Glosa k projetí návěstidla v poloze Stůj

Ing. Josef Schrötter – nezávislý železniční expert

Projetí návěstidla v poloze Stůj mívá velmi často tragické následky. V posledních letech je počet těchto nehodových událostí velký a přes zavádění ETCS se prakticky nemění. Podle statistiky Drážního úřadu projeli strojvedoucí návěstidlo zakazující jízdu v roce 2024 celkem ve 178 případech, a v roce 2025 celkem 177krát. Statistika za rok 2026 ještě není zpracována. V listopadu 2026 došlo k několika nehodám. Dne 5. listopadu v 9:08 hodin projel posunový díl nedovoleně kolem návěstidla zakazujícího jízdu. Následně vjel do postavené vlakové cesty pro nákladní expres Nex 57009. V pondělí 16. listopadu 2026 v ranních hodinách projel nákladní vlak přepravující automobily návěstidlo zakazující jízdu. Obě v té době proti sobě jedoucí vlakové soupravy se podařilo zastavit pouhých 125 metrů od sebe. V úterý 17. listopadu 2026 došlo ke střetu dvou osobních vlaků (Os 9409 a Os 9507) na zhlaví hlavního nádraží v Praze, kde bylo podle předběžných vyjádření příčinou projetí návěstidla v poloze Stůj.

Kde hledat příčiny těchto nehod? Dříve byla na výjezdu z lokomotivního depa velká cedule s nápisem „Nespouštěj oči z tratě!“. V té době byla ještě většina lokomotiv parních a výhled z lokomotivy nebyl přímý. Trať musel sledovat strojvedoucí i topič. Velmi náročné to bylo v levostranných obloucích, kde skutečně musel sledovat trať pozorně topič. Dnes je situace jiná. Ze stanoviště strojvedoucího je na trať sice široký výhled, ale stanoviště jsou vybavena moderní technikou, takže strojvedoucí mimo trať sleduje také různé obrazovky, služební tablet a přijímá hovory na služebním telefonu či pře radiostanici, a je na to sám. Navíc dnes nevypravuje vlak výpravčí, ale po postavení návěstidla na volno a v čase odjezdu rozjíždí vlak strojvedoucí bez povelu dopravní obsluhy (jen dostává informaci u osobních vlaků, že je výstup/nástup cestujících ukončen – pokud ovšem nejede v režimu 0/0 – S, čili není na vlaku sám).

Velmi nebezpečné je telefonování při jízdě. Vím to sám z vlastní zkušenosti z automobilu. Mám v autě handsfree – sice pozorně sleduji vozidla přede mnou, ale dopravní značení mi často uniká. Podobné je to myslím i u strojvedoucích. Mělo by být zakázáno přijímat hovor nebo volat při vjezdu nebo odjezdu ze stanice.

Díval jsem se na statistiky projetí návěstidel v zahraničí. V Německu se případy nedovoleného projetí návěstidla na Stůj běžně stávají a v posledních letech jejich počet dokonce roste. Spolkový drážní úřad (Eisenbahn – Bundesamt, EBA) eviduje stovky takových událostí ročně. V roce 2022 to bylo 647 případů, v roce 2023 to bylo 669, v roce 2024 717 případů a v roce 2025 to bylo již 870 případů. Nejčastěji šlo o rozjetí vlaku ze stanice proti návěsti Stůj, například po odbavení cestujících, kdy se strojvedoucí mylně domnívá, že má postavenou vlakovou cestu. Ve Francii k případům projetí návěstidla na Stůj dochází, ale jejich počet je výrazně nižší než v Německu. Ročně se jedná přibližně o 150 až 200 takových událostí na celé francouzské železniční síti. Stejně jako v Německu nebo v Česku vzniká většina francouzských případů při rozjezdu ze stanice, kdy strojvedoucí přehlédne návěstidlo nebo zamění návěst pro

www.efektivnizeleznice.cz

sousední kolej. V Rakousku na železnici k nedovolenému projetí návěstidla na Stůj dochází, ale počty případů jsou výrazně nižší než v Německu. Ročně se na rakouské síti zaznamená přibližně 100 až 150 takových událostí, což zhruba odpovídá menšímu rozsahu sítě a hustotě provozu. Ve Španělsku k případům nedovoleného projetí návěstidla na Stůj dochází, a toto téma je v zemi pod drobnohledem úřadů. Státní agentura pro bezpečnost železnic Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) zavedla povinný systém hlášení těchto událostí, protože nedovolená projetí návěstidel patří k hlavním sledovaným rizikovým faktorům na španělské síti. Podle údajů AESF bylo jen na španělské vysokorychlostní síti mezi lety 2017 a 2024 zaznamenáno 78 případů projetí návěstidla. Celkový počet na celé síti správce Adif je vyšší a pohybuje se řádově v desítkách až nižších stovkách případů ročně. V Polsku na železnici k případům projetí návěstidla na Stůj dochází a jejich počet v posledních letech mírně roste. Podle oficiálních statistik polského drážního úřadu Urząd Transportu Kolejowego (UTK) bylo v roce 2025 zaznamenáno celkem 208 událostí typu SPAD, což je nedovolené projetí návěstidla nebo místa zastavení, z toho 87 případů tvořilo přímé projetí hlavního návěstidla nebo seřaďovacího návěstidla v poloze Stůj. V Itálii se případy nedovoleného projetí návěstidla na Stůj stávají, avšak jejich počet je ve srovnání s ostatními velkými evropskými zeměmi mimořádně nízký. Podle oficiálních zpráv italské bezpečnostní agentury ANSFISA se na celostátní síti ročně zaznamená jen kolem 50 až 60 takových událostí, což z Itálie dělá v tomto ukazateli jednu z nejbezpečnějších zemí v Evropě. Ale u zahraničních statistik nutno poznamenat, že projetí návěstidla v poloze zakazujícím jízdu, pokud nedojde ke škodě (např. poškození výhybky), se vede pouze jako dopravní závada a v celkové evidenci nefiguruje.

Asi bychom měli zjistit jaká opatření a technologie mají v Itálii, kde je nejnižší počet těchto událostí. Záchranou měla být u nás instalace ETCS, ale lidský faktor je stále ve hře. I ono ETCS dovoluje projetí návěstidla, protože může strojvedoucí zneužít možnost tzv. potlačení. To slouží při poruchách zařízení či při nutnosti vědomě projet návěstidlo zakazující jízdu vlaku (mapř. Při jízdě dlouhého vlaku). Co bohužel ale žádné zařízení nehlídá (a ani z principu hlídat nemůže), je projetí návěstí zakazujících jízdu při posunu.

www.efektivnizeleznice.cz