připravený, v průběhu směny před vznikem MU se cítil dobře;
  - po příjezdu vlaku učinil poučení všech osob na nástupišti. Sdělil jim pracovní postup a průběh vykládky materiálu. Též po vykládce předání vlakové soupravy druhé skupině patřící DPP;
  - při příjezdu vlaku nechal po jeho zastavení vyložit materiál a nářadí. Následně po domluveném signálu („*blikání + mávání*“) předal vlakovou soupravu „*té druhé partě*“. *„Signál byl pouze myšlen, že jsme vyložili materiál a vlak již nepotřebujeme. Nebyla to návěst pro posun vlaku.“* Tento signál byl domluven

se všemi 4 osobami, a to on, pan *příjmení* (pozn. DI: provozní zámečník 1), VSV a strojvedoucí;

- jeho parta již po vyložení materiálu a nářadí nepotřebovala vlak posunovat, neboli s ním pohybovat;
- na otázku, jestli byl pověřen, aby dával ruční návěsti pro posun soupravy služebního vlaku, odpověděl, že nebyl pověřen nikým, pouze dával znamení, že vlak je pro něj vyložen a již jej nepotřebuje. Znamení bylo proto, že si můžou vlak převzít dopraváci (pozn. DI: zaměstnanci DPP);
- na otázku, pokud byl pověřen, z jakého důvodu stavbyvedoucí osobně dával ruční návěsti pro posun pro služební vlak na pracovním místě, odpověděl, že se nejednalo o posun. Nejednalo se o dávání ruční návěsti pro posun ve smyslu předpisu D 1/1;
- na otázku, jestli někdo na stavbyvedoucího nebo na někoho jiného již dříve delegoval dávání návěstí a řízení pohybu služebního vlaku na pracovním místě, odpověděl, že dávat návěst mu nikdo nedal či na něj nedelegoval svou funkci;
- měl zdravotní způsobilost;
- na otázku, na základě kterých ustanovení vnitřních předpisů měl pro výkon své funkce mj. ve znalosti ruční návěsti pro posun podle vnitřního předpisu D 1/1, odpověděl, že toto měl dle odborné zkoušky T5;
- na otázku, kdo se před uvedením vlaku do pohybu bezprostředně před vznikem MU přesvědčil, že osoby nacházející se na nástupišti jsou mimo dosah vlakové soupravy, odpověděl, že *„Nikdo to neučinil. Já to neměl v popisu práce. Ti, co to měli na starosti, byli ve vlaku.“*;
- na otázku, kdo před uvedením vlaku do pohybu bezprostředně před vznikem MU dal pokyn stavebním dělníkům k odstoupení od soupravy do bezpečné vzdálenosti, odpověděl, že *„Nikdo to neudělal. Toto se nestalo.“*;
- na otázku, kdo před uvedením vlaku do pohybu bezprostředně před vznikem MU provedl kontrolu soupravy vizuálně a přesvědčil se, že vlaková souprava není nikterak poškozena či upravena, aby nemohla například zachytit osobu při jízdě, odpověděl, že *„Taktéž toto nikdo neudělal.“*;
- při pádu osoby do kolejiště vlak okamžitě zastavil. Zaklekl a začal komunikovat se zraněným. Ten mu na otázku, kde leží, uvedl, že ve žlabu a ať se popojede s vlakem (soupravou) dopředu, že není nikterak v ohrožení na zdraví, že nemá ruku na kolejích. Na toto dal strojvedoucímu pokyn k posunu o 5 m dopředu;
- na otázku, kdo dal po vzniku MU předmětný pokyn k pohybu se soupravou, odpověděl, že on a to po ujištění, že poškozený není ohrožen na životě a zdraví, že leží v korytě (žlabu) koleje. Sám se přesvědčil, že nepřekáží v profilu soupravy;
- obratem po posunu dal povel k vyzvednutí poškozeného a připravil místo na uložení zraněného. Pak se staral do příjezdu IZS o zraněného.

Ze strany DI byl rovněž vznesen požadavek na podání vysvětlení VSV S04, který využil prostřednictvím svého právního zástupce práva v dané věci nevypovídat.

Záznam kamer stanice Muzeum A

Prostor v místě MU byl monitorován kamerovým systémem se záznamem. Z rozboru těchto záznamů, které byly v rámci šetření poskytnuty DI, vyplývá:

Čas (h)	Přehled záznamu videa
• 0:36:15 h	příchod skupiny pracovníků na nástupiště 2. koleje stanice Muzeum A;
• 0:49:44 h	příjezd a zastavení služebního vlaku S04 u nástupiště 2. koleje stanice Muzeum A směrem ze stanice Náměstí Míru, napínáky bočnic na 2. voze byly uzavřené. Na nástupišti stáli pracovníci a stavbyvedoucí společnosti GENIO, započetí vykládky materiálu zaměstnanci DPP;
• 0:49:45 h až 0:50:37 h	VSV vlaku S04 vystoupil ze stanoviště MUV na hranu nástupiště a domlouval se s pracovníky předmětné pracovní skupiny, včetně stavbyvedoucího na postupu prací, strojvedoucí stál ve dveřích MUV u hrany nástupiště; během komunikace VSV s pracovníky byla pokládána geotextilie na nástupiště a započaly vykládací práce, konkrétně z 1. vozu (PVd 90z);
• 0:50:38 h	VSV se vracel zpátky na stanoviště MUV. Stavbyvedoucí společnosti GENIO stál na hraně nástupiště u dveří MUV, dohlížel na vykládací práce a komunikoval mj. s vlakovou četou služebního vlaku S04;
• 0:52:20 h	uvedení soupravy služebního vlaku S04 do pohybu směrem ke stanici Můstek A, na základě pohybu stavbyvedoucího na nástupišti bílou svítilnou odpovídajícího ruční návěsti pro posun „Přiblížit“; stavbyvedoucí poté, co je minula kabina MUV, začal dávat ruční návěst 57 „Vzdálit“ a provozní zámečník 1 pokračoval v chůzi směrem ke konci nástupiště;
• 0:52:37 h	stavbyvedoucí na nástupišti prováděl bílou svítilnou pohyb odpovídající nočnímu znaku návěsti 62a „Stůj“;
• 0:52:41 h	souprava vlaku S04 zastavila s 3 vozy v úrovni geotextilie položené na hraně nástupiště 2. koleje;
• 0:52:42 h	pracovník v oranžové reflexní vestě uvolnil napínák řetězu na zadní části 2. vozu, který již zůstal uvolněný ve vodorovné poloze. Následně probíhají vykládací práce, zejména z 2. a 3. vozu; v daný moment se v blízkosti tohoto napínáku pohybovali 4 pracovníci, dle jejich reflexního označení nešlo o pracovníky DPP, ale pracovníky cizí organizace. Totožnost konkrétních pracovníků se z kamerových záznamů nepodařila jednoznačně určit; započetí vykládky materiálu externími zaměstnanci;

- 0:58:32 h krátce před rozjezdem pracovník patrně cizí organizace stojící u konce 2. vozu opakovaně ukazoval směrem k později zraněnému pracovníkovi nacházejícímu se na plošině 2. vozu (PVd 11);

- 0:58:34 h stavbyvedoucí šel od poloviny 2. vozu směrem k MUV a za jeho zády poslední pracovník ve žluté reflexní vestě vystoupil z 2. vozu na okraj nástupiště, kde se nacházel až do vzniku MU;

- 0:58:35 h stavbyvedoucí šel směrem k MUV od poloviny 2. vozu ke konci 1. vozu a 2x zvedl pravou ruku, kterou ukazoval směrem k MUV (resp. k provoznímu zámečníkovi 1) a současně kýval hlavou, svítilna stavbyvedoucího byla zhasnutá;

- 0:58:36 h provozní zámečník 1 na pochozí rampě za koncem nástupiště 2. koleje (blíže ke stanici Můstek A) prováděl směrem k MUV bílou svítilnou horizontální pohyb ze strany na stranu odpovídající znaku návěsti 58 „Přiblížit“;

- 0:58:36 h pracovníci stáli na nástupišti na geotextilii, a to v menší vzdálenosti od soupravy, než je vzdálenost bezpečnostního pásu, který byl přikrytý geotextilií, strojvedoucí a VSV byli po celou dobu na stanovišti MUV;

- 0:58:36 h stavbyvedoucí (přibližně v úrovni konce 1. vozu) ještě ukazoval rukou směrem dopředu, následně VSV v kabině MUV vstal a otočil se směrem vpřed zamýšlené jízdy vlaku, je viditelný průběh komunikace se strojvedoucím;

  VSV v daný okamžik s nikým mimo kabinu MUV nekomunikoval, dveře i boční okno kabiny strojvedoucího MUV zůstávaly po celou dobu uzavřeny;

- 0:58:40 h stavbyvedoucí se otočil zpět směrem k pracovníkům na nástupišti (ke konci vlaku) a nasadil si na hlavu zhaslou čelovou svítilnu. Stavbyvedoucí s dalšími pracovníky stáli na geotextilii mezi bezpečnostním pásem a hranou nástupiště, včetně později zraněného zaměstnance, který stál s kolegou ještě blíže hrany nástupiště;

- 0:58:41 h uvedení soupravy vlaku S04 do pohybu směrem ke stanici Můstek A, pracovníci stále stáli mezi bezpečnostním pásem a hranou nástupiště;

- 0:58:43 h později zraněný pracovník stále stojící na okraji nástupiště vzal z 2. vozu kanystr;

  otevřeného napínáku 2. vozu (PVd 11) zasahujícího nad úroveň hrany nástupiště si zjevně nikdo nevšiml;

- **0:58:46 h** **vznik MU**, odjištěný napínák zadního řetězu bočnic 2. vozu (ve vodorovné poloze nad okrajem nástupiště) podrazil dolní končetinu externího pracovníka stojícího na okraji nástupiště, který následně přepadl na zadní roh 2. vozu (PVd 11) a vzápětí do kolejiště mezi 2. a 3. vůz soupravy vlaku;

- 0:58:48 h následná reakce většiny pracovníků na nástupišti na vznik MU;
- 0:58:49 h nadskočení jedoucího 3. vozu vlivem kontaktu s externím pracovníkem spadlým do kolejiště;
- 0:58:51 h zastavení soupravy vlaku S04 s 3. vozem v úrovni konce ochranné geotextilie na nástupišti;
- 0:58:52 h pracovníci na nástupišti (z místa, kde stáli) zjišťovali stav a polohu zraněného pracovníka v kolejišti a jeden pracovník ukazoval něco rukou směrem k MUV;
- 0:58:57 h VSV vystoupil z kabiny MUV služebního vlaku a šel blíže k místu MU;
- 0:59:00 h pracovníci včetně stavbyvedoucího na nástupišti přichází blíže ke stojícímu 3. vozu, kde se pohledem přesvědčovali o poloze a stavu zraněného pracovníka v kolejišti;
- 0:59:05 h VSV přiběhl ke 3. vozu a od pracovníků zjistil skutečný stav věcí, následně běžel zpět k MUV;
- 0:59:09 h stavbyvedoucí se nacházel u konce MUV, dával pokyn k popojetí soupravy, za účelem vyproštění zraněného pracovníka z kolejiště;

  VSV utíkal zpět na stanoviště MUV služebního vlaku S04 a stavbyvedoucí ukazoval, ať souprava popojede vpřed;
- 0:59:18 h uvedení soupravy vlaku S04 do pohybu směrem ke stanici Můstek A, po předchozím pokynu rukou od stavbyvedoucího;
- 0:59:28 h zastavení soupravy vlaku S04, zraněný pracovník ležel v odvodňovacím žlabu v ose 2. koleje;
- 0:59:58 h vyproštění zraněného pracovníka z kolejiště na nástupiště 2. koleje.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

- v 0:49 h služební vlak S04 přijížděl ze stanice Náměstí Míru do stanice Muzeum A na 2. kolej, napínáky bočnic a závěry řetězů 2. vozu vlaku byly uzavřené;
- v 0:49:44 h služební vlak S04 poprvé zastavil na 2. koleji ve stanici Muzeum A;
- v 0:52:20 h služební vlak S04 se ve stanici Muzeum A poprvé rozjel, na základě pohybu bílou svítilnou s návěstí 58 „Přiblížit“ provedeném stavbyvedoucím na nástupišti;
- v 0:52:37 h stavbyvedoucí dával svítilnou návěst 62a „Stůj“;

- v 0:52:41 h souprava služebního vlaku S04 zastavila koncem 3. vozu v úrovni konce položené geotextilie, napínáky a závěry řetězů bočnic 2. vozu zůstaly v uzavřené poloze;
- v 0:52:42 h pracovník v oranžové reflexní vestě uvolnil napínák řetězu na zadní části 2. vozu, který již zůstal uvolněný ve vodorovné poloze. Následně probíhaly vykládací práce, zejména z 2. a 3. vozu, poté též 1. vozu;
- VSV byl po celou dobu v kabině MUV a komunikoval se strojvedoucím, jehož boční okno bylo po celou dobu zavřeno. VSV byl většinu času otočený směrem vozům, z nichž se vykládal stavební materiál a náklad;
- v 0:58:32 h krátce před rozjezdem pracovník patrně cizí organizace stojící u konce 2. vozu opakovaně ukazoval směrem k později zraněnému pracovníkovi nacházejícím se na plošině 2. vozu (PVd 11);
- v 0:58:34 h vystoupil později zraněný pracovník z 2. vozu na hranu nástupiště;
- v 0:58:35 h stavbyvedoucí šel směrem k MUV od poloviny 2. vozu ke konci 1. vozu a 2x zvedl pravou ruku, kterou ukazoval směrem k MUV (resp. k provoznímu zámečníkovi 1) a současně kýval hlavou, svítilna stavbyvedoucího byla zhasnutá;
- v 0:58:36 h provozní zámečník 1 na pochozí rampě za koncem nástupiště 2. koleje (blíže ke stanici Můstek A) dával směrem k MUV bílou svítilnou návěst 58 „Přiblížit“;
- v 0:58:36 h VSV v kabině MUV vstal a otočil se směrem vpřed zamýšlené jízdy vlaku, je viditelný průběh komunikace se strojvedoucím. VSV v daný okamžik s nikým jiným nekomunikoval, dveře i boční okno kabiny strojvedoucího MUV zůstávaly po celou dobu uzavřeny;
- v 0:58:40 h stavbyvedoucí s dalšími pracovníky stali na geotextilii mezi bezpečnostním pásem a hranou nástupiště, včetně později zraněného zaměstnance, který stál ještě s kolegou ještě blíže hrany nástupiště;
- v 0:58:41 h došlo k uvedení soupravy vlaku S04 do pohybu směrem ke stanici Můstek A, pracovníci stále stáli mezi bezpečnostním pásem a hranou nástupiště. Později zraněný pracovník s kolegou pořád stáli blíže hrany nástupiště a dívali se dopředu;
- v 0:58:43 h později zraněný pracovník stále stojící na okraji nástupiště vzal z 2. vozu kanystr;
- otevřeného napínáku 2. vozu (PVd 11) zasahujícího nad úroveň hrany nástupiště si zjevně nikdo nevšiml;
- v 0:58:46 h vznik MU, napínák řetězu bočnic 2. vozu ve vodorovné poloze nad okrajem nástupiště podrazil zezadu nohu externího pracovníka stojícího na okraji nástupiště, který následně přepadl na zadní roh 2. vozu (PVd 11) a vzápětí do kolejiště mezi 2. a 3. vozem soupravy vlaku, načež strojvedoucí zavedl ihned brzdění;
- v 0:58:49 h zřetelné nadskočení dvojkolí 2. vozu (PVd 16) následkem kontaktu s pracovníkem spadlým do pojížděné koleje;
- v 0:58:51 h souprava služebního vlaku S04 zastavila;

- v 0:59:09 h stavbyvedoucí GENIO se nacházel u konce MUV, dával pokyn k popojetí soupravy, za účelem vyproštění zraněného zaměstnance z kolejiště;
- VSV utíkal zpět na stanoviště MUV služebního vlaku S04 a stavbyvedoucí ukazoval, ať souprava popojede vpřed. Následně souprava popojela;
- v 0:59:58 h byl vyproštěn zraněný zaměstnanec z kolejiště.

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

- 0:58 h vznik MU;

cca 1:00 h strojvedoucí služebního vlaku S04 mobilním telefonem informoval OZS (z útvaru 831500 podřízenému ÚT-M) o vzniku MU;

- 1:02 h OZS útvaru 831500 ohlásil VD vznik MU;
- 1:03 h VD-VS ohlásil vznik MU ZZS;
- 1:05 h VD-VS ohlásil vznik MU HZS DPP;
- 1:05 h VD-VS ohlásil vznik MU dispečinku Řízení provozu (útvar 100420 podřízený úseku dopravnímu, nikoliv podřízený JPM);
- 1:08 h VD ohlásil vznik MU RBD (z útvaru 110310 podřízenému JPM);
- 1:08 h hlídka PČR Praha II byla vyslána na místo vzniku MU;
- 1:08 h ohlášení vzniku MU HZS hl. m. Prahy, jednotce PO HS-1 Sokolská;
- 1:10 h VD-VS ohlásil vznik MU OZP (z útvaru 110330 podřízenému JPM);
- 1:10 h první příjezd složek IZS (PČR a následně RZS) na místo vzniku MU;
- 1:11 h VD-VS ohlásil vznik MU Policii ČR (Policie ČR již byla o MU informována);
- 1:12 h VSV S04 ohlásil vznik MU VD tratě A;
- 1:16 h VD-VS ohlásil vznik MU na technologický dispečink;
- 1:16 h pověřená osoba DPP (dispečinku Řízení provozu) oznámila vznik MU na COP DI a následně DI vyjela na místo vzniku MU;
- 2:30 h příjezd DI a započetí ohledání místa vzniku MU;
- 2:58 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 3:24 h ohlášení ukončení likvidačních prací velitelem zásahu HZS DPP;
- 3:26 h odjezd služebního vlaku S04 do DH dle zprávy RBD.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval v 1:03 h, tj. 5 min po vzniku MU VD-VS z DPP.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Oddělení hlídkové služby Praha II;
- PČR, Pohotovostní motorizovaná jednotka Praha;

- PČR, SKPV SVS Praha I;
- Zdravotnická záchranná služba hlavního města Prahy;
- Hasičský záchranný sbor DPP;
- Hasičský záchranný sbor hlavního města Prahy.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy DPP

Provozovatel dráhy DPP byl mj. povinen dle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Provozovatel dráhy DPP ve smyslu ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 173/1995 Sb. stanovil technologické postupy při provozování dráhy obsažené ve svých vnitřních předpisech, mj. ve vnitřních předpisech D1/1 a D 2/1.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy.

Dopravce DPP

Dopravce DPP byl dle § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy a platné licence.

Dopravce DPP ve smyslu ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 173/1995 Sb. stanovil technologické postupy při provozování drážní dopravy, mj. ve vnitřních předpisech D 2/1 a V 5/1. V tomto případě se jedná zejména o povinnosti vlakových čet v souvislosti s jízdou služebních vlaků týkajících se zejména zpravení pracovníků o každém zamýšleném pohybu tohoto vlaku a kontroly upevnění prostředků k zajištění nákladu na vozidlech.

1. Nesplnění povinností ze strany vedoucího služebního vlaku (VSV)

Vedoucí služebního vlaku S04 měl za povinnost mj. zpravit pracovníky, kteří se nacházeli v bezprostřední blízkosti vozidel služebního vlaku, o každém zamýšleném pohybu tohoto vlaku, ve smyslu § 82 odst. 1 písm. f) vnitřního předpisu D 2/1. Dle téhož ustanovení měl vedoucí služebního vlaku S04 na pracovním místě (tj. ve stanici Muzeum A) za povinnost řídit pohyb tohoto vlaku ručními návěstmi pro posun.

V době bezprostředně před vznikem MU a v době pohybu služebního vlaku S04 na pracovním místě (stanice Muzeum A) byl dle kamerového záznamu VSV přítomen v kabině strojvedoucího vlaku S04. Před uvedením soupravy služebního vlaku do pohybu bezprostředně před vznikem MU ani při ostatním pohybu služebního vlaku S04 v obvodu stanice Muzeum A nedával VSV ruční návěsti pro posun. Stavbyvedoucí se nacházel u 2. vozu soupravy vlaku S04 a dle kamerového záznamu v čase od 0:58:35 h začal zvedající rukou ukazovat směrem ke kabině MUV a ke konci nástupiště k provoznímu zámečníkovi 1 s již zhasnutou čelovou svítilnou. V daný okamžik VSV seděl se strojvedoucím v kabině MUV, průběžně sledoval dění u plošinových vozů a zaregistroval

stavbyvedoucího dávajícího pokyn rukou se zhaslou čelovou svítilnou. Následně VSV vstal a otočil se čelem směrem k provoznímu zámečníkovi 1. Dle kamerového záznamu stál provozní zámečník 1 v úrovni služební rampy za koncem nástupiště stanice Muzeum A a v čase od 0:58:36 h prováděl bílým světlem pohyb ze strany na stranu, který odpovídal znaku návěsti 58 „Přiblížit“.

VSV v písemných vyjádřeních pro DPP k MU mj. uvedl (viz bod 3.1.9 této ZZ), že:

1. na otázku, jakou činnost vykonával před pádem osoby mezi vozy služebního vlaku, odpověděl, že dostal návěst „Vzdálit“, předal ji strojvedoucímu, který uvedl vlak do pohybu. Poté sledoval pracovníka (pozn. DI: provozního zámečníka 1), který stál před čelem vlaku a dával návěst „Přiblížit“ a VSV ústně toto předával strojvedoucímu;
2. od vedoucího prací (pozn. DI: ve skutečnosti od stavbyvedoucího) přijal návěst „Vzdálit“ a po vyhodnocení situace, kdy mu nebyly patrné žádné skutečnosti, které by bránily k vydání návěsti „Vzdálit“, tuto návěst předal strojvedoucímu služebního vlaku;
3. z tohoto místa (pozn. DI: kabiny MUV) posléze začal sledovat předem určeného pracovníka (pozn. DI: provozního zámečníka 1), který dával návěst „Přiblížit“, která byla určující pro další postup jejich práce a takovou ji předal strojvedoucímu služebního vlaku;
4. v době vydání návěsti nezpozoroval, že by se nějaký pracovník nacházel v nebezpečném prostoru v blízkosti vlaku, ani nic, co by zabraňovalo jízdě vlaku.

Strojvedoucí do záznamu o podaném vysvětlení PČR (viz bod 3.1.9 této ZZ) uvedl, že vždy se řídil pouze pokyny VSV. Před rozjezdem vlaku S04 mu VSV řekl, že stavbyvedoucí *„už nás pouští, máme odjezd a vepředu už nám dává návěst Přiblížit“.*

Podle záznamu kamer se událo:

1. od příjezdu služebního vlaku S04 do stanice Muzeum A až do jeho druhého zastavení zůstávaly napínáky v uzavřené poloze. Po jeho druhém zastavení ve stanici Muzeum A započalo vykládání nářadí pracovníky společnosti GENIO z 2. vozu (Pvd 11);
2. v 0:52:42 h pracovník v oranžové vestě v souvislosti s vykládacími pracemi uvolnil zajišťovací mechanismus napínáku na konci 2. vozu (PVd 11) a ten byl dále ponechán ve vodorovné poloze vyčnívající mimo průjezdný profil vozidla nad úrovní hrany nástupiště;
3. tou dobou stál VSV u dveří v kabině MUV (u 1. stanoviště) blíže nástupiště a díval se směrem k 2. a 3. vozu. VSV ze své pozice vzhledem k umístění nákladu a pohybu osob při vykládacích pracích nemusel spolehlivě zaregistrovat případné odjištění řetězu bočnice ani ponechání závěru řetězu, napínáku, v otevřené poloze;
4. strojvedoucí a VSV seděli v kabině MUV, dívali se ke konci vlaku a komunikovali spolu;
5. později zraněný pracovník stál na 2. vozu a vykládal z něj ven materiál, stavbyvedoucí stál u 2. vozu a toto registroval;
6. stavbyvedoucí odcházel od 2. vozu blíže k MUV a v 0:58:36 h dával pokyn rukou směrem k provoznímu zámečníkovi 1. Za jeho zády později zraněný pracovník

vystupoval z 2. vozu na okraj nástupiště (mezi hranou nástupiště a bezpečnostním pásem, méně než 13 cm od hrany nástupiště, viz bod 3.1.3 ZZ), které však bylo pokryto bílou geotextilií. Za tímto později zraněným pracovníkem se nacházel ještě jeden pracovník, který ale stál dále od okraje nástupiště. Všichni uvedení zůstali na svém místě až do vzniku MU;

7. po pokynu rukou stavbyvedoucího se strojvedoucí a VSV otočili a dívali se vpřed směrem k provoznímu zámečníkovi 1. VSV zůstal v kabině MUV, nevystoupil na nástupiště, nedíval se ven z úrovně otevřených dveří kabiny (dveře zůstaly zavřené), a ani se neotočil zpět ke konci vlaku;
8. ihned po pokynu rukou stavbyvedoucího dával provozní zámečník 1 bílým světlem návěst 58 „Přiblížit“;
9. tou dobou se blízko 2. vozu (PVd 11) kromě stavbyvedoucího nacházeli ještě 2 pracovníci cizí organizace včetně později zraněného pracovníka;
10. VSV bezprostředně před uvedením soupravy do pohybu kromě strojvedoucího již s nikým nekomunikoval, ani nijak nevyzval ostatní osoby na nástupišti, aby si odstoupily dál od soupravy;
11. stavbyvedoucí po předání pokynu rukou provoznímu zámečníkovi 1 (a po vystoupení později zraněného pracovníka z 2. vozu) se nacházel na bezpečnostním pásu nástupiště a otočil se směrem ke skupině všech pracovníků u 2. a 3. vozu;
12. v 0:58:39 h později zraněný pracovník dal černý předmět z nástupiště do 2. vozu;
13. před uvedením soupravy vlaku S04 do pohybu bezprostředně před vznikem MU zůstal zadní napínák řetězu bočnice 2. vozu (Pvd 11) volný a nezajištěný;
14. v 0:58:41 h se souprava vlaku (s VSV v kabině MUV) rozjela;
15. v 0:58:43 h bezprostředně po rozjezdu soupravy vlaku se stojící později zraněný pracovník ještě natáhl pro kanystr na 2. vozu;
16. následně v 0:58:46 h došlo ke střetu s pracovníkem společnosti GENIO nacházející se na hraně nástupiště (k podražení jeho pravé nohy zezadu volným napínákem řetězu 2. vozu), který poté spadl do kolejiště mezi 2. a 3. vůz.

Dle kamerového záznamu po předání návěsti 58 „Přiblížit“ další neverbální komunikace mezi VSV a osobami mimo kabinu MUV v předmětný okamžik již neproběhla a verbální (ústní) komunikace již nemohla úspěšně proběhnout, protože dveře i boční okno kabiny MUV byly zavřené. VSV dle záznamu kamer se za sebe směrem k osobám nacházejícím se stále v blízkosti soupravy vlaku S04, včetně později zraněného pracovníka, již neotočil.

Na základě výše uvedeného nelze souhlasit s obsahem vyjádření VSV, který uvedl, že ke vzniku mimořádné události došlo až následným, neočekávaným vstupem pracovníka do prostoru jedoucí soupravy (viz bod 3.1.9 této ZZ). Později zraněný pracovník se po celou dobu nacházel na stejném místě a VSV dle záznamů kamer nezpravil ostatní pracovníky o zamýšleném pohybu soupravy služebního vlaku S04 bezprostředně předcházejícím vzniku MU, ale ústně komunikoval pouze se strojvedoucím.

Vedoucí služebního vlaku S04 byl dle § 82 odst. 1 písm. f) a g) vnitřního předpisu D 2/1 povinen zpravit pracovníky o každém zamýšleném pohybu tohoto vlaku a dále kontrolovat před každým pohybem služebního vlaku, že jeho náklad, nářadí, odnímatelné části vozidel atd. nemohou ohrozit bezpečnost osob.

Ve spojení s výše uvedeným ustanovením byl VSV dále podle ustanovení Přílohy č. 1 § 3 odst. 4 písm. e) vnitřního předpisu V 5/1 povinen zajistit, že při nakládání vozidla vybaveného bočnicemi musí mít při jízdě bočnice stáhnuty řetězy.

Dle Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR a Záznamu o podaném vysvětlení DI se na uvedeném postupu domluvil stavbyvedoucí společnosti GENIO společně s provozním zámečníkem 1, strojvedoucím a VSV (viz body 3.1.9 a 4.1.7 této ZZ). Výše uvedený postup, včetně činnosti provozního zámečníka 1, nezbavuje povinnosti VSV řídit pohyb služebního vlaku ručními návěstmi pro posun na pracovním místě.

Všechny osoby, tj. také vedoucí služebního vlaku S04, byly v prostorách DPP a na dráze provozované DPP povinny podle svých možností dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jejich jednání, a to ve smyslu § 106 odst. 4 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb.

Zjištění:

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

- § 106 odst. 4 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb.:

  „Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů zaměstnance. Zaměstnanec je povinen dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele,“;

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

  „*Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy ...“;*

- § 82 odst. 1 písm. f) vnitřního předpisu D2/1:

  „*Vedoucí služebního vlaku má za jízdy tohoto vlaku zejména tyto povinnosti: zpravit pracovníky, kteří se nacházejí na vozidlech služebního vlaku nebo v bezprostřední blízkosti uvedených vozidel, o každém zamýšleném pohybu tohoto vlaku; na pracovním místě řídit pohyb tohoto vlaku ručními návěstmi pro posun;*“;

- § 82 odst. 1 písm. g) vnitřního předpisu D2/1:

  „Vedoucí služebního vlaku má za jízdy tohoto vlaku zejména tyto povinnosti: zkontrolovat, a to před každým pohybem služebního vlaku, že jeho náklad, nářadí, odnímatelné části vozidel, spojovací prostředky atd. nemohou ohrozit bezpečnost osob, bezpečnost vlakové dopravy a ani poškodit jiná zařízení“;

  V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení § 82 odst. 1 písm. g) vnitřního předpisu D2/1 do souvislosti s:

  - Příloha č. 1 § 3 odst. 4 písm. e) k vnitřnímu předpisu V 5/1 :

  „Při nakládání vozidla vybaveného bočnicemi se musí dodržovat tyto zásady: vozidla PV, PVd vybavená bočnicemi musí mít při jízdě bočnice stáhnuty řetězy“.

Drážní inspekce se v příčinné souvislosti s MU blíže zabývala činností provozního zámečníka 1 DPP, stejně tak i činností později zraněného pracovníka a stavbyvedoucího společnosti GENIO (viz bod 4.1.7 této ZZ). Provozní zámečník 1 v čase od 0:58:36 h začal dávat bílým světlem návěst 58 „Přiblížit“, která předcházela uvedení soupravy služebního vlaku S04 do pohybu bezprostředně před vznikem MU.

Provozní zámečník 1 dle svého sdělení pro PČR se se stavbyvedoucím domluvil, že až jeho četa vyloží pracovní vlak, tak že mu dá signál k odjezdu vlaku. Provozní zámečník 1 měl dát VSV signál k přiblížení vlaku návěstí „Přiblížit“ poté, co přijme domluvený signál od stavbyvedoucího. Na tomto se domluvil se stavbyvedoucím, a ten neměl žádné dotazy a ani žádné výhrady. Provozní zámečník 1 jím dávané návěsti bral jako znamení, že až bude moct, ať se souprava vlaku rozjede, a pak by jim ukázal, ať zastaví.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozního zámečníka 1.

2. Sepsání Zprávy o brzdění pro služební vlak S04

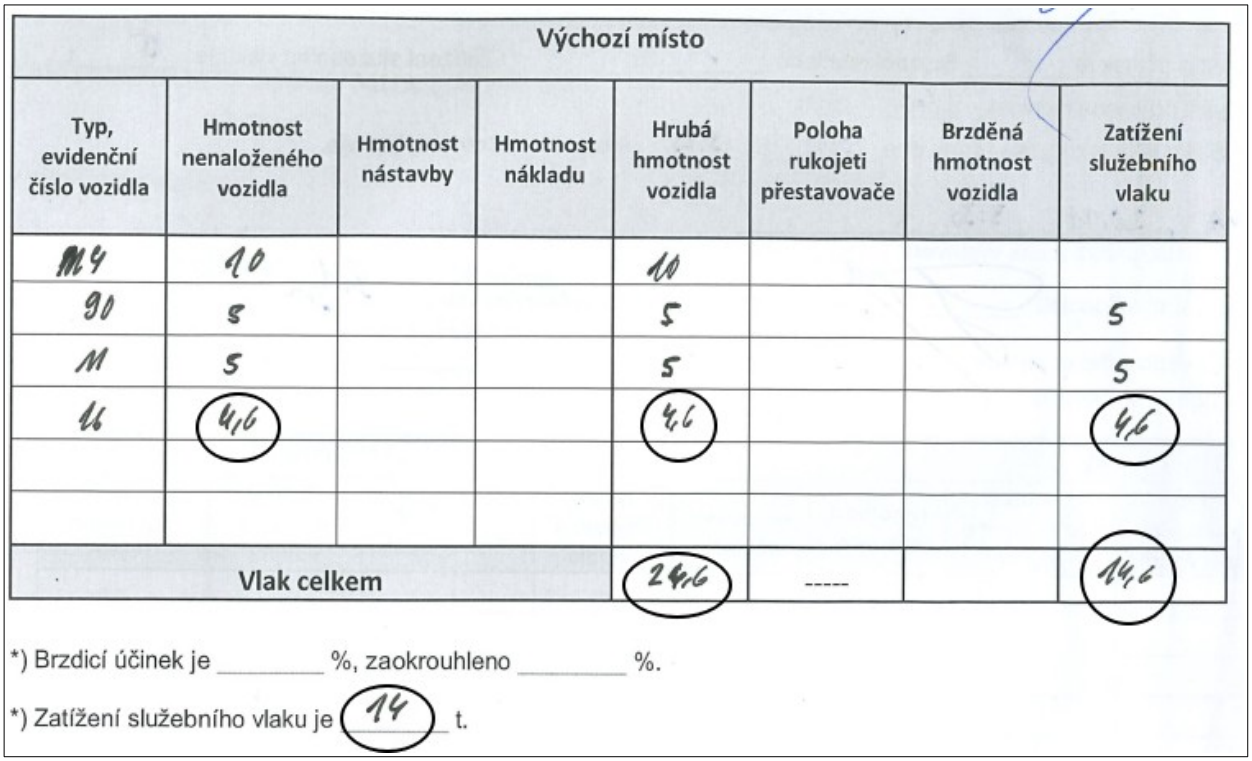
DPP byl povinen postupovat dle jím stanovených jednotných technologických postupů při provozování drážní dopravy, obsažené ve svých vnitřních předpisech, mj. ve vnitřním předpisu D 2/1 a vnitřním předpisu V 6/1.

Vedoucí služebního vlaku S04 měl za povinnost mj. k vydanému Příkazu k jízdě typu A na výchozím místě, tj. v depu Hostivař, sepsat a správně vyplnit Zprávu o brzdění a předat ji strojvedoucímu vlaku S04 v souladu s § 23 odst. 5 vnitřního předpisu V 6/1. Konkrétně měl VSV podle § 23 odst. 3 vnitřního předpisu V 6/1 do jednotlivých sloupců Zprávy o brzdění zapsat údaje o Hmotnosti nenaloženého vozidla, Hmotnosti nákladu a Hrubé hmotnosti vozidla tak, že údaje s hmotností 500 kg a více se zapisují zaokrouhlené nahoru na celé tuny a k hodnotám menším se nepřihlíží (tj. zaokrouhlit dolů na celé tuny).

Ve Zprávě o brzdění pro služební vlak S04 byla VSV ve 4. řádku pro 3. vůz (PVd16) uvedena Hmotnost nenaloženého vozidla = **4,6 t**, Hrubá hmotnost vozidla = **4,6 t,** Zatížení služebního vlaku = **4,6 t.** Pro vlak celkem byla vyplněna Hrubá hmotnost vozidla = **24,6 t,** Zatížení služebního vlaku pro vlak celkem = **14,6 t.**

Pod tabulkou byla uvedena výsledná hodnota zatížení služebního vlaku 14 t.

V dokumentu „OBJEDNÁVKA - PRÁCE S VLAKEM (VÝLUKY) útvar 831110 na přepravní výluku dne 20. 11. 2025“ bylo v části Složení vlaku mj. uvedeno složení vlaku a hmotnost nákladu v tunách: „Táhne – **M4, 90 (3.0), 11 (2.0), 16 (2.5)“**, přičemž vedle evidenčního čísla plošinových vozů byla v závorce uvedena hmotnost nákladu v tunách, která se na daném plošinovém voze měla přepravovat. Nicméně dle vyplněné Zprávy o brzdění pro služební vlak S04 byly hodnoty hrubé hmotnosti vozidla a zatížení vždy shodné s hodnotami hmotnosti nenaloženého vozidla (viz Obr. č. 4).



Výchozí místo

Typ, evidenční číslo vozidla	Hmotnost nenaloženého vozidla	Hmotnost nástavby	Hmotnost nákladu	Hrubá hmotnost vozidla	Poloha rukojeti přestavovače	Brzděná hmotnost vozidla	Zatížení služebního vlaku
M4	10			10			
90	5			5			5
M	5			5			5
46	4,6			4,6			4,6
Vlak celkem				24,6	-----		14,6

*) Brzdicí účinek je _____ %, zaokrouhleno _____ %.

*) Zatížení služebního vlaku je 14 t.

Obr. č. 4: Snímek části Zprávy o brzdění vlaku S04 Zdroj: DPP, úprava DI

Ve Zprávě o brzdění pro služební vlak mělo být správně uvedeno:

- ve sloupci hodnoty hmotnosti nenaloženého vozidla pro jednotlivé vozy: 10; 5; 5; 5 (1. – 4. řádek);
- ve sloupci hodnoty hmotnosti nákladu pro jednotlivé vozy: 3; 2; 3 (2. – 4. řádek);
- ve sloupci hodnoty hrubé hmotnosti vozidla pro jednotlivé vozy: 10; 8; 7; 8 (1. – 4. řádek);
- hodnota hrubé hmotnosti pro vlak celkem: 33 (7. řádek);
- ve sloupci hodnoty zatížení služebního vlaku pro jednotlivé vozy: 8; 7; 8 (2. – 4. řádek);
- hodnota zatížení služebního vlaku celkem (23) v 7. řádku;
- pod tabulkou hodnota Zatížení služebního vlaku **23 t**, nikoliv 14 t.

Výše uvedené nelze posuzovat v příčinné souvislosti s předmětnou MU, protože nemělo souvislost s jejím vznikem.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností **dopravce DPP**, **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, ...*“;

- § 23 odst. 3 vnitřního předpisu V 6/1:

  „Údaje o hmotnosti nákladu i údaje o hmotnosti nenaloženého vozidla a hmotnosti nástavby, je-li jí vozidlo vybaveno, se zapisují do Zprávy o brzdění zaokrouhlené na celé tuny tak, že 500 kg a více se pokládá za celou tunu a k hodnotám menším než 500 kg se nepřihlíží";

- § 23 odst. 5 vnitřního předpisu V 6/1:

  „Správně vyplněnou Zprávu o brzdění předloží VSV strojvedoucímu vedoucího hnacího vozidla, který je povinen seznámit se s jejím obsahem a uvedenou zprávu podepsat. Podepsanou Zprávu o brzdění strojvedoucí vrátí VSV."

- Příloha č. 5 dokumentu POK 2011-115-08:
  - VSV vypočítá hrubou hmotnost hnaných i hnacích vozidel v každém řádku = sečte hmotnost nenaloženého vozidla, hmotnost jeho nástavby, je-li jí vozidlo vybaveno, a hmotnost jeho nákladu, následně sečte hrubou hmotnost vozidel ve sloupci a výsledek zapíše do spodního řádku – vlak celkem;
  - VSV přepíše hodnoty o hrubé hmotnosti hnaných vozidel v každém řádku do kolonky zatížení služebního vlaku, následně sečte zatížení služebního vlaku v daném sloupci a výsledek zapíše v daném sloupci do spodního řádku – vlak celkem.

3. Překročení nejvyšší dovolené rychlosti strojvedoucím vlaku S04

Strojvedoucí služebního vlaku S04 byl povinen jet jízdou podle rozhledu jak v obvodu stanice Náměstí Míru dle ustanovení § 76 odst. 11 vnitřního předpisu D 2/1, tak i ve vyloučené koleji mezi stanicemi Náměstí Míru a Muzeum A dle § 75 odst. 3 písm. c) vnitřního předpisu D 2/1.

Přičemž jízda podle rozhledu je podle § 1 odst. 5 vnitřního předpisu D 1/1 *„nezabezpečená jízda vozidla rychlostí nejvíce 20 km/h řízená strojvedoucím podle jeho rozhledu tak, aby vozidlo zastavilo před jiným vozidlem ohrožujícím jeho jízdu a podle možností i před jinou překážkou."*

Služební vlak S04 během jízdy po vyloučené koleji č. 2 ze stanice Náměstí Míru do stanice Muzeum A v 0:49:17 h jel dle výpisu z registračního rychloměru DV rychlostí 28 $km.h^{-1}$, čímž překročil stanovenou rychlost o 8 $km.h^{-1}$, a tím porušil ustanovení § 1 odst. 5 vnitřního předpisu D 1/1. Uvedené nelze posuzovat v příčinné souvislosti s předmětnou MU, protože nemělo souvislost s jejím vznikem.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností **dopravce DPP**, **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, ...*";

- § 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“

- § 75 odst. 3 písm. c) vnitřního předpisu D 2/1:

  „Pro řízení jízdy služebního vlaku na vyloučené koleji platí tato ustanovení: při jízdě služebního vlaku na vyloučené koleji neplatí permisivní návěstidla a strojvedoucí musí řídit vlak jízdou podle rozhledu“.

- § 1 odst. 5 vnitřního předpisu D 1/1:

  „Jízda podle rozhledu je nezabezpečená jízda vozidla rychlostí nejvíce 20 km/h …“.

4. Dávání návěsti 53 „Pozor“ lokomotivní píšťalou místo lokomotivní houkačkou

Dopravce DPP byl povinen postupovat dle jím stanovených jednotných technologických postupů při provozování drážní dopravy, obsažené mj. ve svých vnitřních předpisech D 1/1 a D 2/1.

Strojvedoucí služebního vlaku S04 měl podle vnitřního předpisu D 1/1 mj. za povinnost dávat návěst 53 „Pozor“, tj. jeden dlouhý zvuk houkačkou, k varování osob v koleji nebo její blízkosti. Ale dle výpisu z registračního rychloměru SHV MUV 73.002 M4 strojvedoucí při jízdě služebního vlaku S04 opakovaně používal lokomotivní píšťalu, nikoliv lokomotivní houkačku, při dávání návěsti 53 „Pozor“ (viz bod 3.1.7 této ZZ).

Sám strojvedoucí v úředním záznamu pro PČR (viz bod 3.1.9 této ZZ) k tomuto uvedl, že v rozporu s předpisem dal návěst „Pozor“ píšťalou a ne houkačkou. Starý předpis dle jeho názoru nereflektuje skutečnost, že píšťala je v dnešní době dostatečně silná a slyšitelná na sto metrů, avšak houkačka je strašně silná, až ohlušující, a proto strojvedoucí v dnešní době běžně dávají návěst „Pozor“ pouze píšťalou.

V daném případě je nutno podotknout, že služební vlak a pracovníci se nacházeli v uzavřeném (velmi dobře rezonujícím) prostoru nástupiště metra a v otevřeném prostředí venku. A protože zvuk (hluk) z lokomotivní houkačky je mnohem silnější než zvuk (hluk) z lokomotivní píšťaly, tak by místo potřebného upozornění pracovníků by mohlo dojít k jejich leknutí a nečekaní až nežádoucí (protichůdné) reakci. V daném případě se podle DI jedná pouze o formální, nikoliv faktické porušení ustanovení vnitřního předpisu D1/1 DPP, za účelem zajištění bezpečnosti a zachování zdraví.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce **DPP**, **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, ...*“;

- § 17 odst. 1 vnitřního předpisu D1/1:

  „Návěst 53, Pozor, Jeden dlouhý zvuk houkačkou“.

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.

Působnost drážních správních úřadů vykonávají v rozsahu stanoveném zákonem č. 266/1994 Sb. též obce v přenesené působnosti, v jejichž obvodu se nachází dráha tramvajová, trolejbusová, lanová nebo dráha speciální (metro).

Povinností DÚ, resp. drážních správních úřadů v přenesené působnosti, je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu/jim určené bezpečnostní doporučení sdělit DI, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal/přijali.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností vnitrostátního bezpečnostního orgánu.

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

1. Zaměstnanci společnosti GENIO

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU se Drážní inspekce zabývala faktory, které mohly vyplývat z činnosti pracovníků subdodavatele stavebních prací společnosti GENIO jako cizí organizace, konkrétně zraněného pracovníka a stavbyvedoucího jako jejích zaměstnanců.

V případě postupu později zraněného pracovníka společnosti GENIO se DI zabývala dodržením podmínek stanovených vnitřními předpisy DPP, včetně vnitřního předpisu O 5/1 ve spojení s vnitřní směrnicí Os 3/1, a to zejména ve vztahu k zásadám chování v kolejích

nebo v jejich blízkosti. Konkrétně ustanovení § 2 odst. 6 vnitřního předpisu O 5/1, ve spojení s Výňatkem z předpisu O 5/1 Přílohy č. 1 vnitřní směrnice Os 3/1 stanoví, že „*Pracovníci v kolejích nebo v jejich blízkosti jsou povinni sledovat pohyb kolejových vozidel ze všech směrů (v době přepravní výluky jezdí vlaky na trati metra v obou kolejích oběma směry).*

Blíží-li se k těmto pracovníkům kolejové vozidlo, musí neprodleně uvolnit prostor potřebný pro průjezd tohoto vozidla a upozornit na něj i ostatní osoby ve své blízkosti.“

Dále v § 2 odst. 7 vnitřního předpisu O 5/1 je stanoveno, že „*Ve smyslu předchozího odstavce tohoto paragrafu musí pracovníci z koleje vystoupit na místo předem určené vedoucím práce; není-li toto místo určeno předem, musí vystoupit na tu stranu, kde není zřízena PK.“*

Pracovníci pracovali pod dozorem provozního zámečníka 2 ve funkci vedoucího prací. V době před posledním rozjezdem soupravy vlaku před vznikem MU pracovníci včetně později zraněného pracovníka nestáli v prostoru koleje, ze kterého by měli vystoupit, ale stáli mezi hranou nástupiště a bezpečnostním pásem.

Případné porušení výše uvedených ustanovení vnitřního předpisu O 5/1 později zraněným pracovníkem společnosti GENIO nelze vzít v úvahu, jelikož později zraněný pracovník byl dle kamerového záznamu na nástupišti v blízkosti soupravy služebního vlaku S04 bezprostředně před jejím uvedením do pohybu stále přítomen spolu se stavbyvedoucím a dalším pracovníkem cizí organizace a oba sledovali přední část soupravy vlaku S04, ale otevřený napínák byl na zadní části soupravy vlaku S04.

V blízkosti jednoznačně menší než 50 cm od soupravy služebního vlaku S04 se dle kamerového záznamu nacházel později zraněný pracovník po celou dobu od doby před jeho uvedením do pohybu až do samotného času vzniku MU. Do blízkosti soupravy služebního vlaku S04 po jeho uvedení do pohybu nevstoupil opětovně (ale stále se naházel v blízkosti vlaku S04), a to ani při sebrání kanystru z 2. vozu (PVd 11) rozjíždějící se soupravy služebního vlaku. Později zraněný pracovník dle záznamu kamery po celou dobu sledoval odjíždějící přední část soupravy vlaku S04 a stál na nástupišti, takže byl přesvědčen, že neprodleně uvolnil prostor potřebný pro průjezd tohoto vozidla. K MU došlo následkem překročení obrysu vozidla uvolněním napínáku.

Dle vyjádření později zraněného zaměstnance pro DI jemu ani ostatním nikdo nesdělil, aby ustoupili od soupravy, stejně tak dle vyjádření stavbyvedoucího se toto nestalo. Rovněž z kamerového záznamu není zřejmé, že by VSV či kdokoliv jiný upozornil později zraněného pracovníka spolu s ostatními osobami, aby si od soupravy odstoupili, že se bude se soupravou pohybovat (viz bod 3.1.9 této ZZ). Ještě před rozjezdem služebního vlaku S04, v čase 0:58:37 h dal strojvedoucí návěst 53 „Pozor“, lokomotivní píšťalou, čímž není dotčena povinnost VSV služebního vlaku S04 zpravit pracovníky nacházející se v bezprostřední blízkosti uvedených vozidel o zamýšleném pohybu vlaku a ani ostatní povinnosti VSV ve smyslu ustanovení vnitřních předpisů D 2/1 a V 5/1 (viz bod 4.1.1 této ZZ).

Jak vyplynulo z kamerového záznamu, před uvedením soupravy služebního vlaku S04 do pohybu se později zraněný pracovník nacházel v bezprostřední blízkosti uvedených vozidel ve smyslu ustanovení § 82 odst. 1 písm. f) vnitřního předpisu D 2/1. Pojem „bezprostřední blízkost“ vymezena předmětným ustanovením vnitřního předpisu D 2/1 však není vnitřními předpisy blíže specifikována konkrétní hodnotou (vzdáleností od

vozidel služebního vlaku), tedy není zaručeno, že každý zaměstnanec bude posuzovat „bezprostřední blízkost“ stejně. DI proto považuje za vhodné, aby bezprostřední blízkost uvedených vozidel ve smyslu ustanovení § 82 odst. 1 písm. f) vnitřního předpisu D 2/1 byla vnitřními předpisy DPP konkrétně definována s uvedením konkrétní vzdálenosti (viz bod 6 této ZZ).

Stavbyvedoucí dle kamerového záznamu po vyložení nářadí z 2. vozu (PVd 11) v čase přibližně od 0:58:36 h zhruba v úrovni konce 1. vozu (PVd 90z) začal ukazovat rukou dopředu směrem k provoznímu zámečníkovi 1 DPP stojícím za koncem nástupiště, který prováděl pohyb bílou svítilnou odpovídající znaku návěsti 58 „Přiblížit“.

Stavbyvedoucí před uvedením soupravy služebního vlaku S04 do pohybu v 0:58:41 h, dle kamerového záznamu, již žádný pohyb rozsvícenou bílou svítilnou neprováděl. Stavbyvedoucí se dle svého vyjádření pro PČR a DI domluvil s provozním zámečníkem, strojvedoucím a VSV služebního vlaku S04, že na smluvený signál předá služební vlak pracovní četě DPP, která si měla vyložit z vlaku pytlovaný beton.

Signál dle jeho sdělení měl znamenat, že materiál byl vyložen a služební vlak již nepotřebují, nemělo se jednat o ruční návěst pro posun ve smyslu vnitřního předpisu D 1/1. Dle vyjádření stavbyvedoucího se nemělo jednat o návěst „Svolení k odjezdu“ (viz bod 3.1.9 této ZZ). Návěst „Svolení k odjezdu“ není vnitřním předpisem D 1/1 definována. Ve smyslu ustanovení § 22 odst. 3 písm. b) Přílohy č. 1 vnitřního předpisu D 2/1 lze dát svolení k odjezdu služebnímu vlaku mj. návěstí 67, „Odjezd“, oprávněným pracovníkem dle vnitřního předpisu D 1/1, tj. v případě jejího nočního znaku *„Svislé pohyby noční výpravkou (svítilna se zeleným světlem); tato návěst může být doplněna jedním dlouhým zvukem píšťalky.“* Předmětné svolení k odjezdu se nevztahuje na případ jízdy služebního vlaku na vyloučené koleji.

Stavbyvedoucí společnosti GENIO dle kamerového záznamu prováděl pohyb čelovou svítilnou, který odpovídal znaku ručních návěstí pro posun, pouze v souvislosti s pohybem soupravy služebního vlaku po prvním rozjezdu ve stanici Muzeum A do zastavení v čase 0:52:41 h před započetím vykládacích prací z 2.vozu (PVd 11), odjištěním závěru zadního řetězu, napínáku, a jeho ponechání v otevřené poloze.

Uvedený postup stavbyvedoucího ani v případě pohybu služebního vlaku S04 při prvním rozjezdu ve stanici Muzeum A nezbavuje VSV povinnosti řídit jízdu služebního vlaku ručními návěstmi pro posun na pracovním místě ve smyslu ustanovení vnitřního předpisu D 2/1.

Ve smyslu § 82 odst. 1 písm. f) vnitřního předpisu D 2/1 nelze VSV služebního vlaku S04 zbavit povinnosti řídit jízdu služebního vlaku na pracovním místě ručními návěstmi pro posun, včetně povinnosti zpravit pracovníky (včetně později zraněného pracovníka) v blízkosti vozidel o každém zamýšleném pohybu soupravy služebního vlaku S04. Stejně tak nelze VSV služebního vlaku S04 zbavit povinnosti ve smyslu § 82 odst. 1 písm. g) vnitřního předpisu D 2/1 zkontrolovat před každým jeho pohybem, že jeho náklad, nářadí, odnímatelné části vozidel, spojovací prostředky atd. nemohou ohrozit bezpečnost osob (viz bod 4.1.1 této ZZ).

2. Vzájemné předání informací o rizicích a přijatých opatřeních mezi společnostmi (zaměstnavateli) DPP, Pražské silniční stavby a GENIO

Obecně je zaměstnavatel povinen zajistit podmínky pro bezpečnou práci svým zaměstnancům s přihlédnutím na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se vztahují přímo k výkonu konkrétní práce. Zároveň v § 101 odst. 2 stejného zákona je uvedeno, že péče o bezpečnost a ochranu zdraví při práci uložená zaměstnavateli je také nedílnou a rovnocennou součástí pracovních povinností vedoucích zaměstnanců na všech stupních řízení v rozsahu pracovních míst, na kterém působí. Z výše uvedeného vyplývá, že zajistit bezpečnost práce na svém pracovišti nebo pracovním úseku je povinen vedoucí zaměstnanec, který má dle § 302 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb. povinnost vytvářet příznivé pracovní podmínky a zajišťovat BOZP při práci. Společnost DPP vydala vnitřní předpisy MPBP, BOZP, O 5/1 a vnitřní směrnici Os 3/1, kterými byly mj. ošetřeny základní povinnosti zaměstnavatele DPP, vedoucích zaměstnanců, zaměstnanců a cizích organizací v oblasti BOZP.

Za účelem snížení rizika jsou zaměstnavatelé (tzn. DPP, Pražské silniční stavby s.r.o. a GENIO), jejichž zaměstnanci plní pracovní úkoly na jednom pracovišti, povinni dle § 101 odst. 3 zákona č. 262/2006 Sb. si vzájemně předat písemně informace o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením včetně pověření zaměstnavatele-koordinátora, který bude koordinovat provádění opatření k ochraně bezpečnosti a zdraví zaměstnanců a postupy k jejich zajištění. Koordinátorem byl určen zástupce (jednatel a stavbyvedoucí v jedné osobě) společnosti Pražské silniční stavby s.r.o.

- společnost DPP měla smluvní vztah ke společnosti Pražské silniční stavby s.r.o a došlo k vzájemnému předání seznamu rizik a opatření, a to dokumentem „Doklad o seznámení vedoucích pracovníků cizích organizací s riziky a s přijatými patřeními a informací o způsobu zajištění BOZP“ ze dne 30. 1. 2025;
- společnost Pražské silniční stavby s.r.o. měla smluvní vztah se společnosti GENIO a dokumentem „SEZNÁMENÍ S RIZIKY“ ze dne 24. 2. 2025 deklarovali, že si vzájemně přebírají a předávají rizika;
- společnosti Pražské silniční stavby s.r.o. a DPP dle dokumentu „Prokazatelné seznámení s riziky Pražské silniční stavby/DPP.a.s.“ ze dne 19. 6. 2025 provedli proces prokazatelného seznámení s riziky, která se vztahují ke stavbě DPP realizované společností Pražské silniční stavby s.r.o. včetně podřízených organizací.

Vlastním šetřením DI nebylo prokázáno porušení povinností stanovených ustanovením § 101 odst. 3 zákona č. 262/2006 Sb.

Úlohy a povinnosti jiných osob nebo subjektů nesouvisely přímo 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

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU se Drážní inspekce zabývala faktory, které mohly vyplývat z konstrukce drážních vozidel, konkrétně bočnic 2. vozu (plošinového vozu PVd 11) a způsobu zajištění jejích řetězů mechanismem v zajištěné poloze (viz Obr. č. 5 a Obr. č. 6).

Předmětný 2. vůz byl plošinový vůz s prodlouženou ložnou plochou osazený na podélných stranách bočnicemi. Bočnice jsou upevněny k rámu vozu PVd pomocí pantů, uzavřené bočnice jsou navzájem spojeny a v rozích zajištěny hákovými uzávěry. Protilehlé bočnice v úrovni podélníků rámu vozu jsou vzájemně zajištěny řetězovým mechanismem. Zajišťovací mechanismus tvoří držák řetězu, který je upevněný v horní části stranové bočnice, článkový řetěz připevněný k držáku řetězu, a závěr řetězu – napínák. Provedení zajišťovacího mechanismu v zavřené a zajištěné poloze vyhovuje obrysu dle ČSN 28 0338 – Obrysy pro kolejová vozidla metra. Závěr řetězu – napínák**,** v zavřené a zajištěné poloze vyhovující obrysu dle předmětné normy nezasahoval do úrovně hrany nástupiště.

Předmětný 2. plošinový vůz pro metro, s evidenčním číslem PVd 11, řady PVd (přívěsný vozík dlouhý), s výrobním číslem 48/92 (rok výroby 1992) byl uveden do provozu dne 8. 12. 1992. Podle posledního Zápisu o technické kontrole DV provedeného podle přílohy č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb. ze dne dne 12. 11. 2024 byla v rozsahu provedené kontroly mj. úplnost vybavení DV, funkčnost ovládacích mechanismů a stav podlah a bočnic, s výsledkem, že vyhovuje a se závěrem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách“.

Rovněž dle Komisionální prohlídky DV uskutečněné za přítomnosti DI nebyla na předmětném 2. voze (PVd 11) zjištěna závada mající vliv na vznik předmětné MU.

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 výrobci drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU se Drážní inspekce zabývala faktory, které mohly vyplývat ze zdravotní způsobilosti, odborné přípravy zaměstnanců, osobní situace, včetně fyzického a psychického stresu. U pracovníků zúčastněných na MU a provozního zámečníka 2 ve funkci vedoucího prací byla po MU provedena zkouška na požití alkoholu s negativním výsledkem.

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy, dopravce a externí pracovníky pracující v obvodu dráhy, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zejména zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb., vyhláškou č. 79/2013 Sb., vyhláškou č. 260/2023 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

Strojvedoucí služebního vlaku S04

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

- poslední zdravotní prohlídku se závěrem zdravotně způsobilý mj. pro výkon činnosti strojvedoucího i pro práci v noci měl ze dne 19. 7. 2024,
- měl platný průkaz způsobilosti k řízení DV na dráze speciální, pro druhy hnacích vozidel motorová a speciální;
- poslední pravidelnou zkoušku T5 strojvedoucí nezávislé trakce úspěšně vykonal dne 5. 6. 2025;
- poslední školení BOZP a PO dne 3. 10. 2024;
- školení MPBP, vstup na tratě metra a práce na tratích metra, vstup do kolejiště, je-li přívodní kolejnice bez napětí i pod napětím a školení osoby poučené dle vyhlášky č. 100/1995 Sb. bylo ze dne 11. 7. 2024.

Vedoucí služebního vlaku S04

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

- poslední zdravotní prohlídku se závěrem zdravotně způsobilý pro výkon činnosti železničáře měl ze dne 6. 2. 2025 i pro práci v noci;
- první zkoušku T9 pro pracovní činnost Železničář – VSV úspěšně vykonal dne 6. 12. 2007;
- poslední pravidelnou zkoušku T9 pro pracovní činnost Železničář – VSV úspěšně vykonal dne 5. 6. 2023;
- poslední školení BOZP a PO ze dne 6. 2. 2025;
- školení MPBP, vstup na tratě metra a práce na tratích metra a kabiny strojvedoucího, vstup do kolejiště, je-li přívodní kolejnice bez napětí i pod napětím a školení osoby poučené dle vyhlášky č. 100/1995 Sb. bylo ze dne 19. 2. 2025.

Provozní zámečník 1

Bezprostředně před vznikem MU dával návěst 58 „Přiblížit“ směrem na VSV služebního vlaku S04.

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

- poslední zdravotní prohlídku se závěrem zdravotně způsobilý pro výkon činnosti provozního zámečníka měl ze dne 25. 9. 2023, včetně vstupu bez dozoru na provozovanou dopravní cestu;
- absolvoval poslední školení BOZP ze dne 15. 10. 2023 a PO ze dne 1. 9. 2025;
- školení MPBP, vstup na tratě metra a práce na tratích metra, vstup do kolejiště, je-li přívodní kolejnice bez napětí i pod napětím, a školení osoby poučené dle vyhlášky č. 100/1995 Sb. bylo ze dne 18. 10. 2023;
- byl prokazatelně seznámen s technolog. postupy – výměna pražců dne 18. 9. 2025;
- provozní zámečník 1 dle předložených kvalifikací a vyjádření DPP nebyl provozním zaměstnancem a nedisponoval žádnou odbornou zkouškou podle vnitřního předpisu O2/1;
- měl znalost návěstí, včetně ručních návěstí pro posun: návěst 57, „Vzdálit“, návěst 58 „Přiblížit“ a návěst 30 „Stůj, zastavte všemi prostředky“, definovaných vnitřním předpisem D 1/1 na základě školení MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra.

Provozní zámečník 2 v pozici vedoucího prací

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

- poslední zdravotní prohlídku se závěrem zdravotně způsobilý pro výkon činnosti provozního zámečníka měl ze dne 30. 10. 2024 i pro práci v noci, včetně vstupu bez dozoru na provozovanou dopravní cestu;
- školení MPBP, vstup na tratě metra a práce na tratích metra, vstup do kolejiště, je-li přívodní kolejnice bez napětí i pod napětím, a školení osoby poučené dle vyhlášky č. 100/1995 Sb. bylo ze dne 25. 1 .2024 a 3. 7. 2024;
- měl znalost návěstí, včetně ručních návěstí pro posun: návěst 57 „Vzdálit“, návěst 58 „Přiblížit“ a návěst 30 „Stůj, zastavte všemi prostředky“, definovaných vnitřním předpisem D 1/1 na základě školení MPBP pro vstup na tratě metra a pro práce na tratích metra ze dne 3. 7. 2024;
- podle dokumentu DPP Souhlas č. 087/2023/01 ze dne 2. 4. 2024 od DPP k činnosti cizí organizace v metru, konkrétně společnosti Pražské silniční stavby s.r.o. jako zhotovitele stavebních prací, měl provádět pracovní dozor zaměstnanec útvaru 830000, konkrétně vedoucí provozu traťového hospodářství nebo jím pověřený pracovník;
- podle dokumentu ROV 2020-002-03 Výluka koleje pro výměnu pražců na trati A bylo v bodě 4 mj. uvedeno: „Jméno vedoucího prací a telefonní spojení bude vždy uvedeno v objednávce prací“.
- podle dokumentu OBJEDNÁVKA – PRÁCE S VLAKEM (VÝLUKY) vydaném DPP pro přepravní výluku dne 20. 11. 2025 pro stanici MUZEUM A, bylo mj. stanoveno

obsazení funkcí, a konkrétně vedoucím prací byl Provozní zámečník 2 v pozici vedoucího prací.

- podle písemného sdělení DPP, konkrétně Vedoucího provozu Traťového hospodářství zaslaného dne 28. 4. 2026, byly práce (výměna pražců) prováděny pod pracovním dozorem, který současně plnil povinnosti vedoucího práce stanovené ve vnitřním předpisu D2/1.

Zraněný pracovník společnosti GENIO

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

- dle lékařského posudku o zdravotní způsobilosti pro společnost GENIO ze dne 16. 1. 2025 byl zdravotně způsobilý pro druh práce stavebního dělníka zahrnující mj. práce II. kategorie a práce v noci; podle § 94 zákona č. 262/2006 Sb.;
- avšak v Žádosti o provedení pracovnělékařské prohlídky nebyla požadována ani uvedena prohlídka pro osoby vstupující bez dozoru na provozovanou dopravní cestu nebo osoby vykonávající činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy. Z výše uvedeného vyplývá nutnost provádět práci pod dozorem;
- dle předložených dokladů absolvoval seznámení s vnitřním předpisem O 5/1, vnitřní směrnicí Os 3/1 a technologickým postupem a školení BOZP a PO vedoucím zaměstnancem/pracovníkem dle osnovy DPP ze dne 24. 2. 2025, a to dle rámcové dohody mezi objednatelem Pražské silniční stavby s.r.o. a zhotovitelem, společností GENIO. Tato povinnost byla přenesena z dokumentu Souhlas č. 087/2023/01;
- obsahem vnitřního předpisu O 5/1 jsou i návěsti, včetně ručních návěstí pro posun: návěst 57 „Vzdálit“, návěst 58 „Přiblížit“ a návěst 30 „Stůj, zastavte všemi prostředky“, definovaných vnitřním předpisem D 1/1;
- pro společnost GENIO absolvoval poslední školení BOZP dne 3. 10. 2025 a PO dne 2. 10. 2024;
- pro společnost GENIO pracoval od roku 2019, konkrétně v metru na výměně dřevěných pražců za betonové, jak na dohodu o provedení práce, tak i dříve na hlavní pracovní poměr;
- v době vzniku MU pracoval pro společnost GENIO na základě dohody o provedení práce.

Stavbyvedoucí společnosti GENIO

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

- poslední zdravotní prohlídku se závěrem zdravotně způsobilý pro výkon činnosti strojvedoucího a pro vstup do kolejiště bez dozoru měl ze dne 16. 1. 2025;
- jako zástupce společnosti GENIO převzal (soupis) rizik a přijatých opatření a informací o způsobu zajištění BOZP včetně školení BOZP, PO, vnitřního předpisu O 5/1, vnitřní směrnice Os 3/1 a technologickým postupem dle Souhlasu č. 087/2023/01 od DPP;
- dle předložených dokladů absolvoval jako seznámení s vnitřním předpisem O 5/1, vnitřní směrnicí Os 3/1 a technologickým postupem a školení BOZP a PO vedoucím zaměstnancem/pracovníkem dle osnovy DPP ze dne 24. 2. 2025, a to dle rámcové

dohody mezi objednatelem Pražské silniční stavby s.r.o. a zhotovitelem, společností GENIO. Tato povinnost byla přenesena z dokumentu Souhlas č. 087/2023/01;

- obsahem vnitřního předpisu O 5/1 jsou i návěsti, včetně ručních návěstí pro posun: návěst 57 „Vzdálit“, návěst 58 „Přiblížit“ a návěst 30 „Stůj, zastavte všemi prostředky“, definovaných vnitřním předpisem D 1/1;
- pro společnost GENIO absolvoval poslední školení BOZP dne 3. 10. 2025 a PO dne 2. 10. 2024;
- měl platný průkaz způsobilosti k řízení DV vydaný dne 15. 6. 2021 na dráze speciální, pro druhy hnacích vozidel motorová a speciální;
- zkoušku T5 – strojvedoucí nezávislé trakce DPP úspěšně vykonal dne 1. 7. 2020.

Jednatel a Stavbyvedoucí společnosti Pražské silniční stavby s.r.o.

- dle předložených dokladů absolvoval jako vedoucí pracovník cizí organizace seznámení s riziky a s přijatými opatřeními a informaci o způsobu zajištění BOZP a PO od DPP ze dne 30. 1. 2025;
- dle předložených dokladů jako vedoucí pracovník zajistil mezi společností Pražské silniční stavby a společností GENIO vzájemné předání (soupisu) rizik a přijatých opatření a informací o způsobu zajištění BOZP včetně školení BOZP, PO, vnitřního předpisu O 5/1, vnitřní směrnice Os 3/1 a technologickým postupem dle Souhlasu č. 087/2023/01 od DPP.

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

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU se Drážní inspekce zabývala faktory, které mohly vyplývat z pracovní náplně nebo pracovní doby zaměstnanců bezprostředně zúčastněných na MU.

Strojvedoucí dne 19. 11. 2025 nastoupil na noční směnu ve 23:00 h, do doby vzniku MU nebyla potřeba čerpat přestávku a odpočinek před směnou měl více než 12 h. V listopadu měl výhradně noční směny od 23:00 h do 5:30 h, o délce 6:30 h, včetně čerpání přiměřené doby na oddech a jídlo (PDOJ) v průběhu směny, vždy neděle/pondělí až čtvrtek/pátek.

VSV služebního vlaku S04 dne 19. 11. 2025 nastoupil na noční směnu ve 22:30 h, do doby vzniku MU nebyla potřeba čerpat přestávku a odpočinek před směnou měl více než 12 h. V listopadu měl výhradně noční směny, od 22:30 h do 5:00 h, o délce 6:30 h včetně čerpání přiměřené doby na oddech a jídlo (PDOJ) v průběhu směny, vždy neděle/pondělí až čtvrtek/pátek.

Provozní zámečník 1 dne 19. 11. 2025 nastoupil na noční směnu ve 22:00 h, do doby vzniku MU nebyla potřeba čerpat přestávku a odpočinek před směnou měl více než 12 h. V listopadu měl výhradně noční směny od 22:00 h do 4:30 h, o délce 6:30 h, včetně přestávek na jídlo a oddech o délce 30 minut, vždy neděle/pondělí až čtvrtek/pátek.

Provozní zámečník 2 ve funkci vedoucího prací dne 19. 11. 2025 nastoupil na noční směnu ve 22:30 h, do doby vzniku MU nebyla potřeba čerpat přestávku a odpočinek před směnou měl více než 12 h. V listopadu měl výhradně noční směny od 22:30 h do 5:00 h,

o délce 6:30 h, včetně přestávek na jídlo a oddech o délce 30 minut, vždy neděle/pondělí až čtvrtek/pátek.

Zraněný zaměstnanec společnosti GENIO

- dle svého sdělení pracoval jako mistr pro společnost Technické služby Nové Strašecí s.r.o. na hlavní pracovní poměr v pracovních dnech od 7:00 do 15:30 h, kdy doba odpočinku mezi těmito směnami byla více než 12 h;
- bydlel cca 5 minut pěšky od sídla společnosti Technické služby Nové Strašecí s.r.o.;
- dle svého sdělení pracoval také jako dělník na úpravu kolejového svršku pro společnost GENIO na dohodu o provedení práce, v noci cca od 1:00 h do 3:00 h. Tento režim a rozpis směn v zaměstnání mu vyhovoval (viz bod 3.1.9 této ZZ);
- délka doby práce byla cca 2:20 h denně;
- cca v 0:40 h přicházel do stanice metra a cca v 00:45 h až 1:00 h podle doby příjezdu začínala příprava, tzn. vykládka potřebného materiálu z vozů vlaku;
- pro společnost GENIO pracoval cca 7 let;
- v listopadu 2025 měl v metru 2 směny ve všední dny v týdnu, mezi těmito směnami byl minimálně 1 pracovní den beze směny;
- dne 18. 11. 2025 v cca 1 h nastoupil na směnu pro společnost GENIO v Praze do stanice metra Muzeum A trvající cca 2,5 h;
- ohledně odpočinku uvedl, že měl odpočinek a dne 19. 11. 2025 byl od 16:00 h doma;
- dne 19. 11. 2025 pracoval od 7:00 h do 15:30 h pro společnost Technické služby Nové Strašecí s.r.o., od 16:00 h byl doma;
- dne 20. 11. 2025 v 0:30 h nastoupil na směnu pro společnost GENIO v Praze ve vestibulu stanice metra Muzeum A, do doby vzniku MU nebyla potřeba čerpat přestávku;
- při nástupu na směnu dne 20. 11. 2025 v 0:30 h se cítil odpočatý;
- dle zjištěných skutečností od doby ukončení směny pro společnost Technické služby Nové Strašecí s.r.o. (15:30 h) do doby začátku směny pro společnost GENIO (0:30 h) nevykonával (po dobu 9:00 h) práci pro žádného zaměstnavatele, ale přesouval se do místa výkonu práce pro společnost GENIO;
- dle písemného sdělení společnosti GENIO nikdy nepřišel na směnu unavený, neodpočatý atd.

Stavbyvedoucí společnosti GENIO

- dle sdělení společnosti GENIO ve 23:30 h pracovníci mají sraz u sídla společnosti GENIO, odkud jedou pracovními vozidly s řidiči do místa výkonu práce, po ukončení prací je řidiči vezou do sídla společnosti, pracovníci během cesty mohou odpočívat;
- běžně cca v 0:35 h se sejdou ve vestibulu sanované stanice, kde probíhá zapsání a sečtení všech pracovníků;

- dle sdělení GENIO pracovníci GENIO bez zástupce společnosti Pražské silniční stavby, bez doprovodu zaměstnance pověřeného DPP nemají do prostor metra umožněn vstup;
- poté, co je dozorčí stanice pustí do prostor metra, probíhá příprava;
- práce v metru probíhá v noci cca přibližně od 1:00 h do 3:00 h;
- po ukončení a předání prací probíhala cesta zpět do sídla společnosti;
- v listopadu 2025 měl obvykle v metru 2 noční směny ve všední dny v týdnu;
- poslední směnu v metru před vznikem předmětné MU měl dne 11. 11. 2025, při délce směny cca 2,5 h nebylo třeba čerpat přestávku;
- dne 20. 11. 2025 v 0:30 h nastoupil na směnu ve vestibulu stanice metra Muzeum A, do doby vzniku MU nebyla potřeba čerpat přestávku.

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

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU se Drážní inspekce zabývala faktory, které mohly vyplývat z organizačních faktorů nebo úkolů, včetně kontrolní činnosti svých zaměstnanců bezprostředně zúčastněných na MU, konkrétně u provozního zámečníka 1, provozního zámečníka 2 ve funkci vedoucího prací, strojvedoucího a VSV.

Strojvedoucí a VSV služebního vlaku S04 za období 2024-2025 do doby vzniku předmětné MU neměli žádnou mimořádnou událost a DPP nebyly evidovány žádné stížnosti nebo nedostatky při výkonu jejich práce od zaměstnanců DPP nebo pracovníků cizích organizací.

U provozního zámečníka 2 ve funkci vedoucího prací, jenž toho dne byl určen do funkce vedoucího prací, a pro výkon pracovního dozoru za období 2024-2025 do doby vzniku předmětné MU nebyly DPP evidovány žádné stížnosti ze strany zaměstnanců DPP ani zaměstnanců cizích organizací a žádné výtky k výkonu profese provozního zámečníka.

U provozního zámečníka 1, nebyly DPP evidovány žádné, stížnosti nebo nedostatky při výkonu jeho práce za uvedené období, a to ani ze strany DPP ani pracovníků cizí organizace.

Společnost GENIO dle svého písemného sdělení neprováděla kontrolní činnost zaměstnanců (tj. zraněného zaměstnance a stavbyvedoucího) a jejich provedených úkonů, jelikož to nikdy nebylo potřeba a všechny jejich provedené práce byly vždy provedeny a hlavně převzaty bez závad.

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

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

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

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

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

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

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

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky v příčinné souvislosti se vznikem MU (více viz bod 4.1.1 této ZZ).

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

Na dráze speciální není povinnost mít zaveden systém bezpečnosti provozovatele dráhy ani systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce.

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

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

Provozovatel dráhy a dopravce provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a na základě platné licence.

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

Obdobná MU na dráze speciální není DI evidována.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- udělení pokynu vedoucím služebního vlaku k uvedení soupravy služebního vlaku S04 do pohybu strojvedoucím, aniž by:
  - vedoucí služebního vlaku zpravil pracovníky, kteří se nacházeli v bezprostřední blízkosti soupravy služebního vlaku S04, o jeho zamýšleném pohybu;
  - se vedoucí služebního vlaku přesvědčil o stavu zajišťovacích prvků bočnic plošinového vozu řazeného v soupravě služebního vlaku S04, které ve svém odjištěném stavu zasahovaly mimo průjezdný profil (obrys) soupravy.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- the head of the service train No. S04 gave an instruction to the train driver to set the service train in motion, without:
  - the head of the service train No. S04 informed workers who were situated in immediate nearness of the service train No. S04 about its intended movement;
  - the head of the service train No. S04 become convinced about state of safety elements on a side of flat wagon which were unsecured and encroached outside of the structure gauge.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

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

DPP, prostřednictvím útvaru 830000 (jednotka Stavby a tratě) z úseku 800000 (úsek technický – Metro) vydal Zhodnocení předmětné MU, včetně závěrů šetření.

Přijatá opatření:

1. Vedoucí útvaru 831420 projednal Zhodnocení předmětné MU se strojvedoucím.
2. Vedoucí útvaru 831420 projednal Zhodnocení předmětné MU s VSV.

   VSV při projednání zhodnocení MU vyjádřil vedoucímu útvaru 831420 nesouhlas se závěry šetření. Bylo mu doporučeno postupovat dle provozního předpisu O 4/1 § 17 odstavce 3 a sepsat i bez vyzvání Vyjádření k mimořádné události.
3. VSV dne 18. 12. 2025 vykonal mimořádnou zkoušku T9 pro profesi Železničář – VSV, dle provozního předpisu O 2/1 s výsledkem „prospěl“.
4. VSV byly sníženy výkonnostní kolektivní odměny za měsíc listopad roku 2025.

5. Zhodnocení MU 474/B bude zařazeno do programu nejbližšího pravidelného poučování pro profese strojvedoucí NTP a železničář – VSV.
6. Vedoucí útvaru 830000 zajistí ve spolupráci s ostatními jednotkami ÚT-M a JPM provedení revize provozně předpisové soustavy vzhledem k jízdám služebních vlaků.

Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager and the railway undertaking Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. took the following measures after the occurrence:

- issued Evaluation of this occurrence, including conclusion of investigation, through division 830000 (unit Construction and lines) and division 800000 (unit technical – Metro).

Approved measures:

1. The head of division 831420 discussed Evaluation of this occurrence with the train driver.
2. The head of division 831420 discussed Evaluation of this occurrence with the head of the service train.

   The head of the service train express disagreement to the head of division 831420 with conclusion of investigation. It was recommended him proceed according to Article 17(3) of the operation regulation O 4/1 and write Statement to the occurrence without prior request.
3. The head of the service train performed extraordinary exam T9 for profession Railwayman – head of service train according to the operation regulation O 2/1 on 18.12.2025 with result „passed“.
4. It was reduced performance collective rewards for the head of the service train for November 2025.
5. Evaluation of this occurrence 474/B will be included to program of next regular schooling for profession Train driver of independent traction vehicles and Railwayman – head of service train.
6. The head of division 830000 will ensure in cooperation with other divisions ÚT-M and JPM performance of revision of operation-regulation system with regard to the operation of service trains.

5.3 Doplňující zjištění

U provozovatele dráhy a dopravce DPP:

- ve Zprávě o brzdění pro služební vlak S04 byly nesprávně vyplněny hodnoty hmotnosti nákladu, zatížení a hodnoty hrubé hmotnosti služebního vlaku S04;
- dávání návěsti 53 „Pozor“, strojvedoucím služebního vlaku S04 pomocí lokomotivní píšťaly, nikoliv houkačky;
- překročení dovolené rychlosti 20 $km.h^{-1}$ strojvedoucím služebního vlaku S04 při nutnosti dodržení podmínek jízdy podle rozhledu.

Additional observations

At the infrastructure manager and the railway undertaking DPP:

- it was incorrectly filled-in values of weight of freight, load and value of gross weight of the service train No. S04 at Report about braking for the service train No. S04;
- giving of signal 53 „Attention“ by the train driver of the service train No. S04 using locomotive whistle, not by locomotive horn;
- exceeding allowed speed 20 $km.h^{-1}$ by the train driver of the service train No. S04 during necessity observance conditions for ride according to on sight.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Magistrátu hlavního města Prahy:

- v rámci své činnosti jako drážního správního úřadu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy a dopravce Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s.:
  - úpravu znění vnitřního předpisu D 2/1 tak, aby byla specifikována vzdálenost vymezující bezprostřední blízkost vozidel služebního vlaku, při níž je vlaková četa povinna zpravit pracovníky, kteří se nacházejí v bezprostřední blízkosti uvedených vozidel, o každém zamýšleném pohybu tohoto vlaku.

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Municipality of the Capital City of Prague:

- as part of its activities as a railway administrative authority to accept a measure which ensure at infrastructure manager and railway undertaking Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.:
  - adjustment the internal regulation D 2/1 so that will be determine a distance delimited an immediate nearness of rolling stocks of a service train when the train crew is obligated to inform workers who are situated in immediate nearness of this rolling stocks about every intended movement of this train.

V Praze dne 5. listopadu 2026

Ing. Marek Mikloš
inspektor
Územního inspektorátu Praha

Ing. Josef Šimák
vedoucí
Územního inspektorátu Praha

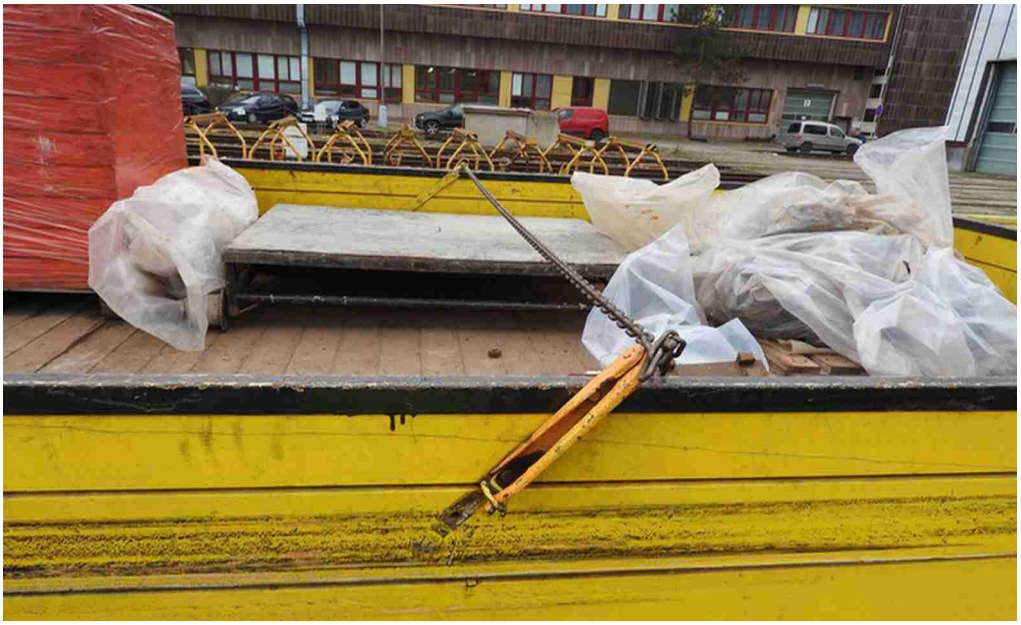
Elektronická pečeť: 5.11.2026
Certifikát autora podpisu:
Jméno: Drážní inspekce
Vydal: PostSignum Qualified CA 4

CRDIX003FJ0G

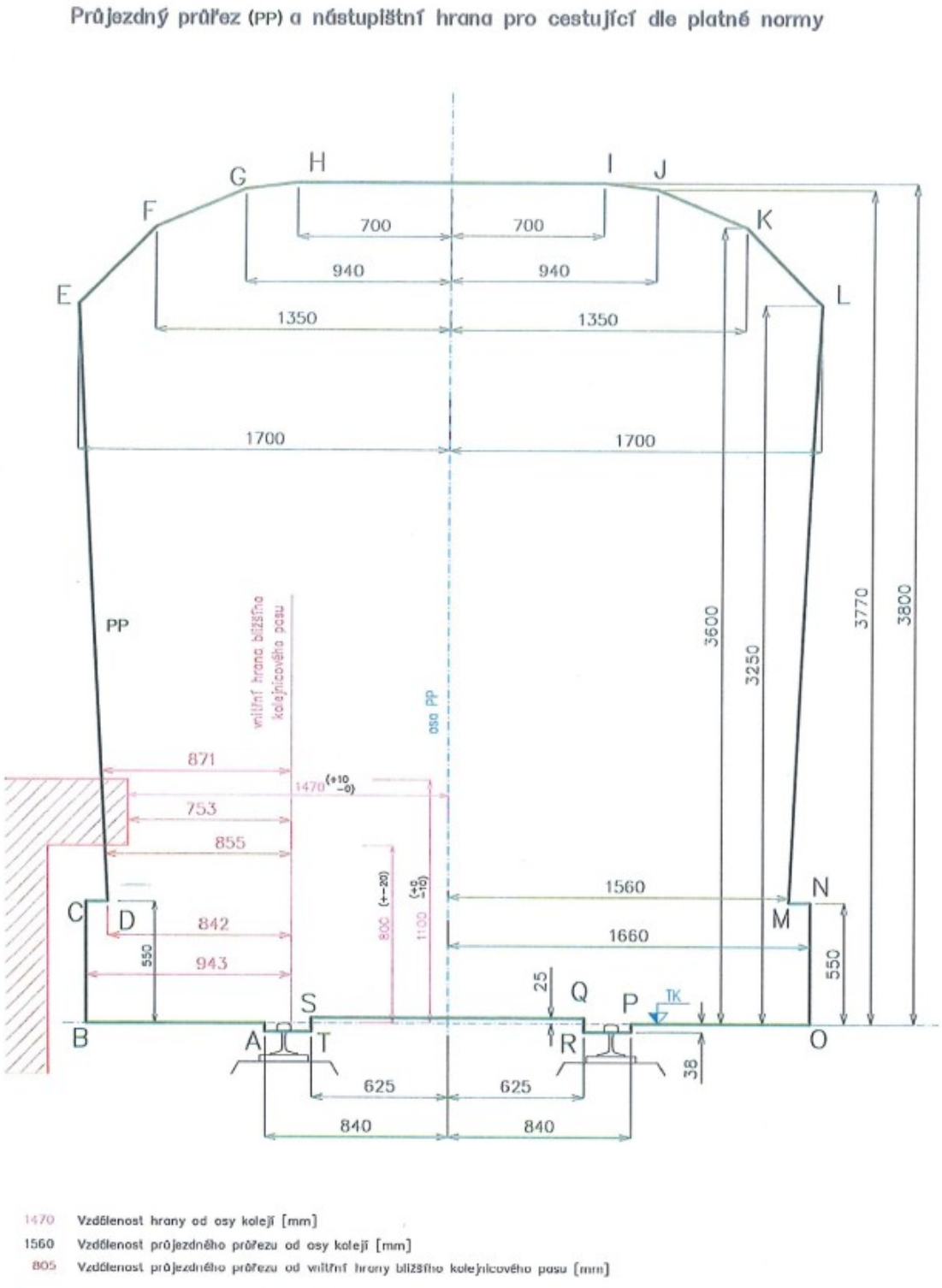
PŘÍLOHY



Obr. č. 5: Zajištěná bočnice 2. vozu (PVd 11) při komisionální prohlídce v depu Hostivař Zdroj: DI



Obr. č. 6: Zadní závěr řetězu – napínák 2. vozu (PVd 11) v zavřené a zajištěné poloze při komisionální prohlídce v depu Hostivař Zdroj: DI



Obr. č. 7: Průjezdný průřez a nástupištní hrany pro cestující dle platné normy, součást dokumentu Souhlas č. 087/2023/01 Zdroj: DPP. úprava DI