



# Výroční zpráva 2022

## Obsah

Drážní inspekce v roce 2022.....	3
Vývoj mimořádných událostí.....	3
Vývoj počtu vlastního šetření mimořádných událostí.....	4
Základní personální údaje.....	5
<b>Mimořádné události.....</b>	<b>6</b>
Mimořádné události.....	7
Mimořádné události na dráhách železničních kromě dráhy speciální (metra).....	8
Mimořádné události na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních (v metru).....	8
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	10
Střety drážních vozidel s osobami.....	12
Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	13
<b>Nejzávažnější mimořádné události v roce 2022.....</b>	<b>16</b>
Přehled šetřených MU.....	16
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	26
Bezpečnostní doporučení k MU z roku 2022.....	26

## DRÁŽNÍ INSPEKCE V ROCE 2022

Drážní inspekce je správní úřad a svou činnost zahájila 1. ledna 2003. Z pohledu Evropské unie je Drážní inspekce vnímána jako národní vyšetřovací orgán pro nezávislé šetření mimořádných událostí na dráhách a jako taková musí být nezávislá na všech subjektech v odvětví drážní dopravy.

Posláním Drážní inspekce je šetření mimořádných událostí v drážní dopravě (MU) vzniklých v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy v souladu s národní legislativou České republiky. Prvořadým úkolem Drážní inspekce je nezávislé šetření příčin a okolností vzniku MU, jehož cílem je objektivní zjištění všech příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a případné vydání bezpečnostních doporučení sloužících k předcházení vzniku dalších (obdobných) MU.

Šetření MU Drážní inspekci vychází zejména z těchto právních předpisů:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 266/1994 Sb. nebo zákon o dráhách);
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.).

Drážní inspekce, jakožto národní vyšetřovací orgán pro nezávislé zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě v České republice, je členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při Agentuře Evropské unie pro železnice (dále také jen Agentura). Během roku 2022 si plnila Drážní inspekce povinnosti vůči Agentuře, které vyplývají ze zákona č. 266/1994 Sb., zejména informovala stanoveným způsobem Agenturu o zahajovaných šetřeních, a to do 7 dnů od zahájení šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, průběžně informovala o svých zjištěních a zasílala Agentuře závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádných událostí, jejichž šetření dokončila. Agentuře byla rovněž zaslána anglická verze Výroční zprávy (NIB Annual Report 2021). Drážní inspekce je i nadále stálým členem pracovní skupiny na vzájemné hodnocení činnosti národních vyšetřovacích orgánů. V roce 2022 se zástupce Drážní inspekce v pozici jednoho ze tří členů hodnotícího týmu zúčastnil procesu vzájemného posouzení činnosti u národního vyšetřovacího orgánu Spolkové republiky Německo.

## VÝVOJ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Počet mimořádných událostí, usmrcených a zraněných osob se v roce 2022 vrátil na hodnoty před začátkem pandemie COVIDu. V roce 2022 zemřelo na všech dráhách 250 osob, což odpovídá hodnotám z let 2019 a 2020. Více než čtyři pětiny usmrcených jsou však lidé, kteří v rozporu se zákonem vstoupili do kolejí, kde je usmrtil příjíždějící vlak. Zatímco v letech 2020 a 2021 zaznamenala Drážní inspekce celkově nižší počty mimořádných událostí, v minulém roce se jejich počet přiblížil stavu v letech 2017 až 2019. V porovnání s rokem 2021 došlo k nárůstu počtu mimořádných událostí o více než 16 %. Současně s nárůstem počtu mimořádných událostí se zvýšil počet usmrcených osob o 21 %.

Největší vliv na počty usmrcených osob ve statistických výstupech Drážní inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem (chůze po trati, přecházení kolejí mimo přejezd), přičemž v roce 2022 byl počet střetů vlaku s osobou vyšší v porovnání s rokem 2021 o 26 %, což mělo vliv i na vyšší počet usmrcených při těchto nehodách, kterých bylo o 24 % více než v roce 2021.

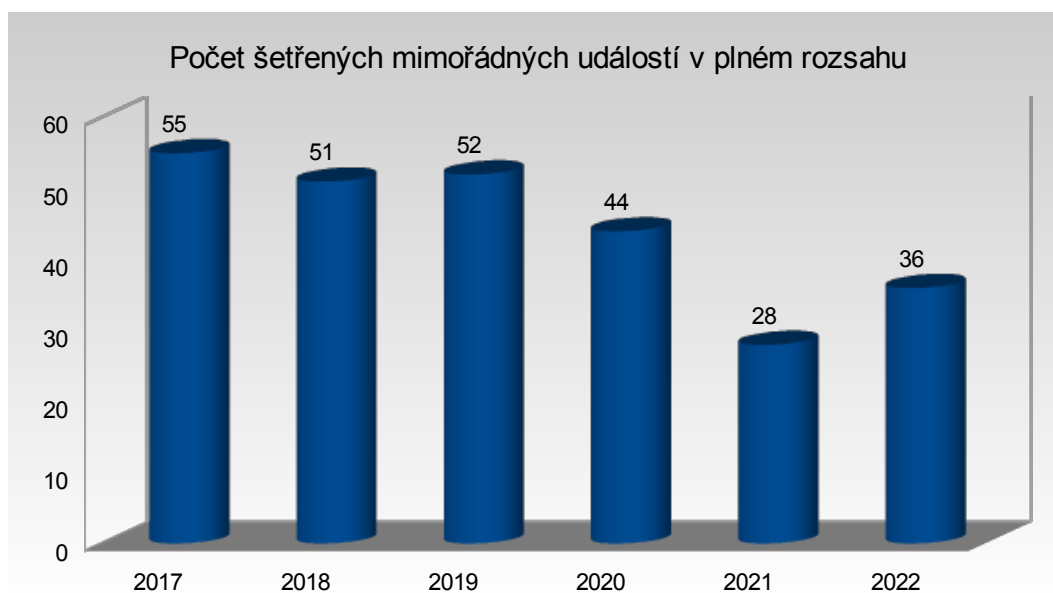
K nárůstu počtu mimořádných událostí došlo i na železničních přejezdech, kde Drážní inspekce v roce 2022 evidovala celkem 166 střetnutí (o 6 více než v roce 2021).

Ačkoliv nárůst počtu mimořádných událostí byl o necelá 4 %, tak celkový počet usmrčených při mimořádných událostech na železničních přejezdech vzrostl o 20 % na 35. Ještě více se pak zvýšil počet zraněných, a to o 36 %.

I v roce 2022 pokračoval nastolený trend zvyšujícího se počtu nedovolených jízd (tj. nedovolených jízd drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu), nicméně v porovnání s předchozím rokem nebyly tyto mimořádné události s tak tragickými následky. Zatímco v roce 2021 zemřeli při těchto událostech 4 lidé a dalších 60 jich bylo zraněno, tak v roce 2022 zemřel jeden člověk (strojvedoucí) a 11 osob bylo zraněno. Z hlediska dlouhodobých rozborů okolností vzniku těchto mimořádných událostí Dražní inspekce zjistila, že za většinou mimořádných událostí, kdy dojde k projetí návěstidla zakazujícího jízdu, stojí pochybení nebo omyl strojvedoucího, jinými slovy nepozornost.

## VÝVOJ POČTU VLASTNÍHO ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Dražní inspekce na základě oznámených skutečností je povinna se po oznámení vzniku MU rozhodnout, zda bude danou MU šetřit. Základním kritériem tohoto rozhodnutí je, vedle povinnosti Dražní inspekce vyplývající z ustanovení § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., také závažnost, opakovanost, souslednost MU, její dopad na bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy nebo požadavky provozovatele dráhy, dopravce, Dražního úřadu nebo orgánu jiného členského státu. V roce 2022 zahájila Dražní inspekce vlastní šetření u 36 mimořádných událostí.



## ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Kvalifikační struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	s VŠ vzděláním II. stupně	23	62,16
	s VŠ vzděláním I. stupně	7	18,92
	se SŠ vzděláním	7	18,92
	s nižším vzděláním	0	0,00
	celkem	37	100,00

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20 – 30 let	1	2,71
	31 – 40 let	15	40,54
	41 – 50 let	10	27,02
	51 – 60 let	7	18,92
	nad 60 let	4	10,81
	celkem	37	100,00

Zaměstnanost žen		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	ženy	6	16,22

# ***MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI***



## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### Kategorizace mimořádných událostí Drážní inspekci (dle § 49 zákona č. 266/1994 Sb.)

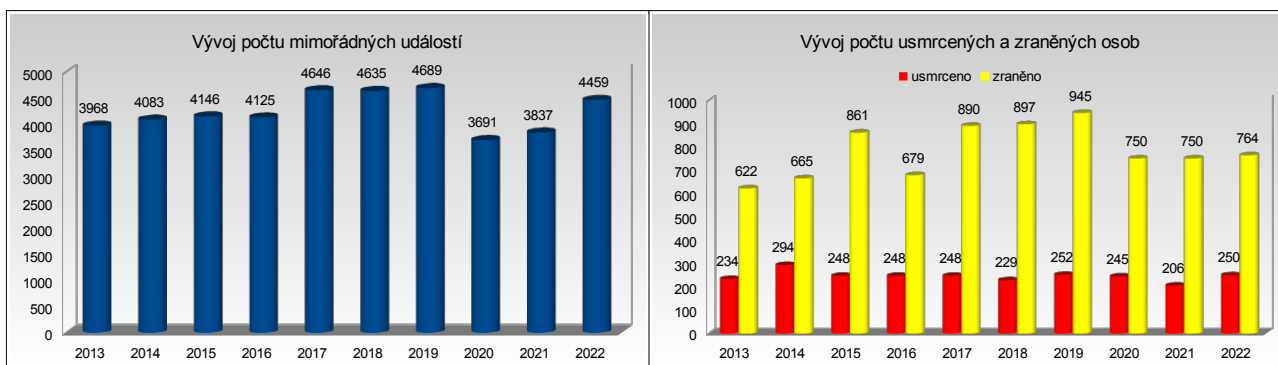
Mimořádnou událostí je nehoda nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrozily nebo narušily

- bezpečnost drážní dopravy,
- bezpečnost osob,
- bezpečnou funkci staveb nebo zařízení, nebo
- životní prostředí.

**Vážnou nehodou** je nehoda způsobená srážkou nebo vykolejením drážních vozidel, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví alespoň 5 osob nebo škoda na drážním vozidle, dráze nebo životním prostředí ve výši nejméně 2 000 000 EUR, nebo jiná nehoda s obdobnými následky.

**Nehodou** je událost, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví nebo jiná újma.

**Incidentem** je jiná událost než nehoda.

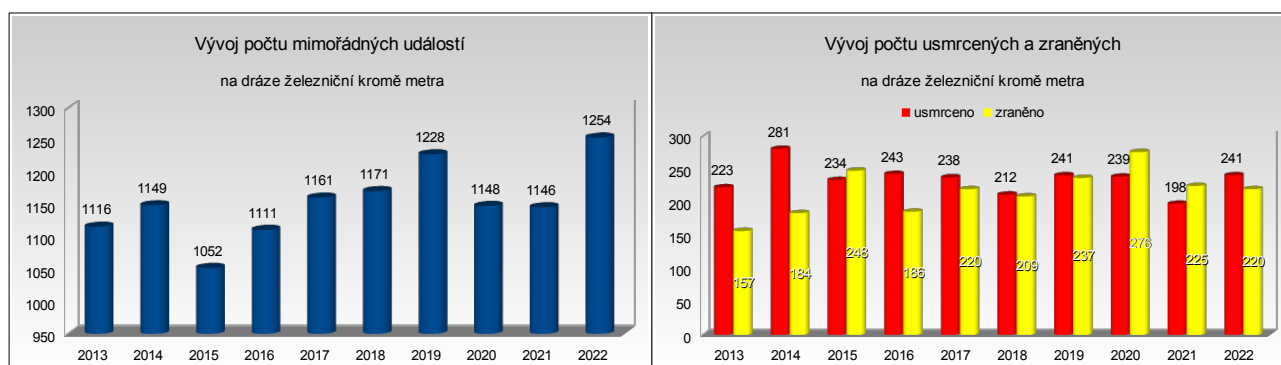


2022	počet MU	% rozdíl v porovnání s r. 2021	počet usmrcených osob	% rozdíl v porovnání s r. 2021	počet zraněných osob	% rozdíl v porovnání s r. 2021
dráha celostátní	851	8,27	199	17,75	137	-19,41
dráha regionální	249	9,21	42	44,83	77	50,98
dráha vlečka	154	16,67	0	0,00	6	50,00
dráha tramvajová	2565	24,21	6	50,00	398	21,71
dráha trolejbusová	601	-0,33	1	nárůst z 0	129	6,61
dráha speciální	31	72,22	2	-33,33	9	125,00
dráha lanová	8	60,00	0	pokles z 1	8	100,00
dráha místní	0	0,00	0	0,00	0	0,00
dráha zkušební	0	0,00	0	0,00	0	0,00
<b>celkem</b>	<b>4459</b>	<b>16,21</b>	<b>250</b>	<b>21,36</b>	<b>764</b>	<b>12,19</b>

Počet šetřených mimořádných událostí hlášených do Agentury Evropské unie pro železnice										
kalendářní rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
srážka vlaků	2	7	6	3	9	11	10	9	8	7
vykolejení vlaku	14	6	5	4	10	13	12	12	7	9
srážka s překážkou	1	1	4	0	6	2	4	2	1	2
střetnutí na přejezdu	5	7	8	2	17	22	11	12	5	9
požár drážního vozidla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
újmna na zdraví způsobená jedoucím DV	2	2	1	1	3	4	2	5	1	2
jiné mimořádné události	7	6	2	2	10	9	11	4	5	7
<b>celkem</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>12</b>	<b>55</b>	<b>61</b>	<b>50</b>	<b>44</b>	<b>27</b>	<b>36</b>

### Mimořádné události na dráhách železničních kromě dráhy speciální (metra)

Počet mimořádných událostí na dráhách železničních kromě dráhy speciální (metra) meziročně vzrostl o 108 mimořádných událostí. Celkem při těchto událostech zemřelo 241 osob, což je třetí nejvyšší počet za uplynulých 10 let, a dalších 220 bylo zraněno. Největší podíl na počtu usmrcených osob ve statistických výstupech Dražní inspekce každoročně zaujímají střety drážních vozidel s osobou, případně střetnutí na železničních přejezdech (více viz samostatné kapitoly „Mimořádné události na železničních přejezdech“ a „Střety drážních vozidel s osobami“).



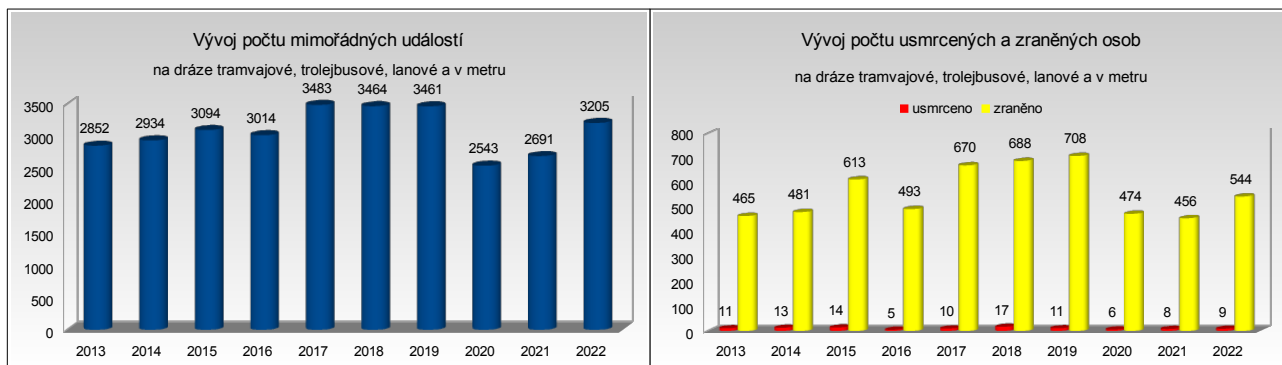
Kraj	Mimořádné události na dráze železniční (kromě metra)																																
	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Pády osob v/z DV nebo při nástupu/výstupu			Poškození sběrače proudu DV / troleje			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění			
Jihočeský	2	0	0	12	0	0	7	0	0	2	0	0	5	0	0	7	5	2	18	4	9	2	0	2	2	0	0	6	0	0	63	9	13
Jihomoravský	7	0	0	10	0	0	8	0	0	3	0	0	16	0	0	33	26	7	13	4	4	4	1	3	8	0	0	8	0	0	110	31	14
Karlovarský	2	0	0	11	0	0	7	0	0	0	0	0	8	0	0	4	3	1	4	0	3	0	0	0	1	0	0	2	0	0	39	3	4
Královéhradecký	0	0	0	14	0	1	5	0	0	0	0	0	4	0	0	14	8	7	7	1	6	0	0	0	1	0	0	2	0	0	47	9	14
Liberecký	0	0	0	12	0	0	2	0	0	2	0	0	8	0	0	13	9	4	3	1	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	42	10	6
Moravskoslezský	17	1	8	21	0	0	34	0	0	1	0	0	12	0	0	31	29	2	12	1	5	5	0	5	13	0	0	14	0	0	160	31	20
Olomoucký	4	0	1	7	0	0	2	0	0	0	0	0	11	0	0	14	11	3	18	3	2	4	0	4	2	0	0	6	0	0	68	14	10
Pardubický	1	0	0	11	0	0	14	0	0	0	0	0	8	0	0	19	15	4	7	2	0	2	0	2	5	0	0	17	0	0	84	17	6
Píseňský	1	0	0	19	0	0	9	0	0	1	0	0	7	0	0	12	6	6	15	5	22	1	0	1	1	0	0	2	0	0	68	11	29
Praha	2	0	1	12	0	0	16	0	0	1	0	0	20	0	0	31	21	11	4	2	1	2	0	2	15	0	0	10	0	1	113	23	16
Středočeský	8	0	4	33	0	5	28	0	0	6	0	0	34	0	0	39	25	14	25	6	8	4	0	4	9	0	0	13	0	2	199	31	37
Ústecký	7	0	0	30	0	1	28	1	0	4	0	0	19	0	0	26	22	4	17	1	16	2	0	2	11	0	0	6	0	0	150	24	23
Vysočina	1	0	0	15	0	1	5	0	0	2	0	0	6	0	0	7	6	1	8	1	5	1	0	1	2	0	0	2	0	0	49	7	8
Zlínský	0	0	0	5	0	0	6	0	0	3	0	0	4	0	0	22	17	7	15	4	11	2	0	2	3	0	0	2	0	0	62	21	20
<b>Celkem MU (druh)</b>	<b>52</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>212</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>171</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>162</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>272</b>	<b>203</b>	<b>73</b>	<b>166</b>	<b>35</b>	<b>94</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1254</b>	<b>241</b>	<b>220</b>





## Mimořádné události na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních (v metru)

Počet mimořádných událostí na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních (v metru) meziročně vzrostl o 514 mimořádných událostí. Celkem při těchto událostech zemřelo 9 osob a dalších 544 bylo zraněno. Největší podíl na počtu usmrčených osob ve statistických výstupech Drážní inspekce zaujímají střety tramvají s osobou, přičemž k největšímu počtu těchto mimořádných událostí i usmrcení osob došlo v Praze.



Město	Srážky DV s DV			Srážky DV se sil. vozidlem			Vyklepení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Pády osob v/z DV nebo při nástupu/výstupu			Poškození sběrače proudu DV / troleje			Ostatní MU			Celkem MU (město)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění			
Brno	14	0	0	402	0	8	7	0	0	0	0	0	2	0	0	15	0	16	23	0	23	25	0	0	11	0	1	499	0	48
Liberec a Jablonec	1	0	0	25	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	30	0	6
Most a Litvínov	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1
Olomouc	5	0	0	43	0	3	4	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	11	0	11	0	0	0	3	0	0	88	0	15
Ostrava	8	0	4	185	0	17	22	0	0	1	0	0	5	0	0	12	1	12	29	0	31	4	0	0	22	0	0	288	1	64
Plzeň	6	0	0	81	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	12	0	13	0	0	0	1	0	0	103	1	18
Praha	23	0	9	1322	0	87	17	0	0	0	0	0	1	0	0	74	4	64	85	0	86	11	0	0	42	0	0	1575	4	246
<b>Celkem MU (druh)</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>2059</b>	<b>1</b>	<b>121</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>5</b>	<b>98</b>	<b>161</b>	<b>0</b>	<b>165</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>79</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2565</b>	<b>6</b>	<b>398</b>

Město	Srážky DV s DV			Srážky DV se sil. vozidlem			Požáry DV			Střet s osobou			Pády osob v/z DV nebo při nástupu/výstupu			Poškození sběrače proudu DV / troleje			Ostatní MU			Celkem MU (město)							
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění					
Brno	4	0	0	70	0	1	0	0	0	3	0	3	12	0	12	31	0	0	24	0	0	144	0	16					
České Budějovice	3	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8	1	0	0	5	0	0	42	0	8					
Hradec Králové	3	0	0	13	0	1	0	0	0	0	0	0	6	0	8	3	0	0	5	0	0	30	0	9					
Chomutov a Jirkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jihlava	1	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	10	0	2					
Mariánské Lázně	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opava	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	0	0	0	17	0	7					
Ostrava	4	0	0	32	0	7	0	0	0	3	1	2	6	0	8	5	0	0	19	0	0	69	1	17					
Pardubice	2	0	5	37	0	4	0	0	0	0	0	0	10	0	11	0	0	0	8	0	0	57	0	20					
Plzeň	4	0	0	47	0	0	0	0	0	1	0	1	6	0	6	1	0	0	8	0	0	67	0	7					
Praha	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0					
Teplice	0	0	0	11	0	4	0	0	0	0	0	0	3	0	3	1	0	0	0	0	0	15	0	7					
Ústí nad Labem	8	0	0	33	0	2	0	0	0	1	0	1	18	0	20	9	0	0	30	0	0	99	0	23					
Zlín a Otrokovice	2	0	0	33	0	1	0	0	0	0	0	0	12	0	12	0	0	0	2	0	0	49	0	13					
<b>Celkem MU (druh)</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>319</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>97</b>	<b>51</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>601</b>	<b>1</b>	<b>129</b>					

Na dráze speciální (v metru) eviduje v roce 2022 Drážní inspekce celkem 31 mimořádných událostí. Při těchto MU v roce 2022 zemřely 2 osoby a 9 bylo zraněno.

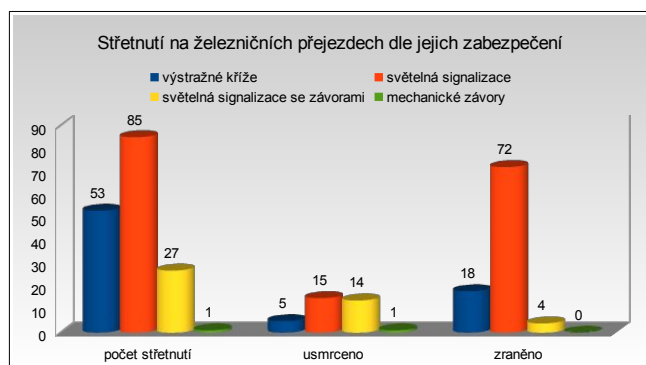
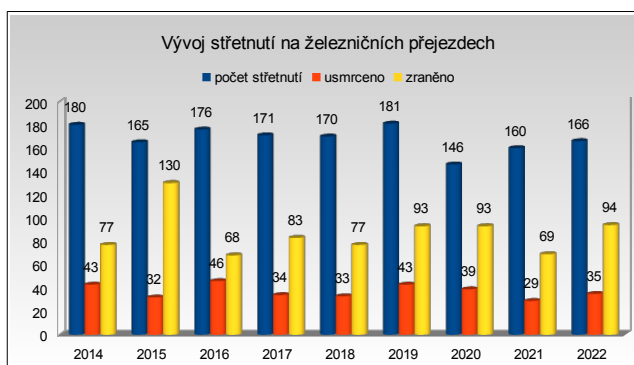
druh MU	MU	Smrt	Zranění
újma na zdraví osoby	7	0	8
ostatní MU	1	0	0
<b>Celkem</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8</b>

Na lanových dráhách se v roce 2022 událo celkem 8 mimořádných událostí, při kterých bylo zraněno 8 osob. Nejčastěji se jednalo o pád cestujících při nástupu nebo výstupu z lanové dráhy.

druh MU	MU	Smrt	Zranění
srážka DV x překážka	10	0	0
vykolejení DV	2	0	0
střet s osobou	8	2	6
nedovolená jízda	7	0	0
pády osob v/z DV nebo při nástupu/výstupu	3	0	3
ostatní MU	1	0	0
<b>Celkem</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>9</b>

### Mimořádné události na železničních přejezdech

V roce 2022 se na železničních přejezdech událo celkem 166 střetnutí, při kterých zemřelo 35 osob a dalších 94 bylo zraněno. Stejně jako v letech minulých, tak i v roce 2022 docházelo k největšímu počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor. V důsledku těchto událostí zemřelo na takto zabezpečených přejezdech celkem 15 osob a dalších 72 bylo zraněno. Poměrově jsou však nejtragičtější nehody



na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací doplněnou závorovými břežny, kde byla smrtelná téměř každá druhá nehoda. Většina z usmrcených byli chodci nebo cyklisté, kteří podlezli nebo obešli sklopená závorová břežna a vstoupili na dráhu v době příjezdu vlaku. Pouze v jednom případě se jednalo o automobil (dodávku), který narazil do boku vlaku. V případech, které se udály na přejezdech

se závorovými břežny, se na rozdíl od přejezdů, jejichž přejezdové zabezpečovací zařízení nebylo doplněné o závorová břežna, nedá hovořit o omylu či přehlédnutí ze strany účastníků události, ale o vědomém riskování a nerespektování právních předpisů.

Drtivou většinu mimořádných událostí na železničních přejezdech i nadále způsobují neukáznění účastníci silničního provozu, kteří porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Nejčastějším prohřeškem je ignorování světelné a zvukové signalizace přejezdového zabezpečovacího zařízení, nepřesvědčení se o tom, zda se k přejezdu neblíží vlak, případně objíždění, obcházení nebo podlézání sklopených závorových břežen.

uživatel ŽP	počet MU	usmrceno	zraněno
osoba	26	21	5
cyklista	4	2	1
motocykl	2	0	1
osobní automobil	112	9	58
nákladní automobil	18	2	18
autobus	1	0	2
traktor	3	1	9

Z hlediska dlouhodobých statistických dat mají nejtragičtější následky střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. Dražní inspekce dlouhodobě doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorovými břevny, protože tento způsob zabezpečení úrovnového křížení silnice a dráhy železniční je nejméně rizikový pro silniční i drážní dopravu (usmrcené a zraněné osoby na těchto železničních přejezdech jsou většinou neukáznění chodci nebo osoby jednající v sebevražedném úmyslu), a to zejména těch nejfrekventovanějších nebo kde je vyšší traťová rychlost.

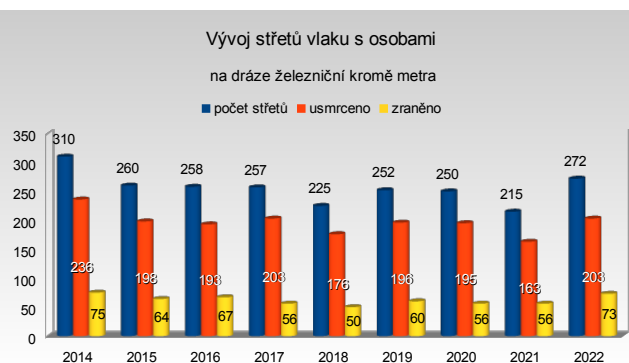
Střetnutí na žel. přejezdech dle měsíců v roce 2022				Střetnutí na žel. přejezdech v roce 2022 dle krajů			
měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno	kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	13	1	5	Jihočeský	18	4	9
únor	9	2	4	Jihomoravský	13	4	4
březen	9	2	4	Karlovarský	4	0	3
duben	18	4	7	Královéhradecký	7	1	6
květen	21	4	11	Liberecký	3	1	2
červen	11	1	5	Moravskoslezský	12	1	5
červenec	15	6	15	Olomoucký	18	3	2
srpen	15	2	10	Pardubický	7	2	0
září	15	2	6	Plzeňský	15	5	22
říjen	16	6	13	Praha	4	2	1
listopad	10	2	8	Středočeský	25	6	8
prosinec	14	3	6	Ústecký	17	1	16
				Vysočina	8	1	5
				Zlínský	15	4	11

Dražní inspekce v minulosti vydala řadu bezpečnostních doporučení, která měla za cíl předcházet vzniku těchto mimořádných událostí, přičemž nejčastěji se jednalo o přijetí opatření, které zajistí doplnění zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraže, případně o doplnění dalšího dopravního značení před železničním přejezdem vedoucí ke zvýšení bezpečnosti, a tím snížení možností vzniku těchto mimořádných událostí. Více v části „Opatření k předcházení mimořádných událostí“.

### Střety drážních vozidel s osobami

Mimo železniční přejezdy umírali lidé především při střetu vlaku s osobou, kterých Dražní inspekce zaznamenala celkem 272, což je stejně jako v případě usmrcených (203) při těchto mimořádných událostech druhý nejvyšší počet za posledních deset let. Statisticky pak byly s následkem smrti tři ze čtyř mimořádných událostí.

K většině těchto případů dochází na místech, která jsou ze zákona č. 266/1994 Sb. veřejnosti nepřístupná. Lidé si často plně neuvědomují, jaké nebezpečí jim na železnici hrozí, pokud nedodržují platné právní předpisy, a riskují svůj život nezodpovědným chováním. Je potřeba rovněž zmínit, že do těchto MU jsou započítány



i střety drážních vozidel se zaměstnanci provozovatelů drah a dopravců a případy osob jednajících zjevně v sebevražedném úmyslu, kterých Dražní inspekce v posledních letech zaznamenává poměrně velký počet.

Střety s osobami dle měsíců v roce 2022				Střety s osobami v roce 2022 dle krajů			
měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno	kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	19	16	3	Jihočeský	7	5	2
únor	21	19	2	Jihomoravský	33	26	7
březen	22	18	4	Karlovarský	4	3	1
duben	19	14	5	Královéhradecký	14	8	7
květen	26	21	5	Liberecký	13	9	4
červen	18	12	7	Moravskoslezský	31	29	2
červenec	18	12	6	Olomoucký	14	11	3
srpen	24	14	11	Pardubický	19	15	4
září	22	11	11	Plzeňský	12	6	6
říjen	31	27	6	Praha	31	21	11
listopad	24	18	6	Středočeský	39	25	14
prosinec	28	21	7	Ústecký	26	22	4
				Vysočina	7	6	1
				Zlínský	22	17	7

Ve smyslu § 4a odst. 2 zákona č. 266/1994, o dráhách, v platném znění, jsou všechna místa na dráze a v obvodu dráhy **veřejnosti nepřístupná s výjimkou:**

- dráhy a jejího obvodu, pokud je dráha vedena po pozemní komunikaci;
- dráhy a jejího obvodu v místě křížení dráhy s pozemní komunikací;
- prostor určených pro veřejnost, nástupišť a přístupových cest k nim a prostor v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou;
- veřejně přístupných účelových komunikací v obvodu dráhy;
- volných ploch vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje dráhy.

### Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

I v roce 2022 pokračoval nastolený trend zvyšujícího se počtu nedovolených jízd (tj. nedovolených jízd drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu). V porovnání s rokem 2021 došlo ke zvýšení počtu těchto mimořádných událostí, avšak s méně tragickými následky. Zatímco v roce 2021 zemřely při nedovolených jízdách 4 osoby (3x strojvedoucí a jeden cestující), tak v roce 2022 v důsledku nedovolených jízd zemřela 1 osoba (strojvedoucí) a dalších 11 bylo zraněno. Svého maxima také dosáhla škoda vzniklá při těchto mimořádných událostech, přičemž k nárůstu došlo především při škodách na infrastruktuře a u ostatních škod, kam se počítají například škody vzniklé třetím stranám.

	Počet MU	Usmrcených	Zraněných	Škoda [Kč]			
				Drážní vozidla	Drážní infrastruktura	Ostatní	Celkem
2022	183	1	11	264 681 985 Kč	32 336 813 Kč	10 155 000 Kč	307 173 798 Kč
2021	173	4	60	264 736 456 Kč	16 502 384 Kč	1 265 882 Kč	282 504 722 Kč
2020	153	0	23	21 935 197 Kč	9 733 969 Kč	15 000 Kč	31 684 166 Kč
2019	149	0	23	6 543 951 Kč	4 584 607 Kč	415 453 Kč	11 544 011 Kč
2018	148	0	22	26 784 756 Kč	3 257 555 Kč	136 860 Kč	30 179 171 Kč
2017	128	0	36	115 136 116 Kč	3 489 522 Kč	161 632 Kč	118 787 270 Kč
2016	122	0	2	8 051 928 Kč	3 405 373 Kč	26 155 Kč	11 483 456 Kč
2015	92	1	4	124 048 745 Kč	6 560 947 Kč	414 638 Kč	131 024 330 Kč
2014	91	0	1	14 087 508 Kč	2 896 143 Kč	4 522 000 Kč	21 505 651 Kč
2013	83	0	0	383 135 Kč	1 228 384 Kč	0 Kč	1 611 519 Kč

V roce 2022 byli nejčastějšími účastníky těchto mimořádných událostí strojvedoucí ve věkovém rozpětí **41 – 50** let. Ze statistik posledních deseti let však vyplývá, že nejčastěji jsou z dlouhodobého hlediska účastníky těchto mimořádných událostí strojvedoucí ve věkovém rozpětí **51 – 60** let.

	Věk strojvedoucích				
	do 30	31 – 40	41 – 50	51 – 60	nad 60
2022	19	30	57	51	25
2021	17	28	61	50	17
2020	16	27	56	42	12
2019	21	32	40	44	11
2018	29	22	39	41	17
2017	21	19	33	34	21
2016	27	20	28	35	12
2015	14	18	20	29	11
2014	10	11	18	41	11
2013	8	11	21	32	11

	Praxe strojvedoucích				
	do 5	6 – 15	16 – 25	26 – 35	nad 35
2022	87	51	5	19	17
2021	89	38	7	15	20
2020	71	34	10	17	7
2019	74	28	7	20	14
2018	63	30	9	25	13
2017	43	27	9	20	17
2016	48	22	11	22	10
2015	29	15	4	21	14
2014	22	8	14	27	13
2013	23	9	10	20	14

Z porovnání dostupných údajů o praxi strojvedoucích je dále patrné, že u většiny mimořádných událostí jsou jejich účastníky strojvedoucí **s praxí kratší než 5 let**. Nemusí se však jednat výhradně o mladší ročníky strojvedoucích, protože z části se jedná o strojvedoucí, kteří se rekvalifikovali na pozici strojvedoucího z jiné pracovní pozice.

Podle druhu jízdy drážního vozidla nejčastěji docházelo k projetí návštěvidel vlaky osobní dopravy. To potvrzuje trend, kdy evidujeme v posledních deseti letech u těchto vlaků 614 případů, následují posuny v počtu 409 mimořádných událostí a vlaky nákladní dopravy, které byly účastny celkem u 299 mimořádných událostí v posledních deseti letech.

	Druh jízdy drážního vozidla			
	Posun	Vlaky osobní dopravy	Vlaky nákladní dopravy	Vlaky celkem
2022	46	97	40	137
2021	59	82	32	114
2020	51	76	26	102
2019	45	66	38	104
2018	38	70	40	110
2017	43	57	28	85
2016	39	54	29	83
2015	29	38	25	63
2014	31	34	26	60
2013	28	40	15	55

	Typ nedovoleně projetých návštěvidel				
	vjezdové	odjezdové	cestové	seřaďovací	jiné
2022	30	80	45	26	2
2021	28	78	27	38	2
2020	25	51	44	31	2
2019	29	53	37	30	0
2018	43	47	31	24	3
2017	23	44	34	24	3
2016	19	42	30	26	5
2015	16	35	19	18	4
2014	15	39	12	19	6
2013	9	38	8	23	5

	Provedení návštěvidla			
	stožárové	trpasličí	krakorec / lávka	jiné
2022	144	16	22	1
2021	126	31	13	3
2020	122	21	8	2
2019	98	19	30	2
2018	111	20	15	2
2017	93	16	15	4
2016	85	28	7	2
2015	74	11	4	3
2014	67	15	8	1
2013	57	17	9	0

Z pohledu návštědel u nichž dochází dlouhodobě nejčastěji k nedovoleným jízdám se jedná o odjezdová návštědla (507 případů za deset let). U dalších návštědel pak v desetileté historii evidujeme do 300 případů.

Z hlediska umístění a provedení návštědel se ve většině případů jednalo o návštědla stožárová umístěná přímo u koleje nebo návštědla krakorcová umístěná nad kolejí.

Dražní inspekce dále posuzovala dostupné údaje o vzdálenosti, na kterou drážní vozidlo zastavilo po nedovoleném projetí návštědla. U většiny mimořádných událostí si strojvedoucí uvědomili své pochybení ještě před projetím návštědla a k projetí došlo o desítky metrů. V naprosté většině případů se podařilo soupravu zastavit do 400 metrů za návštědlem. Z hlediska bezpečnosti je ohrožení u tohoto typu mimořádných událostí nejvyšší v případech, kdy vlak vjede do jízdni cesty postavené pro jiný vlak či posunový díl nebo do prostorového oddílu obsazeného jiným vlakem.

Ujetá vzdálenost [m] od projetí návštědla do zastavení vlaku					Zjištění MU a způsob zastavení vlaku				
	do 40	40 – 400	400 – 1000	nad 1000		strojvedoucí	strojvedoucí – nevěděl o MU	generální stop	srážka / vykolejení
2022	70	86	16	11	2022	110	42	10	21
2021	69	85	11	5	2021	116	33	9	15
2020	63	76	5	9	2020	110	26	4	13
2019	52	73	9	12	2019	103	25	8	13
2018	44	70	20	11	2018	101	31	5	11
2017	45	57	17	7	2017	80	30	4	14
2016	35	56	10	12	2016	81	24	4	13
2015	35	41	9	4	2015	67	9	4	12
2014	27	43	8	8	2014	52	17	6	16
2013	25	42	7	7	2013	59	12	5	7

Z hlediska rozboru okolností vzniku MU Dražní inspekce zjistila, že za většinou všech MU, kdy dojde k projetí návštědla zakazujícího jízdu, stojí pochybení nebo omyl strojvedoucího, jinými slovy nepozornost.


Dražní inspekce v minulosti vydala řadu bezpečnostních doporučení, která měla za cíl předcházet vzniku těchto mimořádných událostí (více viz samostatná kapitola „Opatření k předcházení mimořádných událostí“).


Rozbor příčin					
	nepozornost obecně	nedobrdění	záměna návštědi	nedorozumění / neznalost	jiné
2022	113	37	17	13	3
2021	119	26	19	9	0
2020	121	16	9	5	2
2019	95	22	15	15	2
2018	74	43	16	11	2
2017	60	41	10	11	1
2016	57	45	6	9	2
2015	41	27	12	11	0
2014	47	30	6	5	1
2013	41	22	7	10	1

## NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2022

Drážní inspekce na základě oznámených skutečností je povinna se po oznámení vzniku MU rozhodnout, zda bude danou MU šetřit. Základním kritériem tohoto rozhodnutí je, vedle povinnosti Drážní inspekce vyplývající z ustanovení § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., také závažnost, opakovanost, souslednost MU, její dopad na bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy nebo požadavky provozovatele dráhy, dopravce, Drážního úřadu nebo orgánu jiného členského státu. Drážní inspekce zahajuje šetření mimořádných událostí s cílem zvýšení bezpečnosti na dráhách s tím, že preventivním nástrojem je bezpečnostní doporučení, jehož cílem je eliminovat potenciální rizika vzniku mimořádné události.


### Přehled šetřených MU

	<b>Datum:</b>	13. 1. 2022, 22:54 h		<b>Místo:</b>	Prosenice	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	28 479 130 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku Nex 43404 s vlakem Pn 52479 s následným vykolejením, které předcházela nedovolená jízda vlaku Nex 43404 za hlavní (odjezdové) návěstidlo.				
<b>Bezprostřední příčiny:</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>nesprávné vyhodnocení informací, které byly osobě řídící drážní vozidlo vlaku Nex 43404 poskytnuty před odjezdem;</li> <li>nesprávný způsob jízdy – překročení nejvyšší dovolené rychlosti při jízdě vlaku Nex 43404 na přivolávací návěst návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem 1S železniční stanice Prosenice;</li> <li>nezastavení vlaku Nex 43404 před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 železniční stanice Prosenice, které návěstilo návěst „Stůj“.</li> </ul>						
<b>Příspěvající faktor:</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>nepřípravenost (neschopnost) osoby řídící drážní vozidlo vlaku Nex 43404 správně vyhodnotit informace, které jí byly poskytnuty před odjezdem, a správně interpretovat přivolávací návěst návěstěnou vjezdovým návěstidlem a odpovídajícím způsobem podle ní jednat, ovlivněná neabsolvováním školení (praktické části školení – jízdního výcviku) ve stanoveném rozsahu před složením zkoušky zvláštní odborné způsobilosti.</li> </ul>						
<b>Systémová příčina:</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>obsah a způsob provádění zkoušky zvláštní odborné způsobilosti nastavený právními předpisy, ve spojení s jednotnými technologickými postupy dopravce Rail Cargo Carrier – Czech Republic, s. r. o., umožnil nezachytit žadatele, který při samostatném výkonu práce osoby řídící drážní vozidlo nedokázal aplikovat školením nabyté vědomosti – nebyl připraven na samostatný výkon práce osoby řídící drážní vozidlo v praxi.</li> </ul>						


	<b>Datum:</b>	29. 1. 2022, 13:12 h		<b>Místo:</b>	Teplice v Čechách	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	38 462 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda vlaku Os 16936 za hlavní (odjezdové) návěstidlo s návěstí zakazující jízdu s následným vykolejením na výhybce.				
<b>Bezprostřední příčina:</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla L3 železniční stanice Teplice v Čechách strojvedoucím vlaku Os 16936 po předchozím nedovoleném uvedení vlaku do pohybu bez výpravy návěstí dovolující jízdu z důvodu:</li> </ul>						




- nevěnování dostatečné pozornosti sledování tohoto návěstidla;
- nesledování indikace návěstního opakováče vlakového zabezpečovače i přes nestandardní nutnost obsluhy tlačítka bdělosti.

	<b>Datum:</b>	10. 2. 2022, 04:51 h		<b>Místo:</b>	Děčín-Prostřední Žleb	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	5 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Nezajištěná jízda vlaku Nex 45326 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla s návěstí dovolující jízdu po vlakové cestě postavené přes kolejový úsek mezi seřaďovacími návěstidly, který byl obsazený posunovým dílem.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.


	<b>Datum:</b>	17. 2. 2022, 07:32 h		<b>Místo:</b>	Žďárec u Skutče – Hlinsko v Čechách	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	709 247 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku Os 5315 s vyvrácenými stromy a jeho následné vykolejení.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	<b>Datum:</b>	21. 2. 2022, 13:32 h		<b>Místo:</b>	Letohrad	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	242 272 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda vlaku Sp 1834 za hlavní (odjezdové) návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, vykolejení při jízdě přes nesklopenou výkolejku a následná srážka s odstaveným drážním vozidlem.				

**Bezprostřední příčina:**

- nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L4 osobou řídící drážní vozidlo vlaku Sp 1834 zapříčiněné nevědomým pochybením, omylem osoby řídící drážní vozidlo, které se projevilo nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by byl vlak Sp 1834 ze železniční stanice Letohrad vypraven a osoba řídící drážní vozidlo se pohledem přesvědčila, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo L4 v železniční stanici Letohrad dovoluje jízdu vlaku.

	<b>Datum:</b>	10. 3. 2022, 09:55 h		<b>Místo:</b>	Odbočka Skály	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Škoda:</b>	16 347 217 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda vlaku Nex 60204 za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, srážka s vlakem Mn 85012 a vykolejení.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	<b>Datum:</b>	14. 3. 2022, 08:24 h		<b>Místo:</b>	Bílina	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	4 616 540 Kč
	<b>Popis:</b>	Vykolejení šestého vozu ucelené soupravy čtrnácti tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Nex 53030.				

**Bezprostřední příčina:**

- jízda vlaku Nex 53030 přes výhybku č. 35, jejíž pravý jazyk byl v nevyhovujícím technickém stavu a umožnil vyšplhání kola drážního vozidla na jeho temeno.

**Příspěvající faktor:**

- nezjištění nevyhovujícího stavu jazyka výhybky č. 35 provozovatelem dráhy a nepřijetí opatření k zajištění bezpečnosti.

	<b>Datum:</b>	18. 3. 2022, 16:10 h		<b>Místo:</b>	Obrnice	
	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	445 046 Kč
	<b>Popis:</b>	Vykolejení prvního drážního vozidla za jízdy sunutého posunového dílu, následný pád vedoucího posunu ze stupačky, jeho střet s drážním vozidlem, následná srážka s odstaveným drážním vozidlem, jeho vykolejení a srážka se zarážedlem.				

**Bezprostřední příčina:**

- ztráta svíslé kolové síly pravého kola přední nápravy prvního sunutého drážního vozidla a následné vyšplhání na temeno kolejnice.

	<b>Datum:</b>	23. 3. 2022, 15:15 h		<b>Místo:</b>	Praha-Krč	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	2 530 142 Kč
	<b>Popis:</b>	Vykolejení jednoho drážního vozidla vlaku Os 9013, kterému předcházela nezajištěná jízda předmětného vlaku.				


**Bezprostřední příčina:**

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

	<b>Datum:</b>	1. 4. 2022, 05:56 h		<b>Místo:</b>	Bavorov	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	91 496 Kč
	<b>Popis:</b>	Nezajištěná jízda vlaku Os 18000 s jeho následným vykolejením.				


**Bezprostřední příčina:**

- nerespektování pokynu provozovatele dráhy davaného světelným návěstidlem Sv2 strojvedoucímu vlaku Os 18000 před vjezdem na výhybku č. 2sv dopravního radiobloku Bavorov, nezastavení vlaku Os 18000 před výhybkou č. 2sv a nezkontrolování jejího správného přestavení.

	<b>Datum:</b>	19. 4. 2022, 03:57 h		<b>Místo:</b>	Bohumín	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	19 331 295 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka posunového dílu, tvořeného samostatně jedoucím hnacím drážním vozidlem, s odstaveným hnacím drážním vozidlem.				


**Bezprostřední příčina:**

- postavení posunové cesty ze staniční koleje č. 604a železniční stanice Bohumín, obvod Bohumín-Vrbice, na staniční kolej č. 624, tzn. do místa, které strojvedoucí posunového dílu, jakožto zaměstnanec řídící posun, při sjednávání posunu s traťovým (úsekovým) dispečerem 3G Centrálního dispečerského pracoviště Přerov nestanovil, což bylo zapříčiněno:
  - jeho nevědomou chybou (omylem) při obsluze staničního zabezpečovacího zařízení,
  - neprovedením kontroly správného postavení posunové cesty, tzn. zda je posunová cesta postavena do místa stanoveného při sjednání posunu.

	<b>Datum:</b>	23. 4. 2022, 22:39 h		<b>Místo:</b>	Jihlava	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	0 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda vlaku Os 8376 za hlavní (odjezdové) návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, násilné přestavení (rozřez) výhybky a vjetí do postavené vlakové cesty a ohrožení protijedoucího vlaku Os 28305.				

**Bezprostřední příčina:**

- nerespektování návěstí „Stůj“ na odjezdovém návěstidle L5 železniční stanice Jihlava strojvedoucím vlaku Os 8376, zapříčiněné nevědomým pochybením, omylem strojvedoucího, který při jízdě k tomuto návěstidlu návěst „Stůj“ nezjistil.


	<b>Datum:</b>	19. 5. 2022, 07:54 h		<b>Místo:</b>	Kolín	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Škoda:</b>	746 Kč
	<b>Popis:</b>	Újma na zdraví zaměstnance provozovatele dráhy při opravě poškozeného trakčního vedení (trolejového drátu) elektrickým výbojem, který vznikl v souvislosti s jízdou vlaku Os 5005.				

**Bezprostřední příčiny:**

- jízda drážního vozidla vlaku Os 5005 se zdviženým sběračem přes úsekový dělič č. 54 v železniční stanici Kolín, a s tím související propojení úseku trakčního vedení pod napětím s odpojeným úsekem trakčního vedení bez napětí, kde byly v daný okamžik prováděny práce na zařízení – trakčním vedení (opravě poškozeného trolejového drátu nad staniční kolejí č. 101a), zapříčiněná řetězcem závad, kdy:
  - vedoucí prací Správy elektrotechniky a energetiky Praha zahájil práce na zařízení – trakčním vedení nad staniční kolejí č. 101a, aniž by z požadovaného pracovního místa oznámil traťovému dispečerovi 114 Centrálního dispečerského pracoviště Praha požadavek práce na zařízení a sjednal s ním podmínky práce na zařízení,
  - samostatný elektrodispečer ED3 Správy elektrotechniky a energetiky Praha nezpravil pokynem o zákazu jízdy drážních vozidel po staničních kolejích č. 100, 101, 101a a i ze staničních kolejí 103 až 109 železniční stanice Kolín traťového dispečera 114 Centrálního dispečerského pracoviště Praha přímo, nýbrž přes prostředníka – provozního dispečera PD1 Centrálního dispečerského pracoviště Praha, který při přijetí pokynu, jenž nemohl provést a vykonat, žádnou námitku nevznesl, což mělo za následek zkresení daného pokynu,
  - samostatný elektrodispečer ED3 Správy elektrotechniky a energetiky Praha nedal traťovému dispečerovi 114 Centrálního dispečerského pracoviště Praha pokyn (ani přes prostředníka)

o zákazu jízdy elektrického hnacího drážního vozidla se zdviženým sběračem po staniční koleji č. 1d a přiléhající části středního zhlaví 1. obvodu seřaďovacího nádraží železniční stanice Kolín, jejíž trakční vedení bylo elektricky spojeno s trakčním vedením v místě práce na zařízení – trakčním vedení nad staniční kolejí č. 101a;

- nesprávné zajištění trakčního vedení v místě práce na zařízení – trakčním vedení (opravě poškozeného trolejového drátu nad staniční kolejí č. 101a železniční stanice Kolín).


 <p>Zdroj: HZS Zlínského kraje</p>	<b>Datum:</b>	7. 6. 2022, 17:19 h		<b>Místo:</b>	Otrokovice a Tlumačov a traťový úsek Otrokovice – Tlumačov	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	45 635 222 Kč
	<b>Popis:</b>	Poškození trakčního vedení za vjezdu vlaku Nex 53742 do železniční stanice Otrokovice s následným požárem zařízení infrastruktury dráhy.				

**Bezprostřední příčina:**

- jízda hnacího drážního vozidla vlaku Nex 53742 se zdviženým sběračem v místě příkázané jízdy se staženým sběračem, zapříčiněná nerespektováním přenosného návěstidla pro elektrický provoz, které návěstilo návěst „Stáhněte sběrač“.

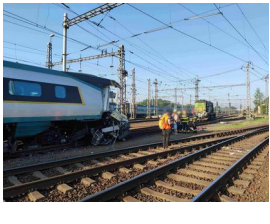
**Příčina následného požáru zařízení infrastruktury dráhy:**

- nevympnutí rychlovypínačů v trakční napájecí stanici Nedakonice ovlivněné příliš vysokou hodnotou nastavení jejich působení (hodnoty vypínacího proudu).

	<b>Datum:</b>	19. 6. 2022, 09:48 h		<b>Místo:</b>	Stupno	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	333 500 Kč
	<b>Popis:</b>	Nezajištěná jízda vlaku Os 17806 s jeho následným vykolejením.				

**Bezprostřední příčina:**

- nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv3 před vjezdem na výhybku č. 3sv v dopravně D3 Stupno, nezastavení vlaku Os 17806 před výhybkou č. 3sv a nezkontrolování jejího správného přestavení.

	<b>Datum:</b>	27. 6. 2022, 05:03 h		<b>Místo:</b>	Bohumín	
	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Zraněno:</b>	7	<b>Škoda:</b>	238 949 819 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku Ex (SC) 516 s posunovým dílem a následné vykolejení dvou drážních vozidel vlaku Ex (SC) 516, čemuž předcházela nedovolená jízda předmětného vlaku za hlavní (odjezdové) návěstidlo L2.				


**Bezprostřední příčiny:**

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L2 železniční stanice Bohumín osobou řídící drážní vozidlo vlaku Ex (SC) 516 zapříčiněné jejím pochybením, které se projevilo nedovoleným uvedením vlaku do pohybu, aniž by byl vlak Ex (SC) 516 ze železniční stanice Bohumín vypraven;

- nezajištění provedení orientační dechové zkoušky na požití alkoholu u osoby řídící drážní vozidlo vlaku Ex (SC) 516, která nastoupila pozdě na výkon práce (směnu), nadřazeným zaměstnancem ve směně.


**Příspěvající faktor:**

- nástup osoby řídící drážní vozidlo vlaku Ex (SC) 516 na výkon práce (směnu) pod vlivem alkoholických nápojů, ve stavu střední opilosti.


	<b>Datum:</b>	27. 6. 2022, 09:56 h		<b>Místo:</b>	Pardubice hl. n.	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Škoda:</b>	13 788 Kč
	<b>Popis:</b>	Újma na zdraví (úraz elektrickým proudem z trakčního vedení) zaměstnance cizího právního subjektu, nacházejícího se v pracovním koši železničního kolejového jeřábu.				

**Bezprostřední příčina:**

- zahájení práce cizího právního subjektu v době elektricky nezajištěného pracoviště a nedodržení podmínek pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci zaměstnance v pracovním koši železničního kolejového jeřábu pod napětově provozovanou částí trakčního vedení.


	<b>Datum:</b>	30. 6. 2022, 06:19 h		<b>Místo:</b>	Karlštejn – Zadní Třebaň	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	5	<b>Škoda:</b>	76 183 853 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku R 753 se svahem, sesunutým do koleje, s následným vykolejením 2 drážních vozidel.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	<b>Datum:</b>	4. 7. 2022, 15:11 h		<b>Místo:</b>	Klatovy – Janovice na Úhlavou	
	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Zraněno:</b>	9	<b>Škoda:</b>	9 030 732 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 17555 se silniční soupravou, tvořenou traktorem s přívěsem, s následným vykolejením motorového vozu.				

**Bezprostřední příčina:**

- nedovolené vjetí silniční soupravy na železniční přejezd P847 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 17555, způsobené jednáním řidiče silniční soupravy, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	<b>Datum:</b>	13. 7. 2022, 13:55 h		<b>Místo:</b>	Bohumín	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	27 112 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Vykolejení 1 drážního vozidla vlaku Mn 62066.				

**Bezprostřední příčina:**

- množina závad na železničním svršku dopravní koleje č. 27 mající vliv na chod drážních vozidel – překročení dovolených polohových odchylek od projektované polohy koleje, nedostatečná rámová tuhost kolejového roštu, vč. nezajištění potřebné rámové tuhosti a stability bezстыkové koleje

a překročení mezních provozních odchylek geometrických parametrů koleje, ve spolupůsobení se závadou pravého předního nárazníku na pozici 2L, č. 3350, vykolejeného taženého drážního vozidla 31 54 3937 473-9 řady Res<sup>320</sup>, jehož vyšší tuhost vypružení zapříčinila při jízdě pravými oblouky snížení bezpečnosti proti vykolejení.

	<b>Datum:</b>	24. 7. 2022, 15:51 h		<b>Místo:</b>	Stráž u Tachova – Bor	
	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Zraněno:</b>	2	<b>Škoda:</b>	2 249 846 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 7214 s osobním automobilem s následným vykolejením řídicího vozu oběma podvozky.				

**Bezprostřední příčina:**

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P751 v době, kdy jím projížděl vlak Os 7214, způsobené jednáním řidiče osobního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	<b>Datum:</b>	24. 7. 2022, 17:31 h		<b>Místo:</b>	Zlín-Malenovice – Zlín střed	
	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	2 315 301 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 14269 s osobním automobilem s následným vykolejením.				

**Bezprostřední příčiny:**


- porucha světelného signalizačního zařízení křižovatky, v jejímž důsledku nebyla řízena světelnými signály, jako základního bezpečnostního prvku pro zajištění bezpečnosti na železničním přejezdu P8232 ležícím v křižovatce;
- jednání řidiče osobního automobilu, který plnil v důsledku poruchy světelného signalizačního zařízení a neřízení křižovatky světelnými signály současně několik povinností pro bezpečné odbočení vlevo a včas nezaznamenal a nereagoval na omezeně viditelnou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení.

**Příspějící faktory:**

- udělení výjimky ze závazného ustanovení článku 4.2.1. normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, platné od února roku 1993, ve znění změny č. 1 z dubna 1996, Ministerstvem dopravy a spojů ČR, na jejímž základě bylo povoleno užívání stavby železničního přejezdu P8232 stavebníkovi, jejíž znění je chybné a nerespektuje skutečnost, že místem protínání komunikací je dopravně-stavební celek s názvem „křižovatka“ a hranice křižovatky musí být od nebezpečného pásma železničního přejezdu vzdálena na normou požadovanou nebo výjimkou upravenou vzdálenost;
- nespolehlivý způsob přenosu informací o poruše světelného signalizačního zařízení křižovatky k zaměstnanci servisní organizace, včetně absence priorit pro jejich odstraňování z pohledu ohrožení řidičů silničních vozidel na železničním přejezdu P8232 v době trvání zmíněné poruchy.


**Systémová příčina:**

- povolení užívání stavby železničního přejezdu P8232 na základě výjimky Ministerstva dopravy a spojů ČR, na jejímž základě bylo povoleno užívání stavby železničního přejezdu P8232 stavebníkovi a která obsahuje v praxi nerealizovatelnou podmínku, že světelné signalizační zařízení křižovatky bude trvale v provozu a žluté přerušované světlo nebude používáno a bezpečnostně neřeší provedení přenosu informace o nefunkčním světelném signalizačním zařízení křižovatky k provozovateli dráhy pro přijímání opatření k zajištění bezpečnosti na železničním přejezdu P8232.

 Zdroj: Správa železnic	<b>Datum:</b>	10. 8. 2022, 14:05 h	<b>Místo:</b>	Lískovec u Frýdku		
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	2	<b>Škoda:</b>	26 249 950 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 20119 se silničním motorovým vozidlem – nákladním automobilem.				


**Bezprostřední příčina:**

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P7405 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 20119, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

 Zdroj: Správa železnic	<b>Datum:</b>	20. 8. 2022, 07:17 h	<b>Místo:</b>	Český Těšín		
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	1 419 253 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka nezavěšeného postrkového hnacího drážního vozidla s vlakem Pn 55077 a jeho následné vykolejení jednou nápravou.				

**Bezprostřední příčiny:**

- nepřivěšení postrkového hnacího drážního vozidla k vlaku Pn 55077, jeho nezapojení do průběžné samočinné tlakové brzdy vlaku a umožnění jízdy vlaku s nezavěšeným postrkem;
- neověření správného propojení a celistvosti potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy vlaku Pn 55077 s postrkovým hnacím drážním vozidlem provedením jednoduché zkoušky brzdy na postrkovém (posledním) hnacím drážním vozidle.


 Zdroj: Správa železnic	<b>Datum:</b>	15. 9. 2022, 08:39 h	<b>Místo:</b>	Hoštejn		
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	9 097 Kč
	<b>Popis:</b>	Nezajištěná jízda vlaku Ex 512 po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě na 1. traťovou kolej obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775.				

**Bezprostřední příčina:**

- povolení jízdy vlaku Ex 512 na přivolávací návěst po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě ze 2. staniční koleje železniční stanice Hoštejn směrem na 1. traťovou kolej do železniční stanice Krasíkov obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775.

**Přispívající faktor:**

- nezrušení nouzových závěrů výhybek č. 15 a 16 v železniční stanici Hoštejn přestavených do odbočného směru po předchozí jízdě vlaků.

 Zdroj: Správa železnic	<b>Datum:</b>	7. 10. 2022, 09:05 h	<b>Místo:</b>	Libice nad Cidlinou – Poděbrady		
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	250 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí PMD jedoucího po vyloučené koleji s osobním automobilem.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	<b>Datum:</b>	10. 10. 2022, 17:07 h		<b>Místo:</b>	Poříčany	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	2	<b>Škoda:</b>	32 959 867 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda vlaku Pn 55098 za hlavní (odjezdové) návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, srážka s betonovým zaráždlem kusé koleje a následné vykolejení.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	<b>Datum:</b>	11. 10. 2022, 14:50 h		<b>Místo:</b>	Střítež nad Bečvou – Valašské Meziříčí	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	6	<b>Škoda:</b>	19 548 932 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 14342 se silničním motorovým vozidlem – nákladním automobilem s následným vykolejením.				

**Bezprostřední příčina:**

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P7414 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 14342, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	<b>Datum:</b>	20. 10. 2022, 08:15 h		<b>Místo:</b>	Brandýs nad Labem – Neratovice	
	<b>Usmrceno:</b>	2	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Škoda:</b>	470 514 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 19406 s nákladním automobilem.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	<b>Datum:</b>	26. 10. 2022, 19:32 h		<b>Místo:</b>	Malšice – Sudoměřice u Bechyně	
	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	311 398 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 28422 s osobním automobilem.				

**Bezprostřední příčina:**

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P6309 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 28422, způsobené jednáním řidiče osobního automobilu, který se nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.


	<b>Datum:</b>	27. 10. 2022, 19:34 h		<b>Místo:</b>	Žatec	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	0 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda vlaku Služ 52519 za úroveň hlavního (cestového) návěstidla s návěstí zakazující jízdu a vjetí do vlakové cesty postavené pro jízdu souběžně jedoucího vlaku Os 6526.				

**Bezprostřední příčina:**

- nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc201 železniční stanice Žatec,




obvod západ, osobou řídící drážní vozidlo vlaku Služ 52519 zapříčiněné nevědomým selháním (omylem), které se projevilo nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu bez výpravy po převzetí pokynu k jízdě, který nebyl pro ni určen.


	<b>Datum:</b>	30. 10. 2022, 20:02 h		<b>Místo:</b>	Vlastec	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	6 703 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda vlaku Os 8415 za odjezdové návěstidlo zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty protijedoucího vlaku Os 8416.				

**Bezprostřední příčina:**


- uvedení vlaku Os 8415 do pohybu bez pokynu daného provozovatelem dráhy a nerespektování návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 železniční stanice Vlastec strojvedoucím tohoto vlaku.

	<b>Datum:</b>	9. 11. 2022, 20:15 h		<b>Místo:</b>	Mělník	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	117 981 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda posunového dílu a srážka s vlakem Nex 55530.				

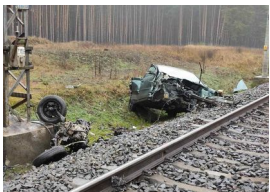
Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	<b>Datum:</b>	5. 12. 2022, 20:25 h		<b>Místo:</b>	Kolín	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Škoda:</b>	8 655 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda posunového dílu za seřaďovací návěstidlo s návěstí zakazující jízdu s následnou srážkou s protijedoucím posunovým dílem.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	<b>Datum:</b>	8. 12. 2022, 02:15 h		<b>Místo:</b>	Brno-Maloměřice	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	6 558 250 Kč
	<b>Popis:</b>	Vykolejení 3 vozů za jízdy vlaku Nex 60310.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	<b>Datum:</b>	8. 12. 2022, 06:08 h		<b>Místo:</b>	Bzenec přívoz – Moravský Písek	
	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	19 560 089 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 4203 s osobním automobilem s následným vykolejením.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

## Opatření k předcházení mimořádných událostí

Od 1. 4. 2017 Drážní inspekce vydává na základě šetření příčin a okolností vzniku MU bezpečnostní doporučení pro předcházení vzniku MU určené Drážnímu úřadu, jinému správnímu orgánu nebo příslušnému orgánu jiného členského státu. Drážní úřad a jiný správní orgán využijí bezpečnostní doporučení k přijetí odpovídajících opatření, včetně návrhu na změnu právní úpravy. Drážní úřad a jiný správní orgán mají následně povinnost sdělit Drážní inspekci ve lhůtě 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jím určená bezpečnostní doporučení, jaká opatření v souvislosti s tímto doporučením přijaly; toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.

### Bezpečnostní doporučení k MU z roku 2022

- 13. ledna 2022, **Prosenice**, kdy došlo ke srážce vlaku Nex 43404 s vlakem Pn 52479 s následným vykolejením. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky vytvořit právní rámec a systém, kterým bude rozsah a obsah znalostí a dovedností a postupů nezbytných k prokázání zvláštní odborné způsobilosti pro řízení drážního vozidla na dráze železniční, kategorie celostátní a regionální, rozšířen o ověření praktické schopnosti osoby řídící drážní vozidlo na lokomotivním simulátoru adekvátně řešit i situace, které mohou nastat jen zřídka, a to vč. sledování signalizace, její správné interpretace a odpovídajícího způsobu jednání, způsobu jízdy a maximální rychlosti vzhledem k charakteristikám tratě a proměnným údajům, jimiž jsou např. omezení rychlosti či povětrnostní podmínky;
- ověřovat u dopravců, zda zkoušku prokazující zvláštní odbornou způsobilost skládají výhradně žadatelé, kteří absolvovali školení pro získání příslušných znalostí, dovedností a postupů ve stanoveném rozsahu a obsahu, a to ve spojení s kontrolou plnění povinností fyzických nebo právnických osob akreditovaných ke školení podle § 46j odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Ministerstvu dopravy České republiky:

- ve spolupráci s Drážním úřadem blíže specifikovat minimální délku praktické části školení k získání podrobných znalostí, dovedností a postupů k prokázání zvláštní odborné způsobilosti pro řízení drážního vozidla příslušné kategorie a druhu, tzn. jízdního výcviku, která je přílohou č. 2 k vyhlášce č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, stanovena na 12 týdnů tak, aby byl zcela naplněn požadavek určitosti, vč. právní jistoty, a adresátům dané právní povinnosti nebránila praxe v jejím důsledném uplatnění, a to podobně, jako je tomu v případě teoretické části daného školení.
- 29. ledna 2022, **Teplice v Čechách**, kdy došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 16936 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L3 s návěstí zakazující jízdu s následným vykolejením. Drážní inspekce doporučila:  
Drážnímu úřadu, případně ve spolupráci s příslušným silničním správním úřadem, Magistrátem města Teplice:
    - z důvodu zlepšení pracovních podmínek a eliminace možných nevědomých pochybení (omylů) strojvedoucích přijetí vlastního opatření, které (např. vhodným stavebně-technickým opatřením) zajistí eliminaci světelného zdroje, který by mohl být zaměnitelný s návěstními znaky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., konkrétně se jedná o světla silničního semaforu na křižovatce ulic Na Hrázi a Dubská v Teplicích.
  - 18. března 2022, **Obrnice**, kdy došlo k vykolejení drážního vozidla za jízdy posunového dílu s následným pádem vedoucího posunu ze stupačky, jeho střet s drážním vozidlem, následná srážka

s odstaveným drážním vozidlem, jeho vykolejení a srážka se zarážedlem. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u:
  - provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace:
    - opravu, doplnění a upřesnění části vnitřního předpisu „Zajišťování diagnostiky železničního svršku a spodku měřicími prostředky s kontinuálním záznamem“ pro výpočet syntetického signálu „Zborcení koleje syntetické“;
  - dopravce ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o. v rámci smluvní spolupráce s logistickou společností M+L LOGISTIK, s.r.o. a odesílatelem společností ORLEN Unipetrol RPA s.r.o.:
    - doplnění vnitřního předpisu odesílatele RPA „Pracovní postup č. 1B - Pracovní postup pro skladování, nakládku a přeskladnění“ o technologické postupy uvedené v Nakládací směrnici UIC, v části 3.3 „Rozložení nákladu“, o uspořádání nákladu v kontejneru tak, aby nedocházelo k jeho nerovnoměrnému rozložení a překročení povolených mezních hodnot včetně grafického znázornění.

- 1. dubna 2022, **Bavorov**, kdy došlo k vykolejení vlaku Os 18000. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u všech provozovatelů drah, kteří používají samovratné výhybky výrobce AŽD Praha s. r. o., instalaci konstrukční úpravy držáku závory samovratného mechanismu, jenž zabrání uzamčení spojovacího zámku, aniž by byla výhybka v režimu samovratného přestavování.
- 19. května 2022, **Kolín**, kdy došlo k újmě na zdraví zaměstnance provozovatele dráhy při opravě poškozeného trakčního vedení elektrickým výbojem, který vznikl v souvislosti s jízdou vlaku Os 5005. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace: úpravou znění vnitřního předpisu „SŽDC E6 Předpis pro činnost elektrodispečinků“, ve znění platném v době vzniku MU, případně dalších souvisejících vnitřních předpisů, usměrnění struktury pokynů dávaných samostatným elektrodispečerem, tzn. dispečerského příkazu, ale také pokynů týkajících se podmínek pro jízdy drážních vozidel elektrické trakce a dalších nutných dopravních opatření, a to jejich přesným definováním a rámcovým určením obsahu sdělení, případně určením pevné struktury obsahu sdělení (závazným slovním zněním).
- 7. června 2022, mezi žst. **Otrokovice a Tlumačov**, kdy došlo k poškození trakčního vedení za vjezdu vlaku Nex 53742 do železniční stanice Otrokovice s následným požárem zařízení infrastruktury dráhy. Drážní inspekce doporučila:

Úřadu vlády České republiky:

- obsahem novely Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, v platném znění, nebo jiného právního předpisu, sjednotit výše uvedeným nařízením vlády stanovené odlišné podmínky mezi zaměstnanci drážní dopravy a zaměstnanci mezinárodní drážní dopravy obsažené v:
  - § 14, § 15b a § 15c tohoto nařízení, které stanoví dobu odpočinku,
  - § 3 písm. f) a § 15e tohoto nařízení, které stanoví doby řízení drážního vozidla pouze pro zaměstnance mezinárodní drážní dopravy,

tak, aby nebylo rozlišováno, zda se jedná či nejedná o zaměstnance (strojvedoucího) mezinárodní drážní dopravy, protože rizika vlivu únavy, ve spojení s monotónní prací při řízení drážního vozidla a fyziologickými procesy biorytmů člověka, jsou na chování všech zaměstnanců (strojvedoucích) stejná.

Drážnímu úřadu:

- aby v rámci své činnosti vhodnými nástroji zajistil minimalizaci případů, kdy bude ze strany provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální, nařízeno stahování sběračů drážních vozidel přenosnými návěstidly pro elektrický provoz, a to zvláště při stavbách (rekonstrukcích, modernizacích) prováděných na dráhách, kde by s touto minimalizací mělo být počítáno již v rámci přípravy dané stavby a konkrétních stavebních postupů. K tomuto účelu pak využít opatření jak čistě administrativní, tak i technická – např. vložení (dočasným vložení) úsekových děličů do sestavy trakčního vedení na vhodných místech zhlaví dopraven, tzn. do prostoru mezi výhybku kolejové spojky a první výhybku dalšího rozvětvení, která není zapojena do kolejové spojky (a naopak);
  - aby vzhledem k neustálému vývoji souvisejícímu s budováním a provozováním Evropského systému řízení železniční dopravy/Evropského vlakového zabezpečovacího systému (dále jen ETCS) v České republice byly ze strany příslušných provozovatelů drah prověřeny a do budoucna aplikovány dostupné možnosti tohoto systému ve vztahu k předcházení vzniku mimořádných událostí souvisejících s nerespektováním návěstidel pro elektrický provoz, tedy především možnosti předávání informací o návěstidlech pro elektrický provoz, včetně těch přenosných, z traťové do mobilní části ETCS a jejich následné zpracování a používání (například upozornění pomocí textových zpráv na zobrazovací a ovládací jednotce mobilní části ETCS a podobná opatření).
- 27. června 2022, **Bohumín**, kdy došlo ke srážce vlaku Ex (SC) 516 s posunovým dílem. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí opatření, které zajistí, aby:
  - vlastníci a provozovatelé drah železničních nadále v maximální možné míře rozšiřovali traťovou část vlakového zabezpečovače evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS.

Minimálně na síti TEN-T pak Drážní inspekce doporučuje co nejdříve a co nejsouvisleji implementovat evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS úrovně L2 umožňující mód „Plný dohled“ (Full Supervision) a tento plný dohled v maximální možné míře využívat tak, aby i výchozí vlaky míjely odjezdová nebo cestová návěstidla dopraven již v tomto režimu;

  - jízda drážních vozidel byla na infrastruktuře vybavené traťovou částí vlakového zabezpečovače evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS realizována v maximální možné míře s aktivní mobilní částí vlakového zabezpečovače evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS v příslušném módu;
  - byl minimalizován takový způsob obsluhy mobilní části vlakového zabezpečovače evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS (restartování mobilní části ETCS, její přepínání do módu izolace atp.), který by způsobil ztrátu informace o poloze, a to obecně jednak spolehlivostí zařízení, ale také technologickými postupy provozovatelů drah a jednotnými technologickými postupy dopravců a důslednou kontrolní činností nad jejich dodržováním;
- přijetí opatření, které do doby provozu vlaků pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS zajistí doplnění chybějící bezpečnostní pojistky (prvku) v podobě výpravčího, jenž v minulosti vypravoval vlak s přepravou cestujících stojící v prostoru určeném pro nástup a výstup cestujících návěstí „Odjezd“ (písemným rozkazem, telekomunikačním zařízením nebo ústním rozkazem), buďto technickým opatřením nebo jiným způsobem, přičemž za stávajícího systému provozování dráhy a drážní dopravy se jako nejvýhodnější a nejsnadněji proveditelné jeví ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky rozšíření znění vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění, o povinnost osoby řídící vlakový doprovod u vlaku s přepravou cestujících nebo první osoby vlakového doprovodu od předního čela vlaku dát osobě řídící drážní vozidlo (dále také strojvedoucí) návěst „Souhlas k odjezdu“ až po splnění jedné z níže uvedených podmínek, tedy poté, kdy:
  - se pohledem nebo jiným způsobem (např. dotazem u osoby řídící drážní vozidlo) přesvědčila, že příslušné hlavní návěstidlo platné pro odjezd konkrétního vlaku dovoluje svou návěstí jízdu vlaku, nebo

- o dotazem u osoby řídící drážní vozidlo zjistila, že jízda vlaku kolem hlavního návěstidla nedovolujícího svou návěstí jízdu vlaku byla provozovatelem dráhy povolena jiným způsobem, a to vč. stanovených podmínek, nebo, že osoba řídící drážní vozidlo dostala od osoby řídící drážní dopravu v dané dopravně svolení k posunu (např. pro popotažení vlaku nebo pro přestavení vlaku formou posunu), nebo
- o dotazem u osoby řídící drážní vozidlo ověřila způsob dovolení jízdy vlaku kolem příslušného hlavního návěstidla v případě, kdy jeho návěstní znaky nejsou z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících z jakéhokoliv důvodu viditelné, a to vč. provozovatelem dráhy stanovených podmínek,

tedy, aby ověření, zda provozovatel dráhy dovolil jízdu (odjezd) daného vlaku, provedla vedle strojvedoucího také další odborně způsobilá osoba dopravce (člen doprovodu vlaku), čímž bude vytvořena bezpečnostní pojistka, jež sníží riziko chyby (omylu) strojvedoucího.

- 4. července 2022, mezi žst. **Klatovy a Janovice nad Úhlavou**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 17555 se silniční soupravou na železničním přejezdu P847 s následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P847 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.
- 24. července 2022, mezi žst. **Zlín-Malenovice a Zlín střed**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 14269 s osobním automobilem na železničním přejezdu P8232 s následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijmout účinná opatření pro eliminaci rizika vzniku mimořádné události na železničním přejezdu P8232 v době, kdy není funkční základní bezpečnostní prvek zajišťující bezpečnost, kterým je světelné signalizační zařízení křižovatky v bezporuchovém stavu;
- provedení kontroly na všech železničních přejezdech zabezpečených světelným zabezpečovacím zařízením bez závor přilehlých ke křižovatkám, s elektricky provázanými závislostmi se světelným signalizačním zařízením křižovatky, se zaměřením na zjištění stavu nejdůležitějších bezpečnostních parametrů dle ustanovení § 6 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách a § 4 odst. 7 přílohy 5 vyhlášky č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, důležitých pro zajištění bezpečnosti na přejezdech v době nefunkčního světelného signalizačního zařízení křižovatek.

Magistrátu města Zlín:

- přijmout interní opatření ze strany vlastníka světelných signalizačních zařízení řídících dopravu na křižovatkách přilehlých k železničním přejezdům v katastru města Zlín, které zajistí veškeré v současnosti dostupné technické prostředky pro informování o stavu a umožní dálkový přístup do technologie světelného signalizačního zařízení křižovatek zaměstnancům smluvní servisní organizace;
  - provedení analýzy rizik na křižovatkách přilehlých k železničním přejezdům v katastru města Zlín a stanovení postupů pro co nejrychlejší odstranění závad světelného signalizačního zařízení na analýzou rizik vytipovaných křižovatkách;
  - navázat spolupráci s Krajským ředitelstvím policie Zlínského kraje, Městskou policií Zlín a Dopravní společností Zlín-Otrokovice, týkající se možnosti neprodleného oznamování poruchových stavů světelných signalizačních zařízení servisní organizaci na analýzou rizik vytipovaných křižovatkách přilehlých k železničním přejezdům, zjištěných prostřednictvím jimi vlastněné technologie informující o stavech světelných signalizačních zařízení křižovatek nebo během hlídkové činnosti a řízení vozidel městské hromadné dopravy.
- 15. září 2022, **Hoštejn**, kdy došlo k nezajištěné jízdě vlaku Ex 512 na 1. TK proti vlaku Os 3775. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- v přiměřeném časovém horizontu (s ohledem na dobu trvání vývoje a schvalovacího procesu) zajistit u staničních zabezpečovacích zařízení ovládaných prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště znemožnění postavení obsluhujícím zaměstnancem zadané nouzové vlakové cesty a informování o podmínkách bránících postavení nouzové vlakové cesty (např. štítkem upozorňujícím na chybnou obsluhu), a to v případech, kdy by mělo dojít:
  - k jízdě vlaku na jinou než obsluhujícím zaměstnancem zvolenou kolej nebo
  - k jízdě drážních vozidel proti sobě na téže koleji,
  - popř. i v dalších odůvodněných případech na základě analýzy provedené provozovatelem dráhy (např. kdyby mělo drážní vozidlo dojet k přejezdu dříve, než uplyne přibližovací doba);
- jako adekvátní doplnění předchozího bezpečnostního doporučení pro opačnou posloupnost stavění jednotlivých cest současně zajistit u těchto zařízení znemožnění postavení vlakové cesty na kolej, na kterou je zároveň postavena protisměrná nouzová vlaková cesta nebo nouzová posunová cesta;
- do doby realizace prvního výše uvedeného bezpečnostního doporučení zvážit u těchto zařízení nastavení prioritizace zobrazení na zadávacím počítači jednotného obslužného pracoviště tak, že by během zobrazení rizikové stránky v reliéfu kolejiště nebyly zvýrazněny přerušovaným červeným podbarvením takové prvky z této rizikové stránky, které jsou označeny varovným štítkem (zavádí a ruší se povelom „STIT“) nebo štítkem kolejové výluky (zavádí a ruší se povelom „VYL“), a obsluhující zaměstnanec je tak na ně již jiným způsobem upozorňován (obsluhující zaměstnanec tyto prvky označil s vědomím nutnosti u nich zajišťovat splnění nesplněných podmínek náhradním způsobem);
- zajistit u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace:
  - úpravu znění čl. 404 vnitřního předpisu SŽ D1 o doplnění textu ukládajícího výpravčímu oprávněnému k zahájení výluky na tratích a v dopravních dálkově řízených s DOZ povinnost ohlásit zahájení výluky též výlukou dotčeným zaměstnancům dopravní služby v obsazených dopravních;
  - přijetí takového opatření, které zamezí neoprávněnému používání zaměstnaneckých personálních identifikačních karet (tedy bezpečnostního prvku nezbytného pro obsluhu zabezpečovacího zařízení) jinými osobami než jejich držiteli.
- 11. října 2022, mezi dopravnou D3 **Střítež nad Bečvou a žst. Valašské Meziříčí**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 14342 s nákladním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P7414. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P7414 zabezpečeného v současné době přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným, o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.
- 26. října 2022, mezi dopravními D3 **Malšice a Sudoměřice u Bechyně**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 28422 s osobním automobilem na železničním přejezdu P6309. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí opatření, které zajistí zabezpečení železničního přejezdu P6309 světelným zabezpečovacím zařízením doplněným o závorová břevna.

Silničnímu správnímu úřadu Městského úřadu Tábor a Městysu Malšice:

- nasměrování účastníků provozu na pozemních komunikacích instalováním dopravního zařízení Z 4a Směrovací deska se šikmými pruhy směrem vlevo, doplněné tzv. delta bloky pro fyzické oddálení místa zaústění komunikace účelové do komunikace místní do větší vzdálenosti od železničního přejezdu P6309, a tím vytvoření možnosti rozhledu účastníků provozu na účelové komunikaci na dráhu regionální i vpravo ve směru jejich jízdy k železničnímu přejezdu;

- případné doplnění dalšího dopravního značení před železničním přejezdem P6309 vedoucí ke zvýšení bezpečnosti a tím snížení možností vzniku mimořádných událostí na předmětném železničním přejezdu.