



# Výroční zpráva 2015



## Obsah

Třináctý rok činnosti Drážní inspekce.....	5
Základní personální údaje.....	6
<b>Mimořádné události.....</b>	<b>9</b>
Mimořádné události.....	10
Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	11
Mimořádné události na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a v metru.....	12
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	13
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	15
Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	16
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2015.....	17
Přehled nejzávažnějších MU.....	17
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	30
Správní řízení.....	40
Evropská železniční agentura.....	41
<b>Výkon státního dozoru.....</b>	<b>43</b>
Výkon státního dozoru.....	44
Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD.....	46
Závažná zjištění při výkonu SD.....	46
Tematické státní dozory.....	48
Výkon kontrol kultury cestování.....	49
Výkon státního dozoru na železničních přejezdech.....	50



## TŘINÁCTÝ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

**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 takový musí být nezávislý na všech subjektech v odvětví drážní dopravy.

Posláním Drážní inspekce je šetření a dozorování mimořádných událostí za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na dráhách. Nedílnou součástí je výkon státního dozoru ve věcech drah, kterého Drážní inspekce využívala i v oblasti prevence a bezpečnosti drážního provozu, respektive předcházení mimořádných událostí.

Drážní inspekce při své činnosti především prověřovala důsledné dodržování zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), a jeho prováděcích vyhlášek (vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizaci, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů), přičemž se soustředila zejména na výkon státního dozoru v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a jejich předcházení na všech dráhách, tedy zjišťování, zda provozovatelé šetří mimořádné události objektivně, správně a zda přijímají účinná opatření.

Drážní inspekce se při své činnosti řídí zejména zákonem č. 266/1994 Sb., příslušnými prováděcími vyhláškami a Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (dále také jen směrnice 2004/49/ES). Jedním z postulátů této směrnice je požadavek na maximální otevřenost šetření a zveřejňování zjištěných faktů, samozřejmě do té míry, aby nebylo zmařeno samotné šetření mimořádné události. Drážní inspekce informuje o nehodách i o výsledcích preventivních kontrol prováděných formou státních dozorů a poukazuje přitom na rizika ohrožující bezpečnost. Kromě toho provádí veřejnou osvětu – vše s cílem předcházet vzniku MU na dráhách. **Otevřená komunikace je tedy nedílnou součástí činnosti Drážní inspekce**, zakončením, bez něhož by šetření nehod ani preventivní kontroly neměly patřičný význam.

Během roku 2015 plnila Drážní inspekce povinnosti vůči Evropské železniční agentuře – ERA, které vyplývají z platného znění zákona č. 266/1994 Sb. a závazků plynoucích z členství České republiky v Evropské unii dle směrnice 2004/49/ES, zejména informovala stanoveným způsobem ERA o zahajovaných šetřeních, a to do 7 dnů od zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU, průběžně informovala o svých zjištěních

a vkládala do databáze ERAIL závěrečné zprávy nehod, jejichž šetření dokončila.

Od schválení finálního znění zákona č. 234/2014 Sb., o státní službě, v platném znění (dále také jen „služební zákon“) se Drážní inspekce začala připravovat na přechod do státní služby. Činnosti spojené se vstupem Drážní inspekce do státní služby zabíraly veškeré kapacity již tak přetížených zaměstnanců, a to i na úkor vzdělávání, koncepčních a metodických prací i prevence. Státní služba musela být prioritně zařazena vedle šetření mimořádných událostí. Nově byla potřeba vytvořit organizační strukturu úřadu, která by byla v souladu s nově schválenými právními předpisy, a současně byla potřeba připravit a zorganizovat vstup zaměstnanců do státní služby a výběrová řízení na pozice představených, tak jak požadoval služební zákon. Ani po ukončení výběrových řízení se však Drážní inspekce nemohla naplno věnovat tradiční problematice, ale musela řešit další implementace právních a služebních předpisů, jež byly průběžně vydávány, např. k ustanovení tzv. prošetřovatele, k přípravě služebního hodnocení atd. Zavedení státní služby znamenalo a znamená zejména výrazný nárůst administrativy a řadu úskalí. Mezi hlavní problémy lze řadit obsazování míst dle služebního zákona, pevně stanovený věk ukončení služebního poměru na 70 let apod.

Dalším velkým tématem během roku 2015 byla příprava novelizace zákona č. 266/1994 Sb., kterou připravovalo Ministerstvo dopravy. Drážní inspekce vznesla řadu připomínek, například k definici mimořádné události, která by znamenala nárůst úkonů, k úplnému odebrání výkonu státního dozoru, který Drážní inspekce využívala při šetření mimořádných událostí a k výkonu prevence v oblasti drah nebo odebrání pravomoci Drážní inspekci sankcionovat provozovatele dráhy a dopravce až do výše 10 mil. Kč, když neoznámí (zatají) MU, nešetří nebo nepřijmou opatření.

Na začátku dubna 2015 byla na Drážní inspekci provedena kontrola Pražskou správou sociálního zabezpečení v souladu se zákonem č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů, ve spojení se zákonem č. 582/1991 Sb., o organizaci a provádění sociálního zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, a zákonem č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění, ve znění pozdějších předpisů. Během kontroly nebyly zjištěny nedostatky. Se stejným výsledkem byla ukončena i kontrola Všeobecnou zdravotní pojišťovnou České republiky prováděná v souladu s kontrolním řádem, ve spojení se zákonem č. 592/1992 Sb., o pojistném na veřejné zdravotní pojištění, ve znění pozdějších předpisů.

## ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Vývoj **personálních změn** roku 2015 nijak nevybočoval z nastoleného negativního trendu z předchozích let, kdy Drážní inspekce **s obtížemi hledala** dostatečně **kvalifikované zaměstnance** na pozice **vrchních inspektorů** ochotné pracovat za plat, jež mohla Drážní inspekce nabídnout. Na konci roku 2015 se opět jako v předchozích letech musela potýkat s **odchody** již zkušených a **zaučených inspektorů do soukromého sektoru**, který nabízel výrazně vyšší finanční ohodnocení jejich práce. Velký zásah do personálních záležitostí znamenal vstup zaměstnanců Drážní inspekce do státní služby, a to v souladu se služebním zákonem. Přechod do státní služby znamenal pro řadu zaměstnanců změnu podmínek nejen po pracovní ale i finanční stránce, například tím, že zákon o státní službě striktně omezil výši příplatku za pohotovost na 10 %, což mohlo být pro zaměstnance uvažující o odchodu z Drážní inspekce dalším impulsem k učinění tohoto kroku. Zákon o státní službě rovněž zavedl omezení pro státní zaměstnance v podobě věku zaměstnance, kdy nejpozději v sedmdesáti letech musí státní zaměstnanec ukončit službu. Opatření se Drážní inspekce dotkne především v roce 2016.

V roce 2015, stejně jako v předchozích letech, byl kladen důraz na semináře zaměřené na **průběžné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace** zaměstnanců Dražní inspekce. Na rozdíl od předchozích období s omezeným počtem zaměstnanců a množstvím pracovních úkolů se tato podstatná oblast činnosti zabezpečovala s velkými obtížemi.

Kvalifikační struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	s VŠ vzděláním II. stupně	25	53,19%
	s VŠ vzděláním I. stupně	4	8,51%
	se SŠ vzděláním	18	38,30%
	s nižším vzděláním	0	0,00%
	celkem	47	1,00

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20 - 30 let	9	19,15%
	31 - 40 let	9	19,15%
	41 - 50 let	9	19,15%
	51 - 60 let	9	19,15%
	nad 60 let	11	23,40%
	celkem	47	1,00

Zaměstnanost žen		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	ženy	5	10,64%





# ***MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI***



## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Mimořádnou událostí (MU) v drážní dopravě je dle českého právního řádu závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.

### Kategorizace mimořádných událostí Drážní inspekce (dle § 49 zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.)

**Závažnou nehodou** v drážní dopravě je srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke které došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu (alespoň 5 mil. Kč).

**Nehodou** je srážka nebo vykolejení drážního vozidla, nejsou-li závažnou nehodou, střetnutím drážních vozidel se silničními vozidly na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací nebo mimo ně, smrt nebo újma na zdraví osob, vzniklá v souvislosti s pohybujeícími se drážními vozidly, dále požáry drážních vozidel a jiné mimořádné události na zařízení dráhy za podmínky vzniku značné škody (od 500 tis. Kč a zároveň méně než 5 mil. Kč).

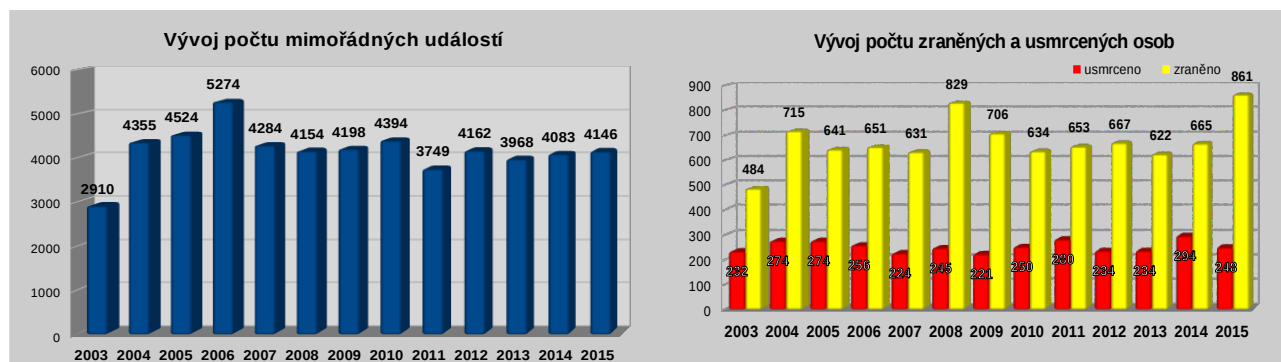
**Ohrožením** je mimořádná událost ohrožující pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnosti osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení, způsobené provozováním dráhy a drážní dopravy s vlivem na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, nebo událost způsobená únikem nebezpečné věci při její přepravě, nebo ohrožení bezprostředním rizikem úniku nebezpečné věci při přepravě po železnici, které není závažnou nehodou ani nehodou.

### Základní definice

**Srážkou** drážních vozidel je nedovolené najetí drážního vozidla na jiné drážní vozidlo bez ohledu na směr pohybu vozidel; srážkou drážních vozidel se rozumí i najetí vozidla na překážku na dopravní cestě dráhy.

**Vykolejením** drážního vozidla se rozumí nedovolené opuštění styčné plochy kola vozidla kolejnice.

**Usmrcenou osobou** se rozumí osoba, která zemřela při mimořádné události nebo pokud při této mimořádné události došlo k újmě na zdraví, na jejíž následky osoba zemřela nejdéle do 30 dnů od vzniku mimořádné události.

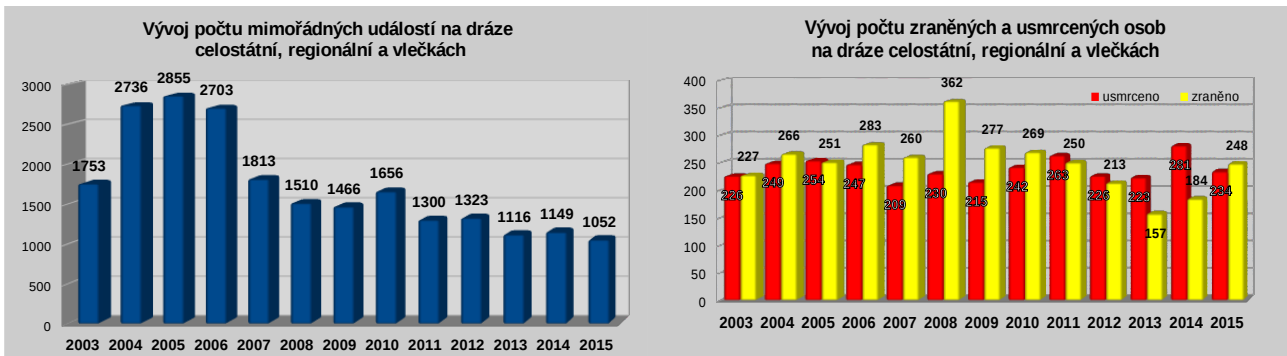


2015	počet MU	% rozdíl v porovnání s r. 2014	počet usmrcených osob	% rozdíl v porovnání s r. 2014	počet zraněných osob	% rozdíl v porovnání s r. 2014
dráha celostátní	715	-9,38	210	-14,29	143	19,17
dráha regionální	215	-5,70	23	-36,11	103	77,59
dráha vlečka	122	-7,58	1	100,00	2	-66,67
dráha tramvajová	2407	1,69	5	-16,67	436	19,78
dráha trolejbusová	646	20,52	2	100,00	159	50,00
dráha speciální	31	14,81	7	16,67	5	-28,57
dráha lanová	10	150,00	0	0,00	13	225,00
<b>celkem</b>	<b>4146</b>	<b>1,54</b>	<b>248</b>	<b>-15,65</b>	<b>861</b>	<b>29,47</b>

### Počet mimořádných událostí hlášených do ERA

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
srážka vlaků (dražních vozidel)	2	4	6	6	2	7	1	2	7	6
vykolejení vlaku	4	8	2	5	6	8	4	14	6	5
srážka s překážkou	0	2	2	0	0	4	6	1	1	4
střetnutí na přejezdu	4	8	4	3	4	1	7	5	7	8
požár drážního vozidla	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
újma na zdraví způsobená jedoucím DV	1	0	2	1	2	4	1	2	2	1
jiné mimořádné události	0	2	0	1	1	1	4	7	6	2
<b>celkem</b>	<b>11</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>26</b>	<b>23</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>26</b>

### Mimořádné události na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách



Počet mimořádných událostí na dráze celostátní, regionální a vlečkách

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Jihočeský	2	0	0	14	0	0	4	0	0	3	0	0	8	0	0	11	9	2	12	1	13	12	0	1	66	10	16
Jihomoravský	3	0	0	11	0	2	10	0	0	1	0	0	7	0	0	27	21	6	6	2	22	15	0	1	80	23	31
Karlovarský	0	0	0	17	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	7	7	0	3	0	0	7	0	1	37	7	1
Královéhradecký	1	0	0	7	0	0	6	0	0	4	0	0	1	0	0	7	2	5	8	1	4	5	0	0	39	3	9
Liberecký	0	0	0	6	0	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	13	7	6	7	0	0	2	0	0	30	7	19
Moravskoslezský	4	0	0	18	0	0	35	0	0	7	0	0	11	0	0	33	24	9	21	5	30	37	0	1	166	29	40
Olomoucký	3	0	0	12	0	0	9	0	0	7	0	0	7	0	0	34	29	6	17	5	7	17	1	2	106	35	15
Pardubický	2	0	1	8	0	0	7	0	0	0	0	0	4	0	0	12	9	3	9	3	1	12	0	1	54	12	6
Plzeňský	5	0	16	12	0	0	5	0	0	2	0	0	2	0	0	14	12	2	10	0	3	4	0	0	54	12	21
Praha	1	0	1	5	0	0	9	0	0	0	0	0	12	0	0	28	22	6	4	0	3	24	0	9	83	22	19
Středočeský	5	0	1	22	0	0	21	0	0	4	0	0	8	0	0	38	28	10	32	8	13	26	0	0	156	36	24
Ústecký	6	2	1	11	0	1	14	0	0	4	0	0	12	0	0	21	18	3	17	3	14	22	0	0	107	23	19
Vysočina	3	0	0	8	0	0	4	0	0	1	0	0	2	0	0	8	6	3	8	0	14	5	1	1	39	7	18
Zlínský	1	0	0	2	0	0	2	0	0	1	0	0	5	0	0	7	4	3	11	4	6	6	0	1	35	8	10
<b>Celkem MU (druh)</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>153</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>260</b>	<b>198</b>	<b>64</b>	<b>165</b>	<b>32</b>	<b>130</b>	<b>194</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>1052</b>	<b>234</b>	<b>248</b>

Počet mimořádných událostí na dráze celostátní

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Jihočeský	2	0	0	7	0	0	0	0	0	3	0	0	6	0	0	11	9	2	5	1	8	10	0	1	44	10	11
Jihomoravský	3	0	0	8	0	1	6	0	0	0	0	0	7	0	0	24	21	3	4	1	1	15	0	1	67	22	6
Karlovarský	0	0	0	8	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	6	6	0	1	0	0	6	0	1	23	6	1
Královéhradecký	1	0	0	3	0	0	6	0	0	4	0	0	1	0	0	7	2	5	5	1	1	5	0	0	32	3	6
Liberecký	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	10	7	3	1	0	0	2	0	0	16	7	4
Moravskoslezský	1	0	0	9	0	0	5	0	0	5	0	0	8	0	0	26	21	5	7	5	27	23	0	1	84	26	33
Olomoucký	3	0	0	10	0	0	2	0	0	7	0	0	7	0	0	30	27	4	10	4	4	15	1	2	84	32	10
Pardubický	2	0	1	6	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	0	12	9	3	6	3	1	12	0	1	44	12	6
Plzeňský	5	0	16	6	0	0	3	0	0	2	0	0	2	0	0	14	12	2	3	0	0	3	0	0	38	12	18
Praha	1	0	1	4	0	0	7	0	0	0	0	0	11	0	0	26	20	6	4	0	3	23	0	9	76	20	19
Středočeský	4	0	1	9	0	0	8	0	0	3	0	0	7	0	0	36	27	9	14	6	6	22	0	0	103	33	16
Ústecký	2	1	1	3	0	0	4	0	0	4	0	0	12	0	0	16	15	1	4	2	4	15	0	0	60	18	6
Vysočina	2	0	0	5	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	6	4	2	5	0	2	5	1	1	28	5	5
Zlínský	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	4	0	0	4	4	0	1	0	1	4	0	1	16	4	2
<b>Celkem MU (druh)</b>	<b>26</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>81</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>228</b>	<b>184</b>	<b>45</b>	<b>70</b>	<b>23</b>	<b>58</b>	<b>160</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>715</b>	<b>210</b>	<b>143</b>

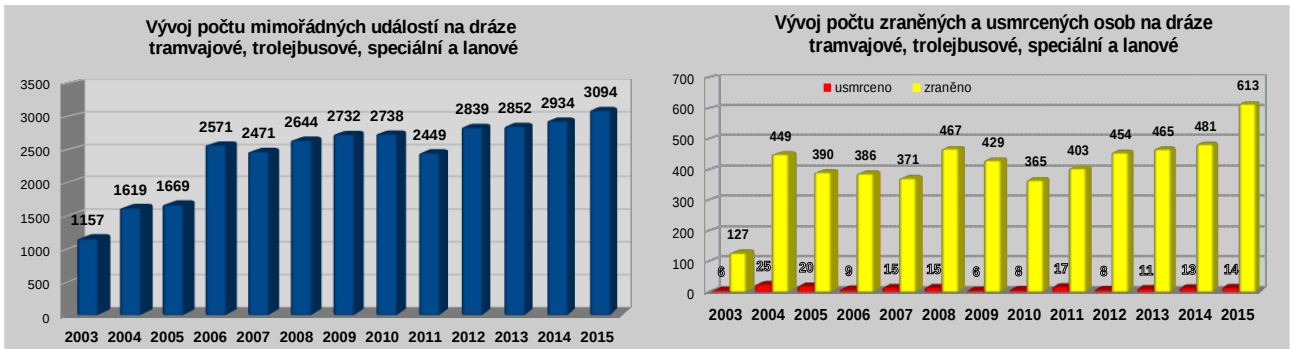
Počet mimořádných událostí na dráze regionální

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Jihočeský	0	0	0	7	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	7	0	5	2	0	0	19	0	5
Jihomoravský	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	2	2	1	21	0	0	0	7	1	24
Karlovarský	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	1	0	0	13	1	0
Královéhradecký	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	7	0	3	
Liberecký	0	0	0	4	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	6	0	0	0	0	0	14	0	15	
Moravskoslezský	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	7	3	4	9	0	2	2	0	0	28	3	6
Olomoucký	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	2	7	1	3	1	0	0	14	3	5	
Pardubický	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	6	0	0	
Plzeňský	0	0	0	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	3	1	0	0	0	15	0	3	
Praha	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	
Středočeský	0	0	0	12	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	17	2	7	1	0	0	34	3	8
Ústecký	0	0	0	5	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	5	3	2	13	1	10	1	0	0	26	4	13	
Vysočina	1	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	3	0	12	0	0	0	11	2	13	
Zlínský	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	3	10	4	5	2	0	0	17	4	8	
<b>Celkem MU (druh)</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>89</b>	<b>9</b>	<b>71</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>215</b>	<b>23</b>	<b>103</b>

Počet mimořádných událostí na vlečkách

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Jihočeský	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Jihomoravský	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1
Karlovarský	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Královéhradecký	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
Liberecký	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
Moravskoslezský	3	0	0	4	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	12	0	0	0	54	0	1	
Olomoucký	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	8	0	0	
Pardubický	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	
Plzeňský	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
Praha	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	
Středočeský	1	0	0	1	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	19	0	0	
Ústecký	4	1	0	3	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	21	1	0	
Vysočina	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
Zlínský	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	
<b>Celkem MU (druh)</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>122</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	

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



Počet mimořádných událostí na dráze tramvajové

Město	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Ostatní MU			Celkem MU (město)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Brno	29	0	1	382	0	9	8	0	0	1	0	0	1	0	0	16	1	15	73	0	33	510	1	58
Liberec a Jablonec	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	3	0	1	28	0	2
Most a Litvínov	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	4	0	2	11	0	3
Olomouc	4	0	0	31	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	6	45	0	7
Ostrava	13	0	3	160	0	28	5	0	0	2	0	0	6	0	0	12	1	13	44	0	32	242	1	76
Plzeň	6	0	3	82	0	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	4	5	0	5	98	0	17
Praha	36	0	17	1226	0	95	15	0	0	7	0	0	0	0	0	87	3	84	102	0	77	1473	3	273
<b>Celkem MU (druh)</b>	<b>88</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>1909</b>	<b>0</b>	<b>138</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>121</b>	<b>5</b>	<b>118</b>	<b>240</b>	<b>0</b>	<b>156</b>	<b>2407</b>	<b>5</b>	<b>436</b>

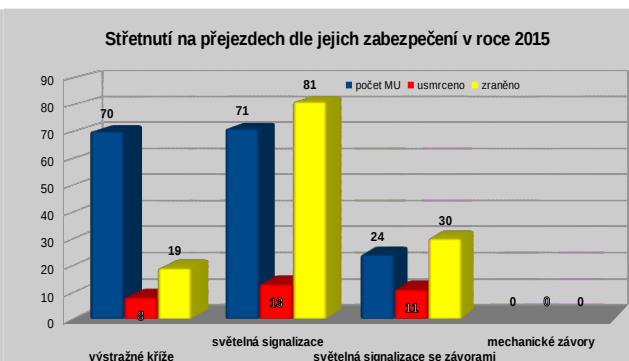
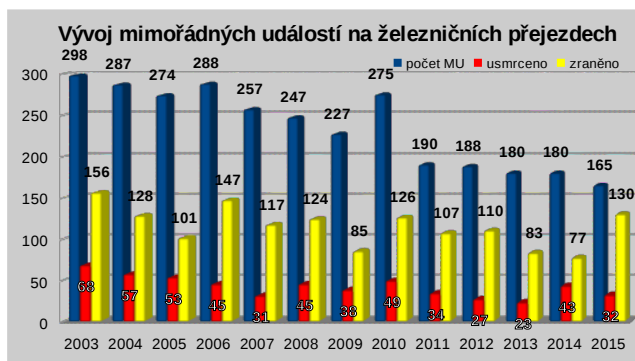
Počet mimořádných událostí na dráze trolejbusové

Město	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Požáry DV			Střet s osobou			Ostatní MU			Celkem MU (město)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Brno	4	0	0	110	0	6	1	0	0	3	1	2	111	0	40	229	1	48
České Budějovice	1	0	0	30	0	6	1	0	0	0	0	0	10	0	12	42	0	18
Hradec Králové	0	0	0	12	0	5	0	0	0	1	0	1	7	0	6	20	0	12
Chomutov a Jirkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jihlava	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	11	0	1
Mariánské Lázně	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opava	0	0	0	9	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	7	14	0	8
Ostrava	5	0	0	26	0	0	1	0	0	0	0	0	21	0	7	53	0	7
Pardubice	2	0	0	20	0	1	0	0	0	2	0	2	7	0	5	31	0	8
Píseň	3	0	0	50	0	0	0	0	0	2	0	2	11	0	9	66	0	11
Teplice	0	0	0	8	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	0	12	0	1
Ústí nad Labem	13	0	0	64	0	6	0	0	0	2	0	2	48	0	25	127	0	33
Zlín a Otrokovice	2	0	0	26	0	1	0	0	0	1	1	0	12	0	11	41	1	12
<b>Celkem MU (druh)</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>364</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>237</b>	<b>0</b>	<b>123</b>	<b>646</b>	<b>2</b>	<b>159</b>

Mimořádné události v metru	
druh MU	počet
střet s osobou	12
vykolejení DV	2
nedovolená jízda	10
ostatní MU	7
<b>Celkem</b>	<b>31</b>

### Mimořádné události na železničních přejezdech

V roce 2015 se na železničních přejezdech událo celkem 165 střetnutí. I když se jedná o nejnižší počet od roku 2003, následky jsou poměrně tragické: zahynulo 32 osob a dalších 130 utrpělo zranění. Úmrtnost při střetnutích na železničních přejezdech v porovnání s rokem 2014 však byla o něco nižší. Zatímco v roce 2014 průměrně umírali lidé na železničních přejezdech při každé 4. nehodě, tak v roce 2015 zemřel člověk při každém 5. střetnutí. V porovnání s předchozími lety však došlo k nárůstu počtu zraněných při těchto nehodách, kterých bylo v minulém roce celkem 130, což je o 69 % více v porovnání s rokem 2014. Velký podíl na těchto statistikách mají střetnutí osobních vlaků s nákladními auty nebo kamiony, především nehody s větším počtem zraněných (Obrataň – 12, Velké Pavlovice – 19, Šluknov – 7). Nehodou s nejvyšším počtem zraněných bylo střetnutí na železničním přejezdu ve Studénce, kde se zranilo celkem 25 osob.



I v roce 2015 docházelo k největšímu počtu nehod i usmrcení na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor, kde zemřelo celkem 13 osob. Dalších 11 osob zemřelo na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací a závorami, kde (s výjimkou tří mrtvých ve vlaku při střetnutí na přejezdu ve Studénce) jsou všichni usmrcení chodci nebo cyklisté, kteří podleli sklopená závorová břevna a vstoupili na trať v době příjezdu vlaku. V tomto případě, na rozdíl od přejezdů bez závor, se nedá hovořit o omylu či přehlédnutí ze strany účastníků události. Na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži, ač se jedná o nejnižší stupeň zabezpečení přejezdů, evidujeme nejnižší počet usmrcených. Na takto zabezpečených přejezdech zemřelo v roce 2015 osm osob.

Drtivou většinu nehod na železničních přejezdech i nadále způsobují neukáznění účastníci silničního provozu, kteří fatálním způsobem 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 jízda nebo chůze přes přejezd se sklopenými závorovými břevny.

Střetnutí na železničních přejezdech dle krajů v roce 2015

Střetnutí na železničních přejezdech dle měsíců v roce 2015

kraj	počet střetnutí	usmrceno	zraněno	měsíc	počet střetnutí	usmrceno	zraněno
Jihočeský	12	1	13	leden	14	1	2
Jihomoravský	6	2	22	únor	9	1	7
Karlovarský	3	0	0	březen	8	1	17
Královéhradecký	8	1	4	duben	10	2	7
Liberecký	7	0	0	květen	14	2	23
Moravskoslezský	21	5	30	červen	23	2	8
Olomoucký	17	5	7	červenec	17	3	32
Pardubický	9	3	1	srpen	15	4	9
Plzeňský	10	0	3	září	19	6	13
Praha	4	0	3	říjen	10	2	8
Středočeský	32	8	13	listopad	13	2	2
Ústecký	17	3	14	prosinec	13	6	2
Vysočina	8	0	14				
Zlínský	11	4	6				

Z hlediska dlouhodobých statistických dat mají nejtragičtější následky střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. Dražní inspekce proto soustavně doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorami, protože tento způsob řešení úrovněového křížení silnice a dráhy železniční se z dlouhodobého hlediska jeví jako 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. V roce 2015 pak Dražní inspekce vydala na základě výsledků šetření mimořádných událostí další bezpečnostní doporučení, aby v případech, kdy je rozhodnuto o změně zabezpečení přejezdu, byl vždy železniční přejezd zabezpečen světelnou výstražnou signalizací doplněnou o závorová břevna. Dražní inspekce dále v rámci bezpečnostních doporučení ke střetnutím na přejezdech mimo jiné doporučila, aby ovládací mechanismus u závor, kdy jsou na jednom přejezdu na každé straně dvě poloviční závory místo

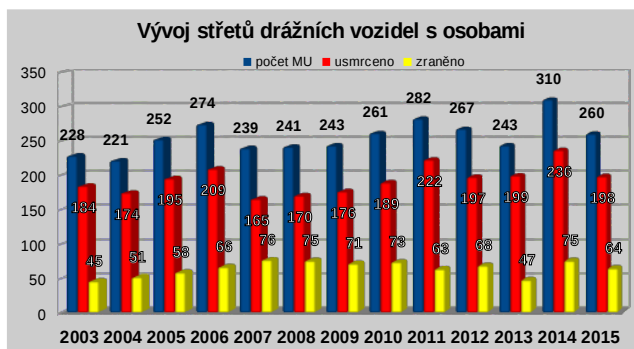
Střetnutí na železničních přejezdech dle zúčastněného uživatele přejezdu v roce 2015

uživatel ŽP	počet střetnutí	usmrceno	zraněno
autobus	1	0	0
nákladní auto	21	3	72
kolo (cyklista)	11	5	2
dodávka	2	0	0
traktor	4	0	5
motocykl	2	0	1
osoba	16	10	6
osobní auto	108	14	44

jedné, využíval sekvenční sklápění, což znamená, že se závora vpravo sklápí dříve, aby bránila vjezdu na přejezd, kdežto levá závora je déle nahoře a sklápí se později. Tím je zajištěno, že automobil, který ač neměl a vjel již v době výstrahy na železniční přejezd, může bezpečně opustit prostor přejezdu bez vzniku stresové situace v podobě násilného proražení závorového břevna – viz kapitola Opatření k předcházení mimořádným událostem.

## Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

Mimo železniční přejezdy umírali lidé především při střetu vlaku s osobou, kterých Drážní inspekce v roce 2015 zaznamenala celkem 260, což je o 16 % méně než v roce 2014, a současně došlo o stejný procentuální rozdíl k poklesu počtu usmrcených při těchto nehodách. Nicméně rok 2014 byl do počtu střetů i usmrcených rekordním v celé historii Drážní inspekce a v porovnání s dalšími léty lze konstatovat, že počet střetů i usmrcených v roce 2015 odpovídá průměru předchozích deseti let.



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 nedodrží 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 železnice a případy osob

jednajících zjevně v sebevražedném úmyslu, kterých Drážní inspekce v posledních letech zaznamenává poměrně velký počet.

Střety s osobami dle krajů v roce 2015

kraj	počet střetů	usmrceno	zraněno
Jihočeský	11	9	2
Jihomoravský	27	21	6
Karlovarský	7	7	0
Královéhradecký	7	2	5
Liberecký	13	7	6
Moravskoslezský	33	24	9
Olomoucký	34	29	6
Pardubický	12	9	3
Plzeňský	14	12	2
Praha	28	22	6
Středočeský	38	28	10
Ústecký	21	18	3
Vysočina	8	6	3
Zlínský	7	4	3

Střety s osobami dle měsíců v roce 2015

měsíc	počet střetů	usmrceno	zraněno
leden	24	20	4
únor	26	19	7
březen	12	11	1
duben	17	14	3
květen	16	14	2
červen	23	12	11
červenec	24	20	4
srpen	18	13	5
září	20	17	4
říjen	25	17	9
listopad	21	17	4
prosinec	34	24	10

Drážní inspekce ve svých preventivních kampaních neustále upozorňuje na následující ustanovení zákona, které fyzické osoby porušují.

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

Počet mimořádných událostí „nedovolená jízda“, tedy kdy dojde k nedovolené jízdě vlaku nebo posunu za návěstidlo zakazující jízdu, v posledních sedmi letech neustále stoupá. V roce 2015 evidovala Drážní inspekce celkem 64 případů, kdy vlaky projely návěst zakazující jízdu (a dalších 28 případů, kdy se tak stalo při posunu). V porovnání s předchozími lety došlo k nárůstu počtu těchto mimořádných událostí, přičemž se jedná o historicky nejvyšší počet „projetých návěstidel“ u vlaků a posunů od roku 2009.

	Posun	Vlak	Celkem
2015	28	64	92
2014	31	60	91
2013	28	55	83
2012	34	54	88
2011	30	56	86
2010	41	45	86
2009	23	46	69

	počet MU	usmrceno	zraněno	škoda – drážní vozidla	škoda – infrastruktura	škoda – ostatní	celková škoda
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
2012	88	0	0	937 268 Kč	4 016 571 Kč	200 000 Kč	5 153 839 Kč
2011	86	0	12	45 106 797 Kč	6 396 872 Kč	1 326 825 Kč	52 830 494 Kč
2010	86	0	0	5 480 788 Kč	4 819 897 Kč	5 000 Kč	10 305 685 Kč
2009	69	0	60	26 605 461 Kč	2 636 199 Kč	172 509 Kč	29 414 169 Kč

Nejčastěji se stále chybuje při odjezdu vlaku ze stanice (z dopravní). Projetí vlaku za návěstidlo zakazující jízdu tvoří více než jednu třetinu všech těchto případů. Drážní inspekce se těmito mimořádnými událostmi dlouhodobě zabývá, závažnost nárůstu nebere na lehkou váhu a v souvislosti s těmito mimořádnými událostmi vedle namátkových kontrol v provozu vydala již celou řadu bezpečnostních doporučení, přičemž řadu z nich opakovaně. Jejich cílem je nenechávat bezpečnost pouze na jednom lidském činiteli – na strojvedoucím, ale mít jakousi bezpečnostní pojistku, která může mít podobu technického zařízení, jež při selhání (chybě) strojvedoucího automaticky zastaví ohrožené vlaky, popř. zmírní následky vzniku mimořádné události, nebo organizačního opatření, kterou je např. klasická výprava vlaku „výpravkou“, jež je schopna eliminovat právě nedovolené odjezdy ze stanic (z dopraven).

Projetí návěstidel dle jejich typu						MU dle druhu jízdy drážního vozidla					
	vjezdové	odjezdové	cestové	seřaďovací	jiné		Posun	Vlaky osobní	Vlaky nákladní	Vlaky celkem	Celkem MU
2015	16	35	19	18	4	2015	29	38	25	63	92
2014	15	39	11	19	7	2014	31	34	26	60	91
2013	9	39	8	22	5	2013	28	38	17	55	83
2012	15	40	11	19	3	2012	34	33	21	54	88

Bezpečnostní pojistka v podobě klasické výpravy „výpravkou“ v případech, kdy rozkaz k odjezdu vlaku s přepravou cestujících dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, bohužel nebyla většinou před jejím odstraněním nahrazena žádným technickým zabezpečením ani jinými opatřeními, jak by se dalo předpokládat, ale pouze se upravily technologické postupy tak, že odpovědnost za jejich dodržení při odjezdu vlaků je přenesena pouze na strojvedoucí, respektive dopravce. Drážní inspekce např. v rámci šetření mimořádné události nedovoleného odjezdu vlaku ze stanice Kunovice-Loučka provedla detailnější analýzu, z níž vyplynulo,



že od roku 2005 do konce roku 2015 se staly pouze dva případy nedovolené jízdy při tzv. „klasické“ výpravě, tedy po chybě výpravčího; je tedy zřejmé, že postupy, kdy jsou do výpravy vlaku zapojeni přímo na nástupišti 2 lidé, fungují podstatně lépe, než když o odjezdu rozhoduje jen dopravce. Různá technická zařízení již existují, jejich zavádění je však postupné.

## NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2015

Dražní inspekce rozhoduje bezprostředně po oznámení vzniku MU o tom, zda bude danou MU šetřit, resp. dozorovat na místě jejího vzniku. Základním kritériem tohoto rozhodnutí je závažnost a okolnosti MU, opakování MU a to, zda by mohla za změněných okolností vést až k závažné nehodě.

V roce 2015 Dražní inspekce šetřila MU na místě jejich vzniku celkem v 168 případech (2014 – 198). Jednalo se zejména o střetnutí na železničních přejezdech, vykolejení drážních vozidel za jízdy vlaku, srážky drážních vozidel, střety s osobami pohybujícími se na veřejnosti přístupných místech dráhy a nedovolené jízdy drážních vozidel za návěstidla zakazující jízdu.

V nejzávažnějších, respektive opodstatněných případech zahájila Dražní inspekce nezávislé zjišťování příčin a okolností vzniku MU v plném rozsahu, tj. včetně vydání zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU (tyto MU jsou v následujícím přehledu označeny hvězdičkou). Další MU pak byly šetřeny bez závěrečné zprávy nebo bylo jejich šetření, prováděné provozovateli, důkladně dozorováno.

### Přehled nejzávažnějších MU

	<b>Datum:</b>	11. 1. 2015 v 06:55		<b>Místo:</b>	*Rožná – Nedvědice	
	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	500 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku Os 14905 se dvěma stromy spadlými na traťovou kolej.				
<p><b>Bezprostřední příčina:</b> vyvrácení a následný pád dvou stromů, rostoucích v ochranném pásmu dráhy, do traťové koleje.</p> <p><b>Příspějící faktory:</b> vnitřní hniloba obou vyvrácených stromů.</p> <p><b>Zásadní příčina:</b> nezjištění a neodstranění zdroje ohrožení dráhy v ochranném pásmu dráhy, které tvořily stromy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje.</p> <p><b>Příčiny v systému bezpečnosti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>nesystematické a nejednotné posuzování zdrojů ohrožení dráhy v jejím ochranném pásmu a nepřijímání odpovídajících opatření k předcházení podobným mimořádným událostem provozovatelem dráhy;</li> <li>neexistence systému školení a ověřování znalostí pracovníků provozovatele dráhy pověřených kontrolou tratí z oboru posuzování zdravotního stavu vegetace v ochranném pásmu dráhy a zároveň také neexistence systému těchto kontrol.</li> </ul>						

	<b>Datum:</b>	28. 1. 2015 06:33	<b>Místo:</b>	*Poniklá – Hrabačov		
	<b>Zraněno:</b>	12	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	1 750 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku Os 15501 s překážkou – sesutý skalní masiv s následným vykolejením.				

**Bezprostřední příčina:** sesutí skalního masivu na provozovanou kolej.

**Příspějící faktory:** zatékání vody do diskontinuity skalní stěny a její cyklické zamrzání a rozmrzání.

**Zásadní příčina:** eroze skalního svahu.

	<b>Datum:</b>	16. 2. 2015 13:20	<b>Místo:</b>	*Bakov nad Jizerou		
	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	3 100 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka posunujícího hnacího drážního vozidla se stojícím vlakem Lv 184600.				

**Bezprostřední příčina:** nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů při prováděném posunu.

**Příspějící faktory:**

- neřízení drážního vozidla ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled;
- nedostatečné (neúplné) a zavádějící pokyny a informace strojvedoucímu při udělení svolení k posunu bez určení místa, kam až smí na 3. staniční koleji posunovat, resp. nesdělení místa ukončení posunové cesty na 3. staniční koleji před udělením souhlasu k posunu na tuto kolej, při jejím obsazení vlakem připraveným k odjezdu;
- nejasné a nesrozumitelné pokyny pro zajišťování bezpečnosti při posunu výpravčímu od strojvedoucího posunového dílu (zaměstnanec řídicího posun).

**Zásadní příčina:** nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro činnosti při provádění posunu zúčastněnými zaměstnanci.


	<b>Datum:</b>	19. 2. 2015 16:12	<b>Místo:</b>	*Vlečková síť OKD, Doprava, a. s., Vlečka Paskov		
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	21 734 806 Kč
	<b>Popis:</b>	Nezajištěná (nekontrolovaná) jízda posunového dílu z obvodu Staříč do hlavního obvodu vlečkové stanice Paskov s následným vykolejením 21 ložených tažených drážních vozidel.				

**Bezprostřední příčina:**

- neukončení jízdy posunového dílu (jeho nezastavení) v obvodu Staříč Vlečky Paskov;
- neprovedení zkoušky brzdy posunového dílu před jeho jízdou z obvodu Staříč na spojovací kolej č. 90 hlavního obvodu vlečkové stanice Paskov Vlečky Paskov.

**Zásadní příčina:**

- nepropojení potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy mezi hnacím drážním vozidlem a 1. taženým drážním vozidlem posunového dílu (neotevření spojkového kohoutu na vnitřním čele hnacího drážního vozidla);
- nezjištění nepropojení potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy mezi hnacím drážním vozidlem a taženými drážními vozidly posunového dílu nesledováním hodnot tlaku vzduchu v hlavním vzduchojemu a potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy na manometrech hnacího drážního vozidla.

	<b>Datum:</b>	27. 2. 2015 19:04		<b>Místo:</b>	*Černotín	
	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	5 400 Kč
	<b>Popis:</b>	Vlečení cestujícího přivřeného nástupními dveřmi drážního vozidla za odjezdu vlaku Os 3237 ze zastávky Černotín.				


**Bezprostřední příčina:** uvedení vlaku Os 3237 na zastávce Černotín do pohybu s cestujícím sevřeným prostřednictvím cestovní tašky vně zadních nástupních dveří posledního drážního vozidla vlaku.

**Příspěvající faktory:** nevybavení drážního vozidla (elektrické jednotky řady 460) zařízením, které by při otevřených nebo nedověřených nástupních dveřích a při signalizaci otevřené nástupní dveře ukazatelem stavu dveří na stanovišti strojvedoucího zabránilo osobě řídící drážní vozidlo, při nerespektování signalizace stavu nástupních dveří, zadání jízdních stupňů pro uvedení stojící jednotky do pohybu.

**Zásadní příčiny:** neúmyslná (bezděčná) chyba strojvedoucího před uvedením vlaku Os 3237 do pohybu z železniční zastávky Černotín, která se projevila:

- nezjištěním cestujícího, sevřeného prostřednictvím cestovní tašky, vně zadních nástupních dveří posledního drážního vozidla vlaku;
- nezjištěním signalizace otevřených nástupních dveří signalizované ukazatelem stavu nástupních dveří na stanovišti strojvedoucího.

**Příčiny v systému bezpečnosti:** nepřijetí odpovídajícího vlastního opatření dopravcem vlaku Os 3237 k předcházení mimořádným událostem na základě přihlednutí k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve udaných podobných mimořádných událostí a bezpečnostního doporučení vydaného Drážní inspekcí pod č. j.: 738/2013/DI, ze dne 9. 8. 2013, kterým bylo dopravci mj. doporučeno pro eliminaci chyby, omylu, osoby řídící drážní vozidlo, doplnit obvod řazení jízdních stupňů u elektrických jednotek řady 460 zařízením (obvodem) znemožňujícím zařazení jízdních stupňů (uvedení vlaku do pohybu) při signalizaci otevření nástupních dveří.

	<b>Datum:</b>	24. 3. 2015 06:59		<b>Místo:</b>	*Obrataň – Chýnov	
	<b>Zraněno:</b>	12	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	7 878 862 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 18422 s návěsem nákladního automobilu na železničním přejezdu P6382 a vykolejení vlaku.				


**Bezprostřední příčina:**

- vjetí silničního vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak;
- nerespektování výstražné světelné signalizace řidičem nákladního automobilu.

**Příspěvající faktory:** překročená maximální povolená rychlost v prostoru před a na železničním přejezdu řidičem nákladního automobilu.

**Zásadní příčiny:**

- jednání řidiče nákladního automobilu před železničním přejezdem: přehlédnutí dopravního značení, nepočítal si zvlášť opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet;
- nedání přednosti drážní dopravě na úrovňovém křížení pozemní komunikace s dráhou.

	<b>Datum:</b>	28. 3. 2015 08:38		<b>Místo:</b>	*Velké Žernoseky – Litoměřice dolní nádraží	
	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	24 488 311 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda vlaku Nex 148359 za úroveň návěstidla zakazujícího jízdu, následná srážka s protijedoucím vlakem Pn 53668 a vykolejení.				

**Bezprostřední příčina:** nedovolená jízda vlaku Nex 148359 do mezistaničního úseku mezi železničními stanicemi Velké Žernoseky a Litoměřice dolní nádraží, který byl obsazen protijedoucím vlakem Pn 53668.

**Příspěvající faktor:** absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo zakazující jízdu.

**Zásadní příčina:** nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy osobou řídící HDV vlaku Nex 148359 nezastavením vlaku před návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 v železniční stanici Velké Žernoseky.

	<b>Datum:</b>	28. 4. 2015 15:28	<b>Místo:</b>	Praha – mezi zastávkami Čechova čtvrt' a Poliklinika Modřany		
	<b>Zraněno:</b>	26	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	2 780 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka tramvaje linky č. 17 s autobusem MHD a osobním autem s následným vykolejením.				

**Bezprostřední příčina:** nepozornost řidiče tramvaje, který se nedostatečně věnoval řízení, nerespektoval signál světelného signalizačního zařízení a vjel do průjezdného profilu zleva přijíždějícího autobusu.

	<b>Datum:</b>	4. 5. 2015 08:55	<b>Místo:</b>	*Hanušovice		
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	46 443 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku Os 13659 se zemním zarážedlem kusé koleje a s následným vykolejením hnacího drážního vozidla.				

**Bezprostřední příčina:** dovolení vjezdu vlaku Os 13659 do železniční stanice Hanušovice, aniž by pro tento vlak byla správně postavena jízdni (vlaková) cesta.


**Zásadní příčina:** nepřezkoušení správného přestavení výhybkové dvojice výhybek č. 1 a 2 v jízdni (vlakové) cestě, dříve než byl hlavním (vjezdovým) návěstidlem ML dovolen vjezd vlaku Os 13659 do železniční stanice Hanušovice.


	<b>Datum:</b>	25. 5. 2015 11:15	<b>Místo:</b>	*Velké Pavlovice – Kobylí na Moravě		
	<b>Zraněno:</b>	19	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	3 400 409 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 14523 s nákladním automobilem s následným vykolejením vlaku na železničním přejezdu P7140.				


**Bezprostřední příčina:** nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a byla dávana zvuková i světelná výstraha dvěma červenými střídaně přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.


**Zásadní příčiny:**

- nerespektování výstražného signálu železničního přejezdu řidičem nákladního automobilu;
- jednání řidiče před železničním přejezdem, při kterém si nepočíнал zvlášť opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	<b>Datum:</b>	2. 6. 2015 17:08		<b>Místo:</b>	Luka nad Jihlavou	
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	113 212 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku R 660 s autobusem na železničním přejezdu P3669.				
<b>Bezprostřední příčina:</b> uvážnutí autobusu na železničním přejezdu v době, kdy se k němu blížil vlak R 660.						

	<b>Datum:</b>	9. 6. 2015 12:17		<b>Místo:</b>	Dobrotice – Holešov	
	<b>Zraněno:</b>	3	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	7 168 037 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 3908 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7263.				
<b>Bezprostřední příčina:</b> vjetí nákladního automobilu s vlekem na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak Os 3908.						

	<b>Datum:</b>	24. 6. 2015 13:21		<b>Místo:</b>	*Petrov u Strážnice – Strážnice	
	<b>Zraněno:</b>	2	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Škoda:</b>	373 263 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 2710 s dodávkovým automobilem na železničním přejezdu P8143.				
<b>Bezprostřední příčina:</b> nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.						
<b>Zásadní příčiny:</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nerespektování světelné a zvukové výstrahy dávané přejezdovým zabezpečovacím zařízením řidičem dodávkového automobilu.</li> <li>• jednání řidiče dodávkového automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet;</li> <li>• nedání přednosti drážní dopravě na úrovňovém křížení pozemní komunikace s dráhou.</li> </ul>						

	<b>Datum:</b>	29. 6. 2015 14:43		<b>Místo:</b>	*Hranice na Moravě – Drahotuše	
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	26 007 791 Kč
	<b>Popis:</b>	Ulomení čepu nápravy taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Nex 146893 s jeho následným vykolejením.				
<b>Bezprostřední příčina:</b> únavový lom čepu nápravy taženého drážního vozidla iniciovaný povrchovými nedokonalostmi charakteru korozních důlků.						
<b>Zásadní příčina:</b> nezabezpečení údržby v rozsahu, který by zajistil odpovídající technický stav předmětného taženého drážního vozidla po celou dobu jeho používání při provozování drážní dopravy.						

	<b>Datum:</b>	1. 7. 2015 15:10	<b>Místo:</b>	Červenka – Štěpánov		
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	9 890 946 Kč
	<b>Popis:</b>	Požár speciálního hnacího drážního vozidla (stroj pro úpravu šterkového lože SSP 110 SW) jedoucího jako vlak Lv 100883 a následné poškození trakčního vedení.				

**Bezprostřední příčina:** technická závada speciálního hnacího drážního vozidla .

	<b>Datum:</b>	3. 7. 2015 11:35	<b>Místo:</b>	*Horní Cerekev		
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	868 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Vykoľejen1 1 loženého drážního vozidla vlaku Pn 62800 za vjezdu do stanice.				

**Bezprostřední příčina:** uvolnění obruče železničního kola.

**Zásadní příčiny:** postupné vyhřátí obruče a věnce a uvolnění lisovaného spoje dlouhodobým a intenzivním přibrzdováním kola drážního vozidla během nezjistitelné doby před vznikem mimořádné události.

	<b>Datum:</b>	14. 7. 2015 23:13	<b>Místo:</b>	*Praha Masarykovo nádraží		
	<b>Zraněno:</b>	3	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	82 313 083 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda osobního vlaku Os 8616 za návěstidlo Lc3 zakazující jízdu, srážka se záchytným pražcem a vykoľejen1, proražení zarážedla a vjetí do prostoru pro cestující na dráze železniční, celostátní, v železniční stanici Praha Masarykovo nádraží				


**Bezprostřední příčina:** nezastavení vlaku Os 8616 před návěstidlem Lc3 s návěstí „Stůj“.

**Přispívající faktory:**

- nevyužití znalosti traťových a místních poměrů strojvedoucím při jízdě vlaku Os 8616 po 3. staniční koleji k hlavnímu (cestovému) návěstidlu Lc3 k zahájení brzdění v místě, kde při jízdě vlaku s aktivním cílovým brzděním dochází ke snižování rychlosti;
- nedocení významu systému automatického vedení vlaku pro zvýšení bezpečnosti drážní dopravy tím, že strojvedoucím nebyla v době vzniku MU dopravcem stanovena povinnost použití režimu cílového brzdění při jízdě po tratích a s hnacími drážními vozidly tímto systémem vybavenými.

**Zásadní příčiny:**


- nedodržení technologických postupů dopravce a provozovatele dráhy strojvedoucím vlaku Os 8616 neřízením se návěstmi dávanými provozovatelem dráhy;
- nezahájení brzdění strojvedoucím vlaku Os 8616 tak, aby jej bezpečně zastavil před návěstí „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Lc3 z důvodu nesledování provozního a diagnostického monitoru a polohy ovladače režimu jízdy na řídicím pultu hnacího drážního vozidla, poukazující na deaktivaci cílového brzdění a nutnost ručního brzdění.

	<b>Datum:</b>	22. 7. 2015 07:41		<b>Místo:</b>	*Studénka	
	<b>Zraněno:</b>	25	<b>Usmrceno:</b>	3	<b>Škoda:</b>	156 700 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Ex 512 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P6501.				

**Bezprostřední příčina:** nedovolené vjetí nákladního automobilu s návěsem na železniční přejezd P6501 v době, kdy to bylo uživatelům pozemní komunikace zakázáno, tzn. v době dávané světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení, kdy se k železničnímu přejezdu blížil vlak Ex 512.

**Přispívající faktory:** neopuštění prostoru železničního přejezdu – nepřeražení sklopeného závorového břevna přejezdového zabezpečovacího zařízení v situaci uzavření nákladního automobilu s návěsem mezi sklopenými závorovými břevny před příjezdem vlaku Ex 512.


**Zásadní příčina:** nerespektování světelné výstrahy, dávané dvěma červenými střídavě přerušovanými světly, a zvukové výstrahy, dávané charakteristickým přerušovaným zvukovým signálem nezáměnného významu, přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P6501, uživatelem pozemní komunikace.

	<b>Datum:</b>	4. 8. 2015 13:19		<b>Místo:</b>	*Horažďovice předměstí	
	<b>Zraněno:</b>	16	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	8 108 221 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku R 668 s vlakem R 667 s následným vykolejením (důsledek nezajištěné jízdy vlaku R 668 – předčasné zrušení vlakové cesty pro tento vlak).				

**Bezprostřední příčina:** přestavení výhybky č. 28X signalistou St. 2 v době, kdy se na této výhybce nacházela drážní vozidla vlaku R 668, a následná jízda zadní části vlaku R 668 po jiné koleji, než byla pro jízdu tohoto vlaku určena.

**Zásadní příčiny:**

- nezjištění volnosti vlakové cesty výpravčím ve svém obvodu a nařízení přípravy vlakové cesty pro vlak R 667 v rozporu se stanovenými technologickými postupy;
- přestavení výhybek č. 28X a 29X signalistou St. 2 bez udělení jednoznačného pokynu od výpravčího k jejich přestavení;
- udílení nejednoznačných pokynů souvisejících s výkonem dopravní služby během komunikace mezi výpravčím a signalistou St. 2.

	<b>Datum:</b>	5. 8. 2015 18:59		<b>Místo:</b>	Nové Město nad Metují – Bohuslavice nad Metují	
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	10 000 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Požár speciálního hnacího drážního vozidla jedoucího jako vlak Pn 91520.				

**Bezprostřední příčina:** technická závada na speciálním hnacím drážním vozidle.

	<b>Datum:</b>	10. 8. 2015 15:30	<b>Místo:</b>	Všetaty – Byšice		
	<b>Zraněno:</b>	2	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	4 049 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 9559 s traktorem na železničním přejezdu P2677.				

**Bezprostřední příčina:** nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.

	<b>Datum:</b>	14. 8. 2015 14:51	<b>Místo:</b>	*Uherský Ostroh – Ostrožská Nová Ves		
	<b>Zraněno:</b>	2	<b>Usmrceno:</b>	2	<b>Škoda:</b>	181 360 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Mn 82100 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7953				

**Bezprostřední příčina:** nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.

**Zásadní příčiny:**

- nedodržení pravidel provozu na pozemních komunikacích řidičem silničního vozidla;
- jednání řidiče osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočítal zvláště opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet;
- nedání přednosti drážní dopravě na úrovňovém křížení pozemní komunikace s dráhou;
- vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy již byl vidět přijíždějící vlak.

	<b>Datum:</b>	7. 9. 2015 16:15	<b>Místo:</b>	*Šluknov údolí – Šluknov		
	<b>Zraněno:</b>	7	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	14 898 826 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 5449 s jízdní soupravou na železničním přejezdu P3540 na záhlaví železniční stanice Šluknov s následným vykolejením.				

**Bezprostřední příčina:** nedovolené vjetí jízdní soupravy na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a byla dávana výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

**Příspěvající faktor:** nahrazení mechanického přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami za přejezdové zabezpečovací zařízení se světelnou signalizací (bez závor) na železničním přejezdu P3540 v rámci investiční akce „Rekonstrukce přejezdového zařízení světelného km 8,971 a 9,251“ v roce 2005.

**Zásadní příčiny:**

- nerespektování světelné a zvukové výstrahy dávané přejezdovým zabezpečovacím zařízením řidičem jízdní soupravy a vjetí na železniční přejezd v době, kdy je to zakázáno;
- nedání přednosti drážní dopravě na úrovňovém křížení pozemní komunikace s dráhou.

	<b>Datum:</b>	9. 9. 2015 09:15	<b>Místo:</b>	*Golčův Jeníkov – Vlkanec		
	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Škoda:</b>	0 Kč
	<b>Popis:</b>	Ujetí svazku kolejových polí na podvozcích Vz 53 po vyloučení 1. traťové koleji s následným střetem se 2 osobami a srážkou s odstavenými svazky kolejových polí a jejich vykolejení na 3. staniční koleji v železniční stanici Golčův Jeníkov				




**Bezprostřední příčina:** nedostatečné zajištění svazku kolejových polí, odstaveného na vyloučené koleji, proti jeho ujetí.


**Příspěvající faktor:** nedodržení předepsané pracovní operace stanovené Technologickými postupy pro odstavování svazků kolejových polí od pokladače kolejových polí.

**Příspěvající faktor související s důsledkem ujetí kolejových polí – střetnutí s osobami:** neoznámení přítomnosti svých zaměstnanců pracujících na vyloučené koleji objednatelům zhotoviteli.

**Zásadní příčina:** nedodržení ustanovení technologických postupů, stanovujících používání prostředků a podmínky pro zajištění vozidel proti ujetí.

	<b>Datum:</b>	10. 9. 2015 19:22		<b>Místo:</b>	Praha – mezi zastávkami Pobřežní cesta a Nádraží Braník	
	<b>Zraněno:</b>	8	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	20 000 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka tramvaje linky č. 17 s tramvají linky č. 3.				


**Bezprostřední příčina:** nepozornost řidiče tramvaje linky č. 17, který neodhadl bezpečnou vzdálenost mezi tramvajovými vlaky a narazil do tramvaje stojící před ním.

	<b>Datum:</b>	12. 9. 2015 03:27		<b>Místo:</b>	*Ústí nad Orlicí	
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	393 557 Kč
	<b>Popis:</b>	Poškození trakčního vedení a postrkové hnací drážní vozidlo za jízdy vlaku Pn 66287 v železniční stanici Ústí nad Orlicí				

**Bezprostřední příčina:** jízda elektrického hnacího drážního vozidla v čele vlaku Pn 66287 místem dělení traťové části trakčního vedení a staniční části trakčního vedení bez nařízeného stažení sběrače.

**Příspěvající faktor:** prokázané jízdy devíti vlaků v době od 1. 9. 2015 do 12. 9. 2015 místem pozdější mimořádné události s nestaženým sběračem, které vystavovaly trolejový drát v místě dělení velké tepelné zátěži nad rámec běžných provozních podmínek.

**Zásadní příčina:** nerespektování návěstí „Stáhněte sběrač“ davané neproměnným návěstidlem pro elektrický provoz, umístěným před místem mimořádné události, strojvedoucím hnacího drážního vozidla v čele vlaku.

	<b>Datum:</b>	14. 9. 2015 08:20		<b>Místo:</b>	*Golčův Jeníkov – Vlkanec	
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	83 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Vykoľejená 4. a 5. svazku kolejových polí na podvozcích vzor 53 řazených ve vlaku Pn 164203, v km 259,992, mezi železničními stanicemi Vlkanec a Golčův Jeníkov				

**Bezprostřední příčina:** blíže nespecifikovaná technická závada na podvozcích vzor 53.

	<b>Datum:</b>	30. 9. 2015 00:55	<b>Místo:</b>	*Doly Bílina – úpravna uhlí Ledvice		
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Škoda:</b>	2 621 896 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka sunutého posunového dílu se stojícími drážními vozidly a s následným vykolejením.				

**Bezprostřední příčiny:**

- zahájení posunu, aniž by vedoucí posunu zjistil, zda se v zamýšlené posunové cestě nenacházejí předměty blízko kolejí nebo v kolejích;
- nepřizpůsobení rychlosti jízdy rozhledu vedoucího posunu v čele sunutého dílu, a tím nezajištění bezpečnosti posunu.

**Zásadní příčina:** nedodržení stanovených technologických postupů při posunu vedoucím posunu.

	<b>Datum:</b>	30. 10. 2015 05:04	<b>Místo:</b>	*Řehlovice		
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	1	<b>Škoda:</b>	21 269 176 Kč
	<b>Popis:</b>	Nedovolená jízda vlaku Nex 163602 za úroveň návěstidla L2 železniční stanice Řehlovice, následná srážka se zadní částí vlaku Pn 59040 v mezistaničním úseku Řehlovice – Úpořiny a vykolejení drážních vozidel.				

Závěrečná zpráva nebyla z důvodu složitosti vyšetřování a zajišťování odborných posudků do vydání výroční zprávy dokončena.

	<b>Datum:</b>	3. 11. 2015 19:01	<b>Místo:</b>	*Česká Třebová		
	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	7 680 500 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka posunového dílu s posunovým dílem stojícím na 90. spojovací koleji před návěstidlem Se 239 v poloze „Posun zakázán“ v železniční stanici Česká Třebová s následným vykolejením dvou vozů.				


**Bezprostřední příčina:** nedodržení podmínek pro jízdu dle rozhledových poměrů při prováděném posunu.

**Příspěvající faktory:** neuvolnění posunové cesty před návěstidlem Lc 403 předchozím posunovým dílem, stojícím před návěstidlem Se 239 v poloze „Posun zakázán“.


**Zásadní příčiny:** nedodržení technologických postupů pro posun, které jsou stanoveny vnitřním předpisem provozovatele dráhy, ze strany dopravce.

	<b>Datum:</b>	8. 11. 2015 21:53	<b>Místo:</b>	*Dřísy		
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	9 320 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Vykolejení drážních vozidel za jízdy vlaku Nex 359511.				

Závěrečná zpráva nebyla z důvodu složitosti vyšetřování a zajišťování odborných posudků do vydání výroční zprávy dokončena.

	<b>Datum:</b>	10. 11. 2015 12:22	<b>Místo:</b>	*Praha-Vršovice		
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	0 Kč
	<b>Popis:</b>	Nezajištěná jízda vlaku Pn 65612 na kolej obsazenou vlakem Pn 63710.				


**Bezprostřední příčina:** postavení vlakové cesty na jinou kolej, než bylo telefonicky a obsluhou zabezpečovacího zařízení nařizováno výpravčím, a závada na staničním zabezpečovacím zařízení, která umožnila signalistovi St. 2 postavit vlakovou cestu na jinou kolej, než výpravčí určil obsluhou zabezpečovacího zařízení.

	<b>Datum:</b>	4. 12. 2015 08:48	<b>Místo:</b>	*Pokřikov – Žďárec u Skutče		
	<b>Zraněno:</b>	1	<b>Usmrceno:</b>	3	<b>Škoda:</b>	202 500 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 5303 s osobním automobilem na železničním přejezdu P5312.				


**Bezprostřední příčina:** nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a byla dávana zvuková i světelná výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.

#### Zásadní příčiny:

- nerespektování výstražného signálu železničního přejezdu řidičem osobního automobilu;
- jednání řidiče před železničním přejezdem, při kterém si nepočínal zvlášť opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	<b>Datum:</b>	8. 12. 2015 16:41	<b>Místo:</b>	Praha – mezi zastávkami Malostranská – Královský letohrádek		
	<b>Zraněno:</b>	7	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	44 000 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka tramvaje linky č. 22/24 s tramvají linky č. 5/6 .				

**Bezprostřední příčina:** nepozornost řidiče tramvaje linky č. 22, který se nedostatečně věnoval řízení a narazil do protijedoucí, vlevo odbočující tramvaje.

	<b>Datum:</b>	11. 12. 2015 07:38	<b>Místo:</b>	*Frýdek-Místek		
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	868 436 Kč
	<b>Popis:</b>	Střetnutí vlaku Os 3125 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7408 v km 21,580 v železniční stanici Frýdek-Místek.				

**Bezprostřední příčina:** nedovolené vjetí nákladního automobilu s návěsem na železniční přejezd P7408 v době, kdy to bylo uživatelům pozemní komunikace zakázáno, tzn. v době dávané světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení, a kdy se k železničnímu přejezdu blížil vlak Os 3125.

**Zásadní příčina:** nedostatečné věnování se řízení silničního motorového vozidla uživatelem pozemní komunikace mající za následek přehlédnutí dopravního značení před železničním přejezdem, nezaregistrování světelné výstrahy, dávané dvěma červenými střídavě přerušovanými světly, a zvukové výstrahy, dávané charakteristickým přerušovaným zvukovým signálem nezáměnného významu, přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P7408.

Drážní inspekce došetřila mimořádné události vzniklé v roce 2014:

	<b>Datum:</b>	17. 9. 2014 21:56		<b>Místo:</b>	*výhybna Praha-Vyšehrad	
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	2 700 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku R 965 s pracovním vlakem a následné vykolejení.				

**Bezprostřední příčiny:** jízda vlaku R 965 po postavené vlakové cestě ze 2. koleje od železniční stanice Praha-Smíchov na 3. staniční kolej výhybny Praha-Vyšehrad v rozporu s ustanovením Rozkazu o výluce č. 63246 a s ustanovením Staničního řádu výhybny;

**Přispívající faktor:**

- rozhodnutí postavit vlakovou cestu pro vlak R 965 ze 2. koleje od železniční stanice Praha-Smíchov na 3. staniční kolej výhybny Praha-Vyšehrad v rozporu s ustanovením Rozkazu o výluce č. 63246 a s ustanovením Staničního řádu výhybny;
- nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů ze strany strojvedoucího vlaku R 965;
- nedostatečná koordinace prací mezi zástupci objednavatele a zhotovitele před zahájením výluky, jejímž následkem bylo nevhodné řazení posunového dílu, které neumožňovalo provádění prací na úsekových odpojovačích tak, aby tyto práce byly v souladu s Rozkazem o výluce č. 63246 prováděny z vyloučeného záhlaví 1. staniční koleje bez obsazení nevyložené výhybky č. 12;
- obsazení nevyložené výhybky č. 12 v rozporu s Rozkazem o výluce č. 63246 a zároveň bez řádného svolení výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad k ukončení nebo přerušení posunu na této výhybce a bez zpravení signalisty stavědla St. 2 o této skutečnosti;
- nedodržení nejvyšší dovolené rychlosti strojvedoucím vlaku R 965;
- nesprávné znění písemného Všeobecného rozkazu pro vlak R 965.

**Zásadní příčiny:** nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro činnosti při provádění posunu a pro zjišťování volnosti vlakové cesty.

	<b>Datum:</b>	13. 11. 2014 23:10		<b>Místo:</b>	*Přibyslav	
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	6 000 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Vykolejení prázdného nákladního vozu pro přepravu automobilů za jízdy vlaku Nex 48305.				

**Bezprostřední příčiny:** jízda drážního vozidla po koleji se silně zbahnělým a neúnosným šterkovým ložem, kdy při jejím zatížení došlo k překročení mezních provozních odchylek parametrů geometrické polohy koleje.


**Přispívající faktor k výši škody na poškozené infrastruktuře:**

- nesprávná reakce výpravčího železniční stanice Přibyslav, který i přes zjištění, že ve vlaku jede vykolejené drážní vozidlo, nepoužil okamžitě k jeho zastavení funkci „Generální stop“.

**Zásadní příčiny:**

- nezajištění dostatečné únosnosti pračcového podloží v místech dlouhodobě znečištěného a zcela zbahnělého kolejového lože;
- nezajištění odpovídající a dostatečné kvality kontrol a údržby dráhy v místě vzniku mimořádné události.

**Příčiny v systému bezpečnosti:** dlouhodobé neřešení rozvoje uvedené závady zapříčiněné selháním kontrolního systému v systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy, kdy nesprávným výkonem kontrolní činnosti na úrovni provozních i výkonných jednotek nebyl opakovanými kontrolami na různých stupních včas odhalen závažný zdroj ohrožení dráhy, což umožnilo jeho rozvoj do takové míry, že docházelo opakovaně k ohrožování bezpečnosti drážní dopravy.

	<b>Datum:</b>	15. 12. 2014 20:22		<b>Místo:</b>	*Prosenice	
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	2 100 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Uvolnění části nákladu (svitek drátu) loženého na nákladním voze za jízdy vlaku Pn 50232, přičemž náklad zasahoval za obrys průjezdného průřezu a následkem toho došlo k ulomení a vyvrácení odjezdového návěstidla, do kterého následně narazil vlak Os 3333. Nákladní vlak s uvolněným nákladem dojel až do železniční stanice Přerov.				

**Bezprostřední příčiny:** narušení průjezdného průřezu staniční koleje č. 2 železniční stanice Prosenice zborceným 9. svítkem válcovaného drátu o průměru 15 mm, naloženým shora do mezery/sedla mezi svítky naložené na podlaze taženého drážního vozidla příčně na střed podélné osy taženého drážního vozidla řady Res 31 54 3939 681-5 jako závěr této vrstvy.

**Zásadní příčiny:**

- použití taženého drážního vozidla k jízdě s nákladem svítek válcovaného drátu, jehož uložení a zajištění nesplňovalo požadavky na bezpečné provozování drážní dopravy a nebylo upraveno Nakládací směrnici UIC ani příkladem nakládání a ani dohodou o provozně bezpečném naložení zpracovanou specialistou pro nakládací směrnice;
- kontrola bezpečnosti dopravcem za období realizace přeprav svítek válcovaného drátu (od roku 2006) naložených příčně na střed podélné osy taženého drážního vozidla, o průměru drátu větším než 9 mm, na nízkostěnných tažených drážních vozidlech naložených na vlečce „Vlečka Třineckých železáren, a. s., Třinec“, a nezjištění, že uložení a zajištění nákladu nesplňovalo požadavky na bezpečné provozování drážní dopravy a nebylo upraveno Nakládací směrnici UIC ani příkladem nakládání a ani dohodou o provozně bezpečném naložení zpracovanou specialistou pro nakládací směrnice.

**Příčina způsobená předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti:** postupy pro kontrolu správného naložení a zajištění nákladu svítek drátu naložených příčně na střed podélné osy nízkostěnných tažených drážních vozidel s jedním svítkem vloženým shora sedlaně jako závěr vrstvy neobsahují parametr minimální vzdálenosti mezi vnějšími závity svítek, mezi něž je možné vložit závěrný svitek, ani parametr minimální hloubky vložení (zasunutí) závěrného svítku do mezery mezi svítky uložené přímo na podlaze taženého drážního vozidla tak, aby tento svitek mohl plnit funkci rozpěrného svítku a byl zamezen jeho pohyb (zborcení) v příčném směru.

	<b>Datum:</b>	30. 12. 2014 14:30		<b>Místo:</b>	*Poříčany	
	<b>Zraněno:</b>	0	<b>Usmrceno:</b>	0	<b>Škoda:</b>	6 900 000 Kč
	<b>Popis:</b>	Srážka vlaku R 983 s vlakem Os 9329.				

**Bezprostřední příčina:** nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 v železniční stanici Poříčany strojvedoucím vlakem Os 9329.

**Přispívající faktory:**

- absence technických prostředků zabezpečení v železniční stanici Poříčany, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo s návěstí zakazující jízdou vlaku;
- nerespektování pokynů výpravčího daných při svolení k posunu strojvedoucím vlakem Os 9329.

**Zásadní příčiny:** nedodržení technologických postupů dopravce a provozovatele dráhy pro posun a odjezd vlaku z dopravní strojvedoucím vlakem Os 9329.

## Opatření k předcházení mimořádných událostí

Opatření následující po MU přispívají ke zvyšování bezpečnosti na dráhách. Na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU může Dražní inspekce vydat bezpečnostní doporučení, podle kterého jsou vlastníci dráhy, provozovatel dráhy nebo dopravce povinni přijmout opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a přijatá opatření oznámit Dražní inspekci.

K mimořádným událostem vzniklým v roce 2015 vydala Dražní inspekce následující bezpečnostní doporučení:

- **11. ledna 2015, Rožná – Nedvědice**, srážka vlaku Os 14905 se dvěma stromy spadlými na pojižděnou traťovou kolej. Dražní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- vytvořit systém, který zajistí důsledné dodržování pravidel a postupů obsažených v technologických postupech provozovatele dráhy pro identifikaci vegetace v ochranném pásmu dráhy, která vzhledem k její výšce, stáří, snížené stabilitě a „zdravotnímu“ stavu představuje zdroj jejího ohrožení;
- ve svých technologických postupech specifikovat a zavést základní požadavky na odbornou způsobilost osob pověřených kontrolami tratí k identifikaci vegetace, jež vykazuje znaky zdroje ohrožení dráhy;
- zavést systém způsobu vyškolení a pravidelného ověřování znalostí osob pověřených kontrolou tratí k identifikaci vegetace, jež vykazuje znaky zdroje ohrožení dráhy, a také těch osob, které budou řezy a kácení vybrané vegetace provádět, a to takovým způsobem, aby uvedené osoby splňovaly požadavky na odbornou způsobilost k této činnosti alespoň na základní úrovni.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.

- **28. ledna 2015, Poniklá – Hrabáčov**, srážka vlaku Os 15501 se sesutým skalním masivem s následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- stanovit systém pravidelných specializovaných preventivních prohlídek skalních svahů v rámci komplexních prohlídek průzkumem místním šetřením spojeným s předběžným geotechnickým průzkumem v úvahu přicházejících skalních zářezech;
- v případě provádění specializovaných preventivních prohlídek skalních svahů zaměstnanci SŽDC, státní organizace, zapracovat jednoznačně a konkrétně provádění uvedených prohlídek do pracovních náplní těchto zaměstnanců a v souladu s ustanovením § 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb. a přijatého systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy stanovit ve vnitřních předpisech odpovídající kvalifikaci, odbornou způsobilost a potřebnou znalost pro tuto pracovní činnost;
- v případě provádění specializovaných preventivních prohlídek skalních svahů zaměstnanci SŽDC, státní organizace, stanovit jednoznačné technologické postupy pro tyto prohlídky v rozsahu vyplývajícím ze stanovené kvalifikace a odborné způsobilosti zaměstnanců určených pro tuto pracovní činnost.

Dražnímu úřadu:

- přijmout vlastní opatření směřující k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.

- **16. února 2015, Bakov nad Jizerou**, srážka posunového dílu s lokomotivním vlakem Lv 184600. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy SŽDC, státní organizace, a dopravci ČD Cargo, a. s.:

- plně realizovat bezpečnostní doporučení vydané Dražní inspekcí v souvislosti s MU v železniční stanici Dolní Beřkovice ze dne 19. 6. 2014;
- vlastním opatřením zajistit znalost provozovatele dráhy o konkrétní stanovené odborné způsobilosti zaměstnanců dopravců pro provádění činností při provozování dráhy včetně její splnění před zahájením samostatného výkonu dopravní služby těmito zaměstnanci.

Dražnímu úřadu:

- plně realizovat bezpečnostní doporučení vydané Dražní inspekcí v souvislosti s MU v železniční stanici Dolní Beřkovice ze dne 19. 6. 2014.

- **19. února 2015, vlečka Paskov**, nezajištěná (nekontrolovaná) jízda posunového dílu z obvodu Staříč do hlavního obvodu vlečkové stanice Paskov s následným vykolejením 21 ložených tažených drážních vozidel. Dražní inspekce doporučila:

Advanced World Transport, a. s.

- obsahem jednotných technologických postupů pro provozování drážní dopravy na vlečkách stanovit odpovědnost vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců za zajištění kontroly dodržování pravidel provozování drážní dopravy, včetně postupů a četnosti prováděných kontrol, pro zajištění dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek obsažených ve vnitrostátních právních předpisech, vnitřních předpisech dopravce a v rozhodnutích úřadů státní správy;
- obsahem jednotných technologických postupů pro provozování drážní dopravy na vlečkách stanovit odpovědnost strojvedoucímu po najetí na drážní vozidla posunového dílu, který má být brzděn průběžnou samočinnou tlakovou brzdou, zkontrolovat pohledem správné svěšení a spojení hnacího drážního vozidla s 1. drážním vozidlem posunového dílu. Netýká se případů, kdy svěšení a spojení hnacího drážního vozidla s 1. drážním vozidlem posunového dílu provádí strojvedoucí sám.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u jiných dopravců na dráhách železničních, kategorie vlečka, v České republice.

- **27. února 2015, zastávka Černotín**, vlečení cestujícího přivřeného nástupními dveřmi drážního vozidla za odjezdu vlaku Os 3237. Dražní inspekce doporučila:

Doprovci České dráhy, a. s.:

- pro eliminaci chyby, omylu, strojvedoucího, doplnit obvod řazení jízdnic stupňů u elektrických jednotek řady 460, resp. 560, zařízením (obvodem) znemožňujícím zařazení jízdnic stupňů (uvedení stojícího vlaku do pohybu) při signalizaci ukazatelem stavu nástupních dveří na stanovišti strojvedoucího otevřené nástupní dveře;
- do doby realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení zintenzivnit kontrolní činnost zaměřenou na postupy osob řídících drážní vozidla řady 460, resp. 560, před uvedením vlaku do pohybu z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících v železničních stanicích a na zastávkách.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení u všech v úvahu přicházejících dopravců používajících při provozování drážní dopravy elektrické jednotky řady 460, resp. 560.

- **24. března 2015, Obrataň – Chýnov**, střetnutí vlaku Os 18422 s návěsem nákladního automobilu na železničním přejezdu P6382. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhoršími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závorových břevn, v souladu se zněním předchozích bezpečnostních doporučení Dražní inspekce, dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné celými závorovými břevny.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy i u ostatních provozovatelů drah v České republice;

Ministerstvu dopravy České republiky:

- zapracování výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy do zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

- **28. března 2015, Velké Žernoseky – Litoměřice dolní nádraží**, srážka vlaku Nex 148359 s protijedoucím vlakem Pn 53668. Dražní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- změnit postup aktivování pokynu „NOUZE“ na ústředně TOP1 tak, aby aktivace tohoto pokynu byla co nejjednodušší, a dále upravit softwarové vybavení ústředny tak, aby při chybném zadání posloupnosti obslužných úkonů byla na tuto chybu obsluha upozorněna varovným textem na obrazovce;
- na celém území ČR zavést na železničním rádiovém systému GSM-R aktivní funkci „Generální Stop“ tak, aby bylo v případě potřeby možné zastavit vlak bez součinnosti strojvedoucího.

ČD Cargo, a. s.:

- ve vnitřním předpisu – Směrnici PERs-25-B-2012 blíže specifikovat tzv. „nedostatky v činnosti osob související se zdravotním stavem a okolnosti svědčící o změně zdravotní způsobilosti k vykonávané činnosti“, které mohou ovlivnit bezpečnost drážní dopravy;
- vybavit HDV provozované v oblasti aktivního režimu železničních rádiových systémů GSM-R a TRS takovým technickým a softwarovým vybavením, aby byla hnací drážní vozidla při aktivaci funkce „Generální Stop“ zastavena nezávisle na činnosti strojvedoucího.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.

- **25. května 2015, Velké Pavlovice – Kobylí na Moravě**, střetnutí vlaku Os 14523 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7140 s následným vykolejením vlaku. Dražní inspekce doporučila:



Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- v návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení doplnění železničního přejezdu P7140 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;
- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhoršími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor, v souladu se zněním předchozích bezpečnostních doporučení Drážní inspekce, dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné celými závorovými břevny.

Ministerstvu dopravy České republiky:

- zapracování výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy do zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení pro provozovatele dráhy i u ostatních provozovatelů drah v České republice, resp. při projednávání žádostí o změnu zabezpečení železničních přejezdů a rozhodnutí v dané věci.

Krajskému úřadu Jihomoravského kraje:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění instalace vodorovné dopravní značky V18 dle vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, na pozemní komunikaci vedenou k železničnímu přejezdu.

- **24. června 2015, Petrov u Strážnice – Strážnice**, střetnutí vlaku Os 2710 s dodávkovým automobilem na železničním přejezdu P8143. Drážní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- zvýšit zabezpečení přejezdu P8143 doplněním stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného o závorová břevna;
- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhoršími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závorových břevna, v souladu se zněním předchozích bezpečnostních doporučení Drážní inspekce, dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení pro provozovatele dráhy i u ostatních provozovatelů drah v České republice, resp. při posuzování žádostí o změnu způsobu zabezpečení železničních přejezdů a rozhodování v dané věci.

Ministerstvu dopravy České republiky:

- zapracování výše uvedeného bezpečnostního doporučení určeného pro provozovatele dráhy v druhé odrážce do zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Městskému úřadu Strážnice:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění instalace vodorovné dopravní značky V18 dle Vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, na komunikaci vedenou hlavním směrem k přejezdu.

- **29. června 2015, Hranice na Moravě – Drahotuše**, ulomení čepu nápravy taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Nex 146893 s jeho následným vykolejením. Drážní inspekce doporučila:

ČD Cargo, a. s.:

- projednat s držitelem taženého drážního vozidla PL-CTLK Zaes 33 51 7984 332-1 důsledné naplňování ustanovení „KAPITOLA II PRÁVA A POVINNOSTI DRŽITELE VOZU“, „Článek 7: Technická způsobilost a údržba vozů“, odst. 7.1, Všeobecné smlouvy o používání nákladních vozů, v platném znění, tak, aby jeho tažená drážní vozidla používaná při provozování drážní dopravy na území České republiky byla technicky způsobilá podle platných evropských předpisů a aby během doby jejich používání technicky způsobilými zůstala;
- projednat s držitelem taženého drážního vozidla PL-CTLK Zaes 33 51 7984 332-1, resp. dalšími držiteli tažených drážních vozidel, vystrojení tažených drážních vozidel, zejména pak těch, jenž jsou určeny k přepravě nebezpečných věcí, pneumatickým detektorem vykolejení.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u ostatních dopravců na území České republiky, resp. v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu, včetně mezinárodních aktivit.

Bezpečnostnímu orgánu Polské republiky, kterým je Urząd Transportu Kolejowego:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k držiteli taženého drážního vozidla PL-CTLK Zaes 33 51 7984 332-1, aby se, v souladu s ustanovením „KAPITOLA II PRÁVA A POVINNOSTI DRŽITELE VOZU“, „Článek 7: Technická způsobilost a údržba vozů“, odst. 7.1, Všeobecné smlouvy o používání nákladních vozů, v platném znění, staral o svá tažená drážní vozidla, zejména pak tažená drážní vozidla osazená na nápravách vyrobených v Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Opolu v roce 1986 a dříve, tak aby tažená drážní vozidla zůstala během doby jejich používání technicky způsobilá.

- **14. července 2015, železniční stanice Praha Masarykovo nádraží**, nedovolená jízda osobního vlaku Os 8616 za návštěvidlo Lc3 zakazující jízdu, srážka se záchytným pražcem a vykolejení, proražení zarážedla a vjetí do prostoru pro cestující. Drážní inspekce doporučila:

České dráhy, a. s.:

- zajistit povinné užívání, resp. stanovit pravidla pro primární užívání systému automatického vedení vlaku (dále též AVV) včetně funkce cílové brzdění u všech hnacích drážních vozidel vybavených mobilní částí systému AVV na tratích vybavených informačními body tohoto systému a nadále rozšiřovat toto vybavení u všech v úvahu přicházejících řad hnacích drážních vozidel;
- aktualizací řídicího softwaru systému centrálního regulátoru vozidla a automatického vedení vlaku zajistit jednotnou akustickou signalizaci upozorňující osobu řídící hnací drážní vozidlo na provedenou deaktivaci cílového brzdění.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u dalších, v úvahu přicházejících dopravců, a při své činnosti národního bezpečnostního orgánu.

- **22. července 2015, železniční stanice Studénka**, střetnutí vlaku Ex 512 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P6501. Dražní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- u stávajících železničních přejezdů zabezpečených světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením doplněným celými závory, která se sklápějí polovičními břevny závor současně proti sobě, a která po sklopení nezasahují před železničním přejezdem do jízdního pruhu pro opačný směr jízdy silničních vozidel, provést analýzu možnosti proveditelnosti změny současného sklápění, polovičních břevna těchto závor na postupné (sekvenční) sklápění, aby poloviční břevna celých závor se před železničním přejezdem sklápěla již po uplynutí předzváněcí doby. Na základě této analýzy realizovat změnu (úpravu) současného sklápění na postupné (sekvenční) sklápění polovičních břevna celých závor na všech v úvahu přicházejících železničních přejezdech, zejména pak na více Kolejních;
- na železničních přejezdech nově zabezpečovaných světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením doplněným celými závory, která se sklápějí polovičními břevny závor proti sobě, přednostně uplatňovat postupné (sekvenční) sklápění polovičních břevna celých závor proti sobě, aby poloviční břevna celých závor se v témže jízdním pruhu sklápěla před železničním přejezdem již po uplynutí předzváněcí doby;
- v rámci modernizací (rekonstrukcí) železničních přejezdů, popř. pravidelných prohlídek železničních přejezdů, provádět analýzu rizik, jejíž součástí je posouzení místních podmínek a chování účastníků provozu na pozemní komunikaci, resp. určení železničního přejezdu (pro chodce, cyklisty, nejdelší silniční vozidlo uživatele pozemní komunikace apod.).

České dráhy, a. s.:

- v rámci odborné přípravy na pozici strojvedoucího a pravidelného dalšího vzdělávání se systémově věnovat řešení krizových situací (např. formou nejrůznějších simulátorů nebo praktickým výcvikem na konkrétních drážních vozidel);
- označovat prostory za stanovištěm (kabinou) strojvedoucího motorových a řídicích vozů a elektrických jednotek příslušným upozorněním (nápis, nebo piktogramy), zajišťující volnost daného prostoru (únikovou cestu pro strojvedoucího). Dále důsledně uplatňovat členy doprovodu vlaku právními předpisy dané oprávnění k dávání pokynů a příkazů cestujícím, kteří nerespektují příslušné upozornění (nápis nebo piktogramy), a vyvarovat se všemu, co by znesnadnilo nebo znemožnilo strojvedoucímu opuštění jeho stanoviště (kabiny) v případě krizové situace.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení pro provozovatele dráhy i u jiných provozovatelů drah železničních v České republice, resp. v rámci své činnosti jako speciálního stavebního úřadu při stavebních řízeních ve věcech železničních přejezdů a dalších staveb mající vliv na bezpečnost na železničních přejezdech;
- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení pro dopravce i u jiných železničních dopravců v České republice, resp. v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního úřadu v odvětví drážní dopravy při vydávání osvědčení dopravce a schvalování příslušných drážních vozidel nebo jejich změn;

- ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky iniciovat změnu české technické normy ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění, tak, aby u železničních přejezdů zabezpečovaných světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením doplněným celými závory, která se sklápějí polovičními břevny závor současně proti sobě a která po sklopení nezasahují před železničním přejezdem do jízdního pruhu pro opačný směr jízdy silničních vozidel, bylo přednostně uplatňováno postupné (sekvenční) sklápění polovičních břevna celých závor proti sobě v témže jízdním pruhu;
- ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky zvážit možnost a podle potřeby iniciovat změnu české technické normy ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění, tak, aby červenobílý návěštní nátěr na vnitřní straně břevna celých závor byl nahrazen jiným (zákaz neevokujícím), resp. aby byl doplněn zvýrazněním, popř. nápisem, nabádajícím řidiče silničního motorového vozidla, z jakékoliv příčiny uzavřeného na železničním přejezdu mezi sklopenými závorovými břevny, k urychlenému opuštění železničního přejezdu přeražením břevna závor.

Ministerstvu dopravy České republiky:

- rozšířit povědomí řidičů silničních motorových vozidel o možnosti přeražení sklopeného břevna závor světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení v situaci uzavření silničního vozidla mezi sklopenými břevny závor;
- iniciovat sjednocení postupů pro využití kamerových systémů instalovaných v blízkosti železničních přejezdů také k prevenci a řešení nedisciplinovaného chování uživatelů pozemní komunikace, kteří nedovoleně vstupují (vjíždějí) na železniční přejezd v době, kdy je přejezdovým zabezpečovacím zařízením dáвана světelná výstraha (dvěma červenými střídavě přerušovanými světly) a zvuková výstraha (dáвана charakteristickým přerušovaným zvukovým signálem nezáměnného významu);
- iniciovat změnu sankcí za nedovolené vjetí silničních vozidel, nedovolený vstup uživatelů pozemní komunikace na železniční přejezd v době, kdy je to uživatelům pozemní komunikace zakázáno, tzn. také v době dávání světelné výstrahy (dávané dvěma červenými střídavě přerušovanými světly) a zvukové výstrahy (dávané charakteristickým přerušovaným zvukovým signálem nezáměnného významu) přejezdového zabezpečovacího zařízení tak, aby tyto sankce, včetně náhrad veškerých nákladů vzniklých dopravcům v důsledku zpoždění vlaků, zároveň předem odradily neukázněné uživatele pozemní komunikace před zneužíváním případných bezpečnostních systémů, instalovaných za účelem zastavení drážní dopravy, a před vytvářením nových rizikových situací na železničních přejezdech. Zároveň musí být zajištěn zcela efektivní systém odhalování zneužití výše uvedeného bezpečnostního systému (např. formou bezpečnostních kamer) a ukládání sankcí.

- **4. srpna 2015, železniční stanice Horažďovice předměstí**, srážka vlaku R 668 s vlakem R 667. Dražní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- na provozovaných dráhách prověřit, zda základní dopravní dokumentace (ZDD), zejména pak staniční řady dopraven, jednoznačným způsobem stanovují (ve smyslu čl. 2859 vlastního vnitřního předpisu SŽDC D1) obvody pro zjišťování volnosti vlakové cesty a zda dále stanovují, jakým způsobem se volnost vlakové cesty zjišťuje;

- na provozovaných dráhách prověřit, zda údaje o dráze a technologické postupy obsluhy dráhy uvedené v ZDD odpovídají aktuálnímu stavu ke dni prověření a v případě zjištění nedostatků bezodkladně přijmout opatření k uvedení ZDD do stavu, který aktuálnímu stavu odpovídá;
- na provozovaných dráhách provést v rámci výkonu kontrolní činnosti ve stanicích, které jsou vybaveny elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením s řídicími a výhybkářskými přístroji, praktické ověření znalostí výpravčích a zaměstnanců se zkouškou D-03 (výhybkářů).

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení, a to i u ostatních provozovatelů drah.

- **14. srpna 2015, Uherský Ostroh – Ostrožská Nová Ves**, střetnutí vlaku Mn 82100 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7953. Dražní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- provést změnu zabezpečení železničního přejezdu P7953 na světelné zabezpečovací zařízení doplněné závorovými břevny;
- vzhledem ke skutečnosti, že velké množství střetnutí na železničních přejezdech a s nejhoršími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených výstražnými kříži, dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné celými závorovými břevny.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení (bod 2.) i pro ostatní provozovatele drah v ČR.

Ministerstvu dopravy České republiky:

- zapracování výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy (bod 2.) do zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

- **7. září 2015, Šluknov údolí – Šluknov**, střetnutí vlaku Os 5449 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P3540. Dražní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- zvýšit bezpečnost na železničním přejezdu P3540 instalací doplňkových zábran (závor) ke světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení;
- v součinnosti se správci komunikací věnovat větší pozornost údržbě a obnově vodorovného značení v okolí přejezdů;
- při rekonstrukcích a modernizacích železničních přejezdů a přilehlých úseků tratí vždy provádět celkovou analýzu řešení, tzn. z hlediska ekonomického, technicko bezpečnostního a z hlediska

rizik, a na jejím základě zvolit nejvhodnější variantu, přičemž se maximálně vyvarovat vytváření nových překážek zhoršujících (negativně ovlivňujících) rozhledové poměry na železničních přejezdech (např. překážek v podobě technologických (reléových) domků, protihlukových stěn, atp.), resp. eliminovat výskyt těchto překážek na opravdu nezbytné množství a velikost (rozměr), byť by jejich situování neodporovalo ustanovení právních předpisů a norem.

V návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení:

- zajistit maximální bezpečnost na stávajících železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor zvýšením úrovně jejich zabezpečení doplňkovou mechanickou zábranou (závorami), a to v co nejvyšší míře. Při plánování nových železničních přejezdů pak projektovat jejich zabezpečení vždy jako světelné přejezdové zabezpečovací zařízení s mechanickou zábranou;
- nesnižovat rozsah zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí, tzn. pokud je zabezpečení provedeno mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami, neměnit jej za zabezpečení bez závor.

České dráhy a. s.:

- standardně požadovat vybavení vnitřní strany dveří spojujících stanoviště strojvedoucího s oddílem pro cestující příčným panikovým madlem.

- **9. září 2015, Golčův Jeníkov – Vlkaneč**, nezajištěná jízda kolejových polí naložených na podvozcích vzor 53 z vyloučené koleje, střet se dvěma osobami a následná srážka s další soupravou kolejových polí. Drážní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- přehodnotit (upravit) svůj dosavadní systém vztahující se k činnostem na staveništích (v oblasti zajišťování bezpečnosti na jednotlivých pracovištích), a to zejména:
  - aby texty smluv uzavíraných s cizími právními subjekty, které vykonávají práce pro provozovatele dráhy, byly vždy jasné, srozumitelné, významově jednoznačné a nešly vykládat více způsoby;
  - aby byla jasně stanovena povinnost a odpovědnost, kdo konkrétní za provozovatele dráhy a jakým způsobem musí včas informovat koordinátora stavby o přítomnosti jeho zaměstnanců (fyzických osob) na staveništi včetně případných kontaktů na tyto osoby.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice, resp. v rámci své činnosti národního bezpečnostního orgánu na příslušných dráhách.

- **14. září 2015, Golčův Jeníkov – Vlkaneč**, vykolejení podvozků vz. 53 ložených kolejovými poli za jízdy vlaku Pn 164203. Drážní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, v součinnosti s dopravcem ČD Cargo, akciovou společností:

- přehodnotit dosavadní systém přepravy svazků kolejových polí na podvozcích vz. 53, zejména ve vztahu k hmotnosti (počtu přepravovaných svazků), přepravní vzdálenosti a podmínek přepravy, aby se minimalizovala rizika vzniku mimořádné události;
- stanovit v technologických postupech pro přepravu svazků kolejových polí na podvozcích vz. 53, při přepravě těchto svazků za jízdy vlaku nebo posunu mezi dopravami, zákaz míjení a setkávání se i s nákladními vlaky jedoucími po sousední koleji.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.

- **4. prosince 2015, Pokřikov – Žďárec u Skutče**, střetnutí vlaku Os 5303 s osobním automobilem na železničním přejezdu P5312. Dražní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- v návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení doplnit přejezdové zabezpečovací zařízení železničního přejezdu P5312, 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 výstražce;
- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhrošími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor, v souladu se zněním předchozích bezpečnostních doporučení Dražní inspekce, dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí a železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné celými závorovými břevny;
- při rekonstrukcích, modernizacích a zřizování železničních přejezdů vždy provádět celkovou analýzu řešení a rizik, a na jejím základě zvolit nejvhodnější variantu celového uspořádání přejezdu, přičemž se maximálně vyvarovat vytváření nových překážek zhoršujících (negativně ovlivňujících) rozhledy řidiče silničního vozidla na přilehlé úseky tratí (např. překážky v podobě technologických (reléových) domků, protihlukových stěn apod.), resp. eliminovat výskyt těchto překážek na naprosto nezbytné množství a minimalizovat jejich velikost (rozměry), byť by jejich situování neodporovalo ustanovení právních předpisů a norem. Zároveň neopomíjet možnost použití inteligentních technologií a periférií nevyžadujících umístění řídicí technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení do technologického (reléového) domku.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení pro provozovatele dráhy i u ostatních příslušných provozovatelů drah v České republice, resp. při projednávání žádostí o změnu zabezpečení železničních přejezdů a rozhodnutí v dané věci.

Ministerstvu dopravy České republiky:

- zapracování výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy do zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

- **11. prosince 2015, železniční stanice Frýdek-Místek**, střetnutí vlaku Os 3125 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7408. Drážní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- v souladu se zněním předchozího doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, a po něm následujících doporučení stejného či obdobného znění, dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň zabezpečení železničních přejezdů tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny;
- při rekonstrukcích a modernizacích zabezpečení železničních přejezdů vždy provádět celkovou analýzu rizik a ukazatelů ovlivňujících zvolený typ zabezpečovacího zařízení, včetně ekonomického a technickobezpečnostního hlediska, a na jejím základě zvolit nejvhodnější variantu, přičemž se maximálně vyvarovat vytváření nových překážek zhoršující (negativně ovlivňující) rozhledové poměry na železničních přejezdech, resp. eliminovat výskyt těchto překážek na opravdu nezbytné množství a velikost (rozměr), byť by jejich situování neodporovalo ustanovení právních předpisů a norem; zároveň neopomíjet možnost použití inteligentních technologií a periférií nevyžadujících umístění řídicí technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení do technologického (reléového) domku.

Dopravci České dráhy, a. s.:

- v souladu se zněním předchozího doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 119/2016/DI, ze dne 15. 2. 2016, v rámci odborné přípravy na pozici strojvedoucího a pravidelného dalšího vzdělávání se systémově věnovat řešení nebezpečných situací (např. formou nejruznějších simulátorů nebo praktickým výcvikem na konkrétních drážních vozidel).

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní, resp. regionální, v České republice;
- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro dopravce i u jiných železničních dopravců v České republice, resp. v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního úřadu v odvětví drážní dopravy při vydávání osvědčení dopravce a schvalování příslušných drážních vozidel nebo jejich změn.

Ministerstvu dopravy České republiky:

- zapracování výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy železniční, kategorie celostátní, resp. regionální, do příslušného právního předpisu.

## SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během roku 2015 Drážní inspekce vedla s provozovateli drah a drážní dopravy celkem 28 správních řízení. U nově zahajovaných správních řízení v roce 2015 se v šestnácti případech jednalo o delikt podle § 51 odst. 6 písm. a), v sedmnácti případech pak písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, kterého se dopustí provozovatel dráhy



a drážní dopravy tím, že neoznámí vznik MU v drážní dopravě podle § 49 odst. 3 písm. a), respektive nezajistí v souladu s § 49 odst. 3 písm. b) místo MU nebo neprovede dokumentaci stavu v době vzniku MU. V jednom správním řízení řešila Drážní inspekce správní delikt podle § 51 odst. 6 písm. d), tedy neprovedení podle § 49 odst. 3 písm. d) zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události. V rámci správních řízení vedených v roce 2015 vyměřila Drážní inspekce správní pokuty ve výši téměř milión korun. Celkem bylo na konci roku 2015 u odvolacího orgánu 9 správních řízení, přičemž některá z nich jsou u odvolacího orgánu k rozhodnutí již několik let. Rozhodnutí Drážní inspekce jsou v zásadě odvolacím orgánem zrušena a zastavena, nebo vrácena k novému projednání.

## EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

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 ERA. Jedním z hlavních poslání ERA v oblasti šetření nehod je podle evropské legislativy (Směrnice 2004/49/ES) podpora národních vyšetřovacích orgánů v jejich činnosti, zejména podpora jejich spolupráce při šetření drážních nehod, šíření bezpečnostně významných informací a podpora vzájemné výměny zkušeností. Drážní inspekce je zapojena do práce této Sítě i do činnosti dalších pracovních skupin založených za účelem řešení konkrétních problémů, a také provádí za Českou republiku vůči ERA legislativou stanovené úkony. Všechny tyto aktivity obnáší osobní účast na jednáních, spolupráci pomocí virtuálního prostředí Extranet a databáze mimořádných událostí ERAIL. Mnoho času je také věnováno materiálům, které jsou připravovány elektronickou korespondenční formou.

Zástupci Drážní inspekce se v loňském roce účastnili plenárních zasedání Sítě národních vyšetřovacích orgánů, jež měla především řídicí a kontrolní funkci ve vztahu k plnění povinností jednotlivých národních vyšetřovacích orgánů vyplývajících z členství jejich zemí v EU a ve vztahu k činnosti jednotlivých pracovních skupin. Velkým přínosem plenárních zasedání je rovněž výměna zkušeností vyplývající z prezentací poznatků a závěrů jednotlivých národních vyšetřovacích orgánů z vyšetřování MU a následné diskuze.

Ačkoliv je mezinárodní činnost Drážní inspekce v rámci ERA velmi náročná, pro Drážní inspekci je to nenahraditelný zdroj poznatků a také cesta, jak získat od svých zahraničních kolegů cenné zkušenosti. Zejména však je to způsob, jakým má Česká republika možnost přímo ovlivnit budoucí podobu závazné evropské legislativy v oblasti šetření drážních nehod a jak zůstat na špici při bezpečnostně-orientovaném šetření mimořádných událostí.



# ***VÝKON STÁTNÍHO DOZORU***



## VÝKON STÁTNÍHO DOZORU

Státní dozor ve věcech drah vykonávaný Drážní inspekcí je směřován do oblasti mimořádných událostí a jejich předcházení, na rozdíl od výkonu státního dozoru (SD) prováděným Drážním úřadem, který je například pověřen dozorem nad plněním podmínek a požadavků osvědčení o bezpečnosti, plněním přijatého systému zajišťování bezpečnosti dopravy u dopravců apod., tedy systémovým dohledem nad bezpečností, který Drážní inspekce neprovádí. Zároveň je SD nenahraditelným nástrojem pro udržení kvalifikační úrovně inspektorů Drážní inspekce díky kontaktu s realitou každodenního provozu.

### Druhy státního dozoru

Drážní inspekce v roce 2015 používala následující typy státních dozorů:

- **Oznámený státní dozor** – rozsáhlý státní dozor zaměřený na administrativní náležitosti provozovatele, na něž se provozovatel (dozorovaný subjekt) potřebuje připravit. Dozorovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly;
- **Státní dozor bez předchozího písemného oznámení** – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev, kdy z důvodu objektivit není žádoucí předchozí vyrozumění provozovatele. Tento typ státního dozoru má významnou úlohu při zjišťování skutečné situace v drážním provozu, odhalování potenciálních rizik a nedostatků ohrožujících bezpečnost provozu;
- **Státní dozor na mimořádné události** – státní dozor zaměřený na kontrolu nad činnostmi provozovatelů při šetření MU;
- **Následný státní dozor** – státní dozor vykonaný za účelem ověření odstranění dříve zjištěných nedostatků.

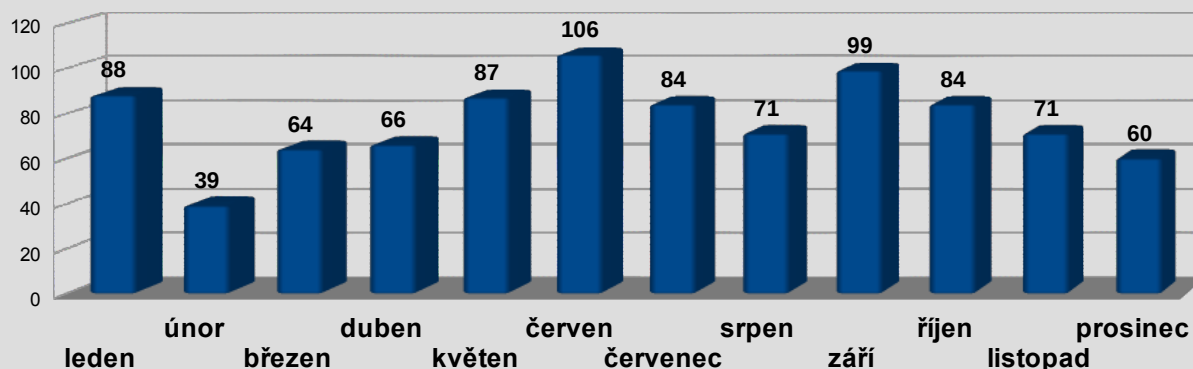
Drážní inspekce dále v roce 2015 prováděla, stejně jako v roce minulém, v souladu s oznámením Ministerstva dopravy, ze dne 12. 7. 2013, preventivní činnost, při které vyhledávala nebezpečná místa na dráze. Při této činnosti se Drážní inspekce zaměřovala na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev v drážním provozu.



V roce 2015 byl vykonáván státní dozor především v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vznik MU, i když v jeho průběhu, stejně jako v letech minulých, kladla Drážní inspekce velký důraz na výkon státního dozoru bez předchozího oznámení a na výkon preventivní činnosti, které mají významný vliv pro prevenci MU, mapují skutečnou situaci v drážním provozu a mají větší vypovídací hodnotu. Důvodem relativně nižšího počtu ve srovnání s předchozími lety bylo zavádění státní služby, které odebíralo poměrně významné kapacity (více na str. 2). I tak se jejich počet v posledních letech ustálil

v závislosti na vývoji náročnosti, počtu vrchních inspektorů a aktuálních úkolech (jako např. zmiňovaná státní služba).

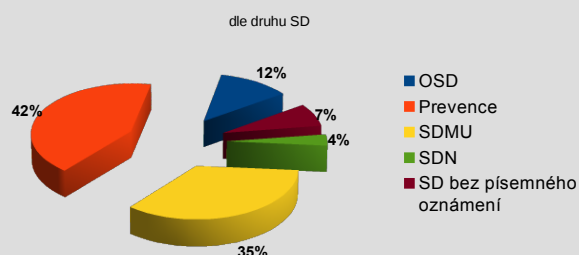
**Vývoj počtu státních dozorů a preventivní činnosti v jednotlivých měsících roku 2015**



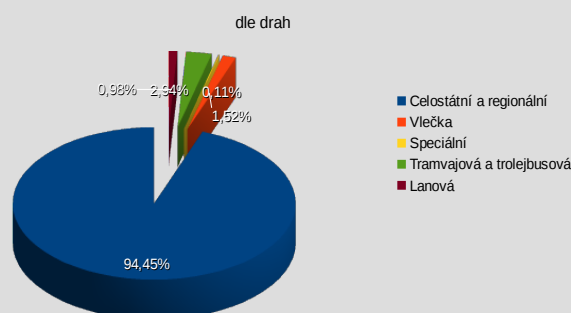
Výkon státního dozoru a preventivní činnosti										
Dráha	OSD		Prevence		SDMU		SDN		SD bez písemného oznámení	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Celostátní a regionální	121	96	434	376	373	300	21	32	102	64
Vlečka	15	5	5	3	13	5	1	1	3	0
Speciální (metro)	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Tramvajová a trolejbusová	20	7	15	5	14	13	1	1	4	1
Lanová	2	3	7	3	0	0	1	0	0	3
<b>Celkem</b>	<b>158</b>	<b>112</b>	<b>461</b>	<b>387</b>	<b>401</b>	<b>318</b>	<b>24</b>	<b>34</b>	<b>109</b>	<b>68</b>

Drážní inspekce v roce 2015, stejně tak i v letech předešlých, vykonávala státní dozory ve věcech drah na všech dráhách a zaměřovala se i na preventivní činnost, při které vyhledávala nebezpečná místa na dráze. Při této činnosti se Drážní inspekce zaměřovala na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev v drážním provozu. Tento rok byl z hlediska výkonu SD stabilní a bez výraznějších změn v systému a navazoval na dosavadní činnost Drážní inspekce v této oblasti.

**Činnost Drážní inspekce v roce 2015**



**Činnost Drážní inspekce v roce 2015**



V roce 2015 bylo při 532 SD a v 387 případech, kdy Drážní inspekce prováděla preventivní činnost, zkontrolováno, nebo bylo kontrolou dotčeno:

- **175** – železničních stanic, dopraven a zastávek;
- **611** – osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením především na jejich zdravotní a odbornou způsobilost);
- **85** – hnacích drážních vozidel;
- **940** – tažených drážních vozidel;

- **162** – vlakových souprav;
- **260** – železničních přejezdů a přechodů.

### Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD

Při činnosti Drážní inspekce v této oblasti nebyly odhaleny nové výrazné negativní trendy a na základě analýzy získaných dat se dá říct, že stále přetrvávají trendy nedostatků zjišťovaných v minulých letech.

Dlouhodobě jsou zjišťovány nedostatky na straně infrastruktury, a to na všech dráhách a u rozličných provozovatelů, tzn. například nevyhovující technický stav železničních přejezdů, nedostatečné rozhledové poměry nebo špatný stav železničního svršku. U dopravců byly zaznamenány rovněž obdobné nedostatky, tak jako tomu bylo v předcházejících letech, tzn. například závady drážních vozidel, značné opotřebení drážních vozidel nebo jízda vlaku s otevřenými dveřmi.

2015	Počet		Podíl nedostatků na 1 státní dozor a preventivní činnost
	Státní dozory a prevence	Zjištěné nedostatky	
Celostátní a regionální	868	376	0,43
Vlečka	14	21	1,50
Speciální (metro)	1	1	1,00
Tramvajová a trolejbusová	27	18	0,67
Lanová	9	18	2,00
<b>Celkem</b>	<b>919,00</b>	<b>434,00</b>	<b>0,47</b>

#### Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2015

Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
Mimořádné události (zjišťování příčin a okolností vzniku, správné vyhodnocování veškerých skutečností atd.)	77
Nevyhovující technický stav železničních přejezdů	66
Provozní schopnost dráhy (měření, kontrola, údržba)	25
Vybavenost stanic a zastávek	15
Činnost pověřené osoby na místě vzniku mimořádné události	40
Nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech	39
Viditelnost návěstí a návěstidel a stav návěstní soustavy	36
Drážní vozidla a vlakové soupravy (vybavení, sestavení, závady drážních vozidel)	18
Pozorování tratě a návěstí z vedoucího drážního vozidla a jednání podle zjištěných skutečností	13
Stav, poškození a opotřebování pražců a stav kolejového lože	31

Při 34 následných SD bylo zjištěno celkem 46 nedostatků. V případě, že ani po tomto zjištění nebyla příslušným provozovatelem zjednána náprava, byl o těchto případech vyrozuměn příslušný drážní správní úřad, který má podniknout další kroky v této oblasti.

### Závažná zjištění při výkonu SD

Obdobě jako v roce předešlém, tak i v roce 2015 Drážní inspekce výkonem SD zjistila nejruznější nedostatky, a to jak nedostatky čistě administrativního charakteru, které neměly bezprostřední vliv na zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tak i závady, které bezprostředně ohrožovaly bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Mezi zjištěné závažné nedostatky na straně provozovatelů drah v tomto roce lze zařadit následující případy:

- na začátku roku 2015 byl u provozovatele tramvajové dráhy zjištěn tristní stav stavby dráhy, kdy bylo například zjištěno ojetí kolejnic 22 mm, přičemž norma povoluje maximálně 14 mm;
- na regionální dráze č. 317 B bylo zjištěno v kontrolovaném úseku trati na několika místech znečištěné kolejové lože (tzv. „blátivá místa“), až 40 % nefunkčních upevňovadel v obou kolejnicových pásech a nedostatečně zašterkované pražce;
- v železniční stanici Lednice v koleji č. 3 bylo při státním dozoru zjištěno 188 vadných dřevěných pražců, v koleji č. 1 jich bylo 93, od výhybky č. 1 do km 8,7 pak 81, od km 8,7 do km 8,5 to bylo 72 a od km 8,5 do km 8,3 pak 78;
- na celostátní dráze č. 528 B bylo zjištěno v kontrolovaném úseku trati na čtyřech místech znečištěné kolejové lože (tzv. „blátivá místa“), dále pak byly v tomto úseku zjištěny vady na hlavách kolejnic (trhliny a výlomy) a závady v návěstní soustavě;
- v rámci prověřování podnětu, který poukazoval na špatný stav 6. nástupiště ve stanici Praha hl. n., bylo zjištěno, že povrch nástupiště skutečně nebyl řádně udržován a vykazoval řadu závad. Závady byly zjištěny i u nástupišť č. 5 a 7, kdy na některých místech byly vydrolené díry a různě vysoké nerovnosti.



Závažné nedostatky byly Drážní inspekcí v tomto roce zjišťovány i u jednotlivých dopravců, kteří působí v České republice. Mezi ně lze zařadit následující případy:

- při jízdě vlaku k železničnímu přejezdu zabezpečeného pouze výstražnými kříži strojvedoucí nereagoval na návěst „Pískejte“, která je před tímto místem umístěná, například při jednom státním dozoru bylo u 20 vlaků zjištěno 5 nedostatků;
- překračování nejvyšší povolené rychlosti na železniční trati, a to u řady dopravců. V jednom případě bylo u nákladního vlaku zjištěno, že v úseku, kde byla maximální povolená rychlost 80 km/h, jel vlak rychlostí až 92 km/h. Dále je možné zmínit případ, kdy vlak osobní dopravy jel maximálně 172 km/h, a to v úseku, kde byla maximální povolená rychlost 160 km/h. Jako další příklad lze uvést jízdu vlaku osobní dopravy, v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu (vjezdovému) návěstidlu, který překročil v kolejové spojnici výhybek nejvyšší dovolenou rychlost 50 km/h až o 48 km/h;

- kdy v železniční stanici Hrušovany u Brna bylo na stojícím vlaku 3. nsl. 44050 (jedoucím ze železniční stanice Hrušovany nad Jevišovkou do železniční stanice Brno-Maloměřice) zjištěno zcela chybějící upevnění nákladu na dvou tažených drážních vozidlech. Jednalo se o nezajištěné a neupevněné čtyři na sobě položené kolejové páry a nezajištěné a neupevněné kolejnice a výhybkové součásti.



Mezi zajímavosti zjištěné Drážní inspekcí v roce 2015 lze zařadit například případ, kdy byla v rámci preventivní činnosti zjištěna závada v tunelu, kde byla prasklá klenba a kameny z ní vypadávaly na trať.

A lze zde zařadit i případ, kdy byl železniční přejezd označen ve dvou směrech dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“, ale ve třetím směru (na obslužnou komunikaci šterkovny) již nebyl výstražný kříž umístěn.



### Tematické státní dozory

Kromě rutinního výkonu preventivních státních dozorů pokrývajících všechny dráhy, nejrůznější provozovatele drah, dopravce, činnosti a místa na dráhách v celé ČR věnovala v roce 2015 Drážní inspekce tematickým výkonem SD zvýšenou pozornost těmto oblastem:

- dodržování dávání zvukové slyšitelné návěsti „Pozor“ před železničními přejezdy – kontrola byla provedena u 41 vlaků na různých místech, přičemž u 9 z nich bylo zjištěno pochybení strojvedoucího daného vlaku;
- dávání návěstí při výpravě vlaku – Drážní inspekcí byla provedena kontrola dodržování dávání návěsti „Výzva k pohotovosti“ a „Souhlas k odjezdu“ před odjezdem vlaku. Při tomto tematickém SD bylo zkontrolováno celkem 22 vlaků, přičemž u 5 z nich bylo zjištěno nedodržení stanoveného postupu.

### Výkon SD na základě podnětů

V rámci prošetřování podnětů a stížností občanů a institucí formou SD byly zkontrolovány 4 železniční přejezdy, 6 vlakových souprav, 4 železniční stanice, 4 úseky železniční trati a jedna vlečka.

Celkový počet SD na základě podnětů byl obdobný jako v roce 2014 a mezi nejzávažnější nedostatky zjištěné Drážní inspekcí v tomto roce díky podnětům občanů a institucí patří technický stav tratě, špatný stav nástupišť a překračování nejvyšší povolené rychlosti.

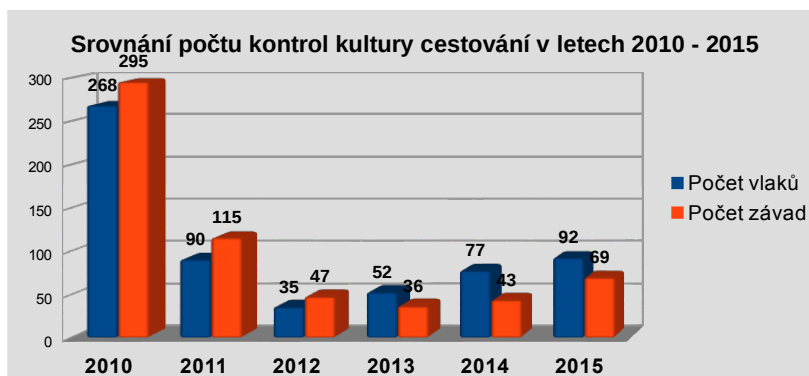
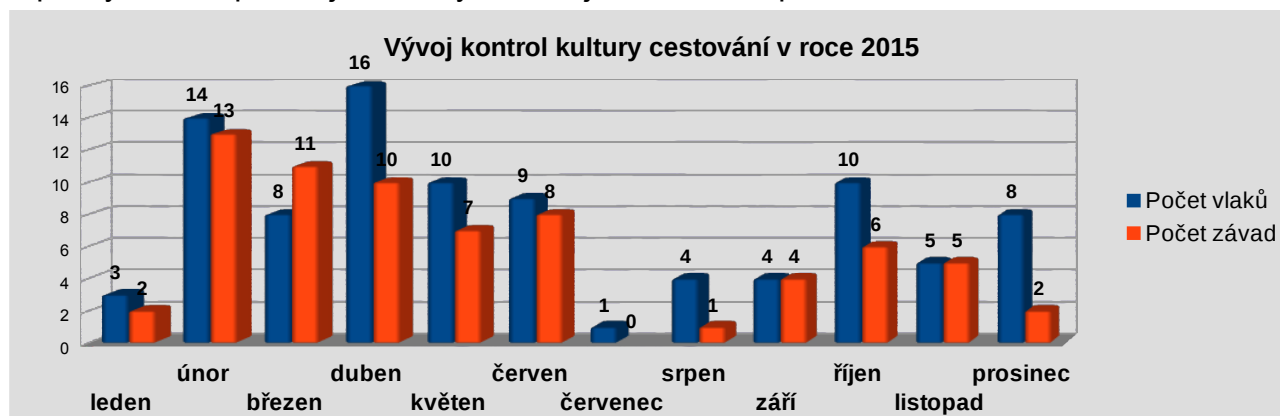


Výkon státního dozoru na základě podnětu		
Kontrolovaná oblast	Počet dozorů	Počet nedostatků
Železniční přejezd	4	0
Železniční stanice	4	3
Vlaková souprava	6	7
Úsek železniční trati	4	1
Vlečka	1	0
<b>Celkem</b>	<b>19</b>	<b>11</b>

### Výkon kontrol kultury cestování

V rámci efektivní státní správy Drážní inspekce již několik let v rámci doplňkové činnosti při výkonu SD vykonává na základě žádosti Ministerstva dopravy též kontroly zaměřené na plnění smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě, uzavřené mezi Ministerstvem dopravy a Českými drahami, a. s.

Drážní inspekce v roce 2015 zkontrolovala celkem 92 vlaků, kde zjistila 69 závad. Ministerstvo dopravy na základě výše provedených kontrol kultury cestování udělilo smluvní pokutu o celkové výši 155 000 Kč. Závady se jako v minulých letech nejčastěji týkaly čistoty nasazených drážních vozidel, vybavenosti hygienických zařízení vozu a také například řazení vlaků. Tyto kontroly jednoznačně přispívají ke zvyšování kvality a kultury cestování a současně slouží pro zjišťování skutečného stavu vlaků, které je důležité pro Ministerstvo dopravy jakožto jejich objednatel. Pozitivní trend ve zlepšování kvality a kultury cestování byl v tomto roce, stejně tak jako v letech minulých, viditelný, a to ve všech sledovaných oblastech. Tento trend potvrzuje snahu Ministerstva dopravy, ale samozřejmě i Českých drah, a. s., věnovat této problematice značnou důležitost a poskytovat odpovídající služby ve veřejné osobní dopravě.



## Výkon státního dozoru na železničních přejezdech

Ačkoliv Drážní inspekce nedokáže ovlivnit vznik MU v případě příčiny na straně uživatele pozemní komunikace, může dohlížet na správné provozování železničního přejezdu (přechodu) ze strany provozovatele dráhy. V průběhu roku 2015 formou SD Drážní inspekce zkontrolovala nebo provedla preventivní činnost na 260 železničních přejezdech a přechodech. Na 50 z nich bylo zjištěno celkem 105 nedostatků.

Nejzávažnějšími nedostatky a pochybeními ze strany provozovatele dráhy bylo nezajištění patřičných rozhledových poměrů, čímž došlo ke snížení bezpečnosti železničního přejezdu a stížení možnosti přejetí (přechodu) ze strany uživatele pozemní komunikace. Dalšími nedostatky byly technického charakteru, týkající se stavu přejezdu (umístění ochranného klínu, stav přejezdové vozovky, stav žlábků pro okolek drážního vozidla). Drážní inspekce, ze své pozice nezávislého vyšetřovacího a kontrolního orgánu, na všechny zjištěné nedostatky provozovatele dráhy upozornila a o svých zjištěných ve smyslu platných právních předpisů rovněž informovala Drážní úřad. Na základě výsledků a srovnání s rokem předchozím lze vidět stejný podíl nedostatků na jeden železniční přejezd a mírné snížení oproti roku 2013. Nicméně i přes tyto pozitivní tendence je počet zjištěných nedostatků stále vysoký.

Vývoj státních dozorů a prevence na železničních přejezdech			
Rok	Počet	Zjištěných nedostatků	Podíl na jeden železniční přejezd
2006	656	63	0,10
2007	841	144	0,17
2008	1011	145	0,14
2009	529	137	0,26
2010	713	241	0,34
2011	714	223	0,31
2012	216	138	0,64
2013	236	130	0,55
2014	268	107	0,40
2015	260	105	0,40

Nejčastějšími závadami na železničních přejezdech v roce 2015 byly:

- nedostatečné rozhledové poměry – závady ve 34 případech;
- technický stav železničního přejezdu – závady ve 40 případech;
- umístění návěstidla výstražný kolík s návěstí „Pískejte" – závady ve 26 případech;
- viditelnost výstražníků a výstražného kříže z pozemní komunikace – závady v 5 případech.