



Výroční zpráva 2017

Obsah

Drážní inspekce v roce 2017.....	5
Základní personální údaje.....	6
Mimořádné události.....	7
Mimořádné události.....	8
Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	9
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	11
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	13
Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	14
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2017.....	15
Přehled šetřených MU včetně vydání závěrečné zprávy.....	15
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	35
Správní řízení.....	45
Agentura Evropské unie pro železnice.....	45
Výkon státního dozoru.....	47
Výkon státního dozoru.....	48
Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD.....	49
Závažná zjištění při výkonu SD.....	50
Výkon státního dozoru na železničních přejezdech.....	51
Výkon kontrol kultury cestování.....	52

DRÁŽNÍ INSPEKCE V ROCE 2017

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

Řešení MU Drážní inspekci vychází zejména z těchto právních předpisů:

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

Během roku 2017 plnila Drážní inspekce povinnosti vůči Agentuře Evropské unie pro železnice (dále také jen Agentura), které vyplývají ze zákona č. 266/1994 Sb., zejména informovala stanoveným způsobem Agenturu o zahajovaných šetřeních, a to do 7 dnů od zahájení šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, průběžně informovala o svých zjištěních a vkládala do databáze ERAIL závěrečné zprávy mimořádných událostí, jejichž šetření dokončila.

Značnou část kapacit Drážní inspekce zabrala i příprava, respektive přechod na novelizovaný zákon č. 266/1994 Sb., jehož účinnost byla vyhlášena na 1. 4. 2017. Pro Drážní inspekci to znamenalo především změnu vnitřních předpisů týkajících se postupů na místě mimořádné události a při samotném šetření. Současně novela zákona o dráhách odebrala Drážní inspekci možnost vykonávat preventivní státní dozor.

V souvislosti se změnou zákona o dráhách, kdy došlo ke změně působnosti Drážní inspekce, byla změněna i její systemizace, kdy z původních 49 zaměstnanců byl počet redukován na 39. Se změnou systemizace bylo nutné upravit i organizační strukturu Drážní inspekce, kdy z původních šesti odborů byl celkový počet redukován na čtyři, přičemž došlo ke sloučení Kanceláře Drážní inspekce a Odboru inspekce pod odbor Ústřední inspektorát a sloučení Územního inspektorátu Praha s Územním inspektorátem Plzeň pod odbor Územní inspektorát Čechy. Současně bylo zrušeno Oddělení správy a byly sloučeny původní oddělení Územního inspektorátu Plzeň v jedno. V rámci této změny systemizace bylo mimo jiné zrušeno i služební místo náměstka generálního inspektora.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Kvalifikační struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	s VŠ vzděláním II. stupně	21	58,33
	s VŠ vzděláním I. stupně	5	13,89
	se SŠ vzděláním	10	27,78
	s nižším vzděláním	0	0,00
	celkem	36	100,00

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20 – 30 let	3	8,33
	31 – 40 let	15	41,67
	41 – 50 let	3	8,33
	51 – 60 let	12	33,34
	nad 60 let	3	8,33
	celkem	36	100,00

Zaměstnanost žen		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	ženy	5	13,89

V roce 2017, stejně jako v předchozích letech, byl kladen důraz na semináře zaměřené na **průběžné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace** zaměstnanců Drážní inspekce. Na rozdíl od předchozích období s omezeným počtem zaměstnanců a množstvím pracovních úkolů se tato podstatná oblast činnosti zabezpečovala s velkými obtížemi.

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Kategorizace mimořádných událostí Dražní inspekci do 31. 3. 2017 (dle § 49 zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.)

Mimořádnou událostí v drážní dopravě (dále také jen „MU“) 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.

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 pohybujícími 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.

Kategorizace mimořádných událostí Dražní inspekci od 1. 4. 2017 (dle § 49 zákona č. 266/1994 Sb.)

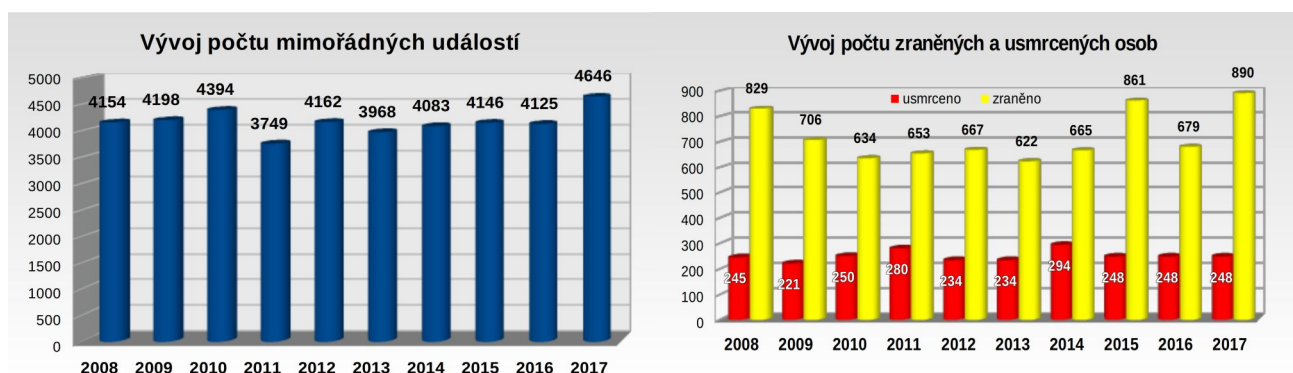
Mimořádnou událostí je nehoda nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrozily nebo narušily

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

Vážnou nehodou je nehoda způsobená srážkou nebo vykolejením drážních vozidel, jejímž následkem je smrt, újma na zdraví alespoň 5 osob nebo škoda velkého rozsahu podle trestního zákoníku na drážním vozidle, dráze nebo životním prostředí, nebo jiná nehoda s obdobnými následky.

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

Incidentem je jiná událost než nehoda.

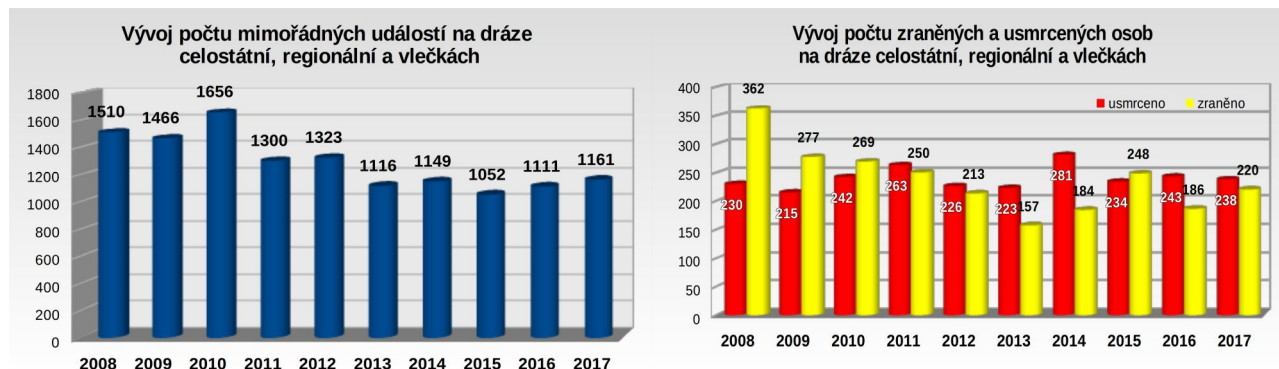


2017	počet MU	% rozdíl v porovnání s r. 2016	počet usmrcených osob	% rozdíl v porovnání s r. 2016	počet zraněných osob	% rozdíl v porovnání s r. 2016
dráha celostátní	778	2,91	203	-5,14	136	14,29
dráha regionální	247	16,51	35	29,63	83	31,75
dráha vlečka	136	-4,90	0	100,00	1	200,00
dráha tramvajová	2752	16,27	6	100,00	465	30,62
dráha trolejbusová	699	12,92	2	-200,00	186	50,00
dráha speciální	24	14,29	2	0,00	11	83,33
dráha lanová	8	14,29	0	0,00	8	14,29
dráha místní	0		0		0	
dráha zkušební	2		0		0	
celkem	4646	12,63	248	0,00	890	31,08

K datu 1. 4. 2017 se změnou zákona o dráhách došlo ke změně kategorizace drah s tím, že nově jsou řešeny i dráhy místní a zkušební.

Počet mimořádných událostí hlášených do Agentury Evropské unie pro železnice												
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
srážka vlaků	2	4	6	6	2	7	1	2	7	6	3	9
vykolejení vlaku	4	8	2	5	6	8	4	14	6	5	4	10
srážka s překážkou	0	2	2	0	0	4	6	1	1	4	0	6
střetnutí na přejezdu	4	8	4	3	4	1	7	5	7	8	2	17
požár drážního vozidla	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
újma na zdraví způsobená jedoucím DV	1	0	2	1	2	4	1	2	2	1	1	3
jiné mimořádné události	0	2	0	1	1	1	4	7	6	2	2	10
celkem	11	24	17	16	15	26	23	31	29	26	12	55

Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkových



Kraj	Počet mimořádných událostí na dráze celostátní, regionální a vlečkových																										
	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	13	0	3	8	0	0	2	0	0	10	0	0	10	6	4	7	0	1	5	0	4	57	6	12
Jihomoravský	3	0	0	11	0	0	14	0	0	4	0	1	10	0	0	36	33	3	7	5	3	18	0	4	103	38	11
Karlovarský	3	0	0	13	0	0	7	0	0	1	0	0	3	0	0	2	1	1	6	1	6	6	0	1	41	2	8
Královéhradecký	2	0	0	14	0	0	9	0	0	1	0	0	2	0	0	11	8	3	17	1	5	3	0	1	59	9	9
Liberecký	0	0	0	10	0	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	8	4	4	9	0	2	4	0	1	39	4	7
Moravskoslezský	11	0	0	28	0	0	41	0	0	6	0	0	13	0	0	29	25	5	16	2	5	41	0	5	185	27	15
Olomoucký	1	0	0	14	0	0	7	0	0	4	0	0	11	0	0	25	20	5	19	4	17	13	0	35	94	24	57
Pardubický	1	0	1	9	0	1	9	0	0	0	0	0	3	0	0	14	10	4	9	1	2	8	1	3	53	12	11
Plzeňský	3	0	0	10	0	0	4	0	0	6	0	0	3	0	0	17	12	5	11	5	7	10	0	4	64	17	16
Praha	1	0	0	12	0	2	8	0	0	2	0	0	17	0	0	23	17	6	4	3	0	18	0	4	85	20	12
Středočeský	3	0	0	26	0	0	33	0	0	8	0	1	21	0	0	38	31	8	29	5	9	26	0	3	184	36	21
Ústecký	6	0	1	26	0	0	13	0	0	1	0	0	11	0	0	22	16	6	16	1	8	24	0	1	119	17	16
Vysočina	0	0	0	8	0	0	4	0	0	0	0	0	3	0	0	4	3	1	6	2	2	4	0	0	29	5	3
Zlínský	1	0	3	9	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	18	17	1	15	4	16	2	0	1	49	21	22
Celkem MU (druh)	37	0	5	203	0	7	162	0	0	35	0	2	114	0	0	257	203	56	171	34	83	182	1	67	1161	238	220

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	6	0	0	2	0	0	2	0	0	7	0	0	8	5	3	4	0	0	3	0	3	34	5	6
Jihomoravský	3	0	0	8	0	0	8	0	0	4	0	1	10	0	0	35	32	3	5	5	2	17	0	4	90	37	10
Karlovarský	1	0	0	5	0	0	3	0	0	1	0	0	3	0	0	1	1	0	1	1	0	4	0	1	19	2	1
Královéhradecký	2	0	0	9	0	0	4	0	0	1	0	0	2	0	0	8	6	2	12	1	2	3	0	1	41	7	5
Liberecký	0	0	0	8	0	0	3	0	0	0	0	0	4	0	0	5	4	1	4	0	0	3	0	1	27	4	2
Moravskoslezský	1	0	0	16	0	0	18	0	0	3	0	0	11	0	0	18	18	1	2	0	0	27	0	5	96	18	6
Olomoucký	0	0	0	11	0	0	5	0	0	3	0	0	11	0	0	18	16	2	7	4	12	11	0	35	66	20	49
Pardubický	0	0	0	7	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	14	10	4	5	1	1	5	1	2	37	12	7
Plzeňský	3	0	0	7	0	0	3	0	0	5	0	0	3	0	0	16	12	4	6	3	3	8	0	4	51	15	11
Praha	0	0	0	11	0	2	5	0	0	1	0	0	17	0	0	22	16	6	4	3	0	18	0	4	78	19	12
Středočeský	1	0	0	16	0	0	15	0	0	7	0	1	17	0	0	34	28	7	8	3	3	19	0	2	117	31	13
Ústecký	4	0	1	19	0	0	5	0	0	1	0	0	10	0	0	18	14	4	5	1	5	18	0	1	80	15	11
Vysočina	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	1	1	0	3	2	0	4	0	0	18	3	0
Zlínský	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	14	14	0	3	1	1	2	0	1	24	15	3
Celkem MU (druh)	17	0	1	131	0	3	77	0	0	28	0	2	102	0	0	212	177	37	69	25	29	142	1	64	778	203	136

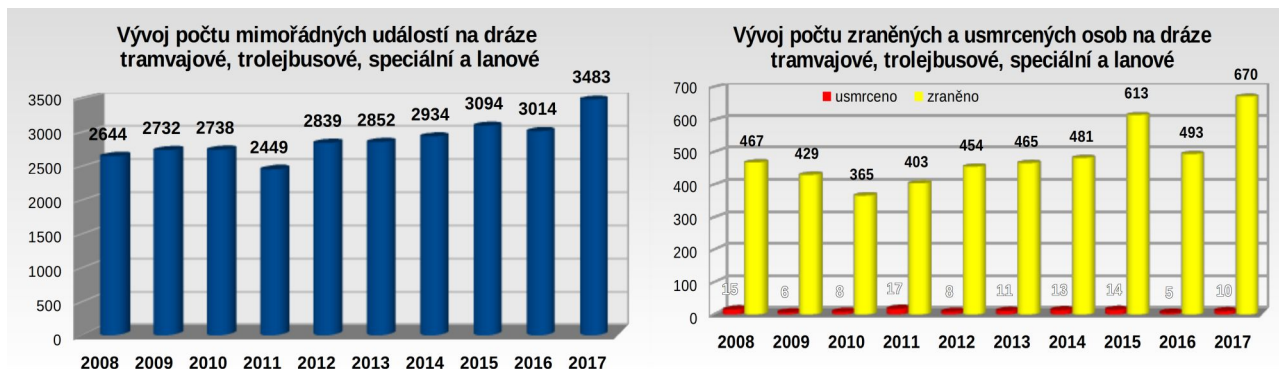
Počet mimořádných událostí na dráze regionální

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	3	6	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	1	3	0	1	2	0	1	23	1	6
Jihomoravský	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	1	0	0	0	6	1	1
Karlovarský	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	0	6	1	0	0	15	0	7
Královéhradecký	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	1	5	0	3	0	0	0	14	2	4
Liberecký	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	3	5	0	2	0	0	0	11	0	5
Moravskoslezský	0	0	0	7	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	10	7	3	10	2	5	1	0	0	33	9	8
Olomoucký	1	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7	4	3	10	0	5	1	0	0	23	4	8
Pardubický	1	0	1	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	1	0	1	9	0	4
Plzeňský	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	5	2	4	0	0	0	10	2	5
Praha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
Středočeský	0	0	0	10	0	0	1	0	0	1	0	0	4	0	0	4	3	1	19	2	6	4	0	1	43	5	8
Ústecký	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	4	2	2	9	0	3	4	0	0	23	2	5
Vysočina	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	1	3	0	2	0	0	0	11	2	3
Zlínský	1	0	3	5	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	4	3	1	12	3	15	0	0	0	24	6	19
Celkem MU (druh)	3	0	4	62	0	4	15	0	0	5	0	0	12	0	0	44	26	18	92	9	54	14	0	3	247	35	83

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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jihomoravský	0	0	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	7	0	0	
Karlovarský	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	7	0	0	
Královéhradecký	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	
Liberecký	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	
Moravskoslezský	10	0	0	5	0	0	21	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	4	0	0	13	0	0	56	0	1	
Olomoucký	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	5	0	0	
Pardubický	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	7	0	0	
Plzeňský	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	
Praha	1	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	
Středočeský	2	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	24	0	0	
Ústecký	2	0	0	3	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	16	0	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	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	
Celkem MU (druh)	17	0	0	10	0	0	70	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	10	0	0	26	0	0	136	0	1	

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



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
Břmo	19	1	13	438	0	11	8	0	0	0	0	0	6	0	0	22	0	22	55	0	31	548	1	77
Liberec a Jablonec	0	0	0	37	0	2	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0	2	5	0	0	48	0	4
Most a Litvínov	0	0	0	7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	7	0	3	16	0	4
Olomouc	3	0	0	39	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	2	12	0	8	57	0	11
Ostrava	18	0	20	188	0	18	6	0	0	2	0	0	5	0	0	18	1	16	53	0	35	290	1	89
Plzeň	8	0	0	93	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	7	0	5	111	1	18
Praha	38	0	7	1451	0	93	10	0	0	2	0	0	0	0	0	94	3	88	87	0	74	1682	3	262
Celkem MU (druh)	86	1	40	2253	0	136	26	0	0	5	0	0	15	0	0	141	5	133	226	0	156	2752	6	465

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
Břmo	5	0	0	109	0	2	0	0	0	5	0	5	102	0	36	221	0	43
České Budějovice	2	0	0	35	0	6	0	0	0	2	0	2	12	0	11	51	0	19
Hradec Králové	2	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	9	25	0	9
Chomutov a Jirkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0
Jihlava	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	17	0	1
Mariánské Lázně	0	0	0	1	0	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	4
Opava	0	0	0	13	0	7	0	0	0	0	0	0	7	0	7	20	0	14
Ostrava	7	0	1	40	0	1	0	0	0	2	1	1	32	0	15	81	1	18
Pardubice	4	0	0	30	0	5	0	0	0	1	0	1	17	0	15	52	0	21
Plzeň	7	0	0	68	0	10	0	0	0	4	0	7	9	0	9	88	0	26
Teplice	0	0	0	4	0	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	5	0	4
Ústí nad Labem	3	0	0	66	0	3	0	0	0	2	0	2	27	0	13	98	0	18
Zlín a Otrokovice	3	0	0	26	0	1	0	0	0	2	0	2	7	0	6	38	0	9
Celkem MU (druh)	33	0	1	421	0	41	0	0	0	21	2	22	224	0	122	699	2	186

druh MU	počet
střet s osobou	10
vykolejení DV	1
nedovolená jízda	5
ostatní MU	8
Celkem	24

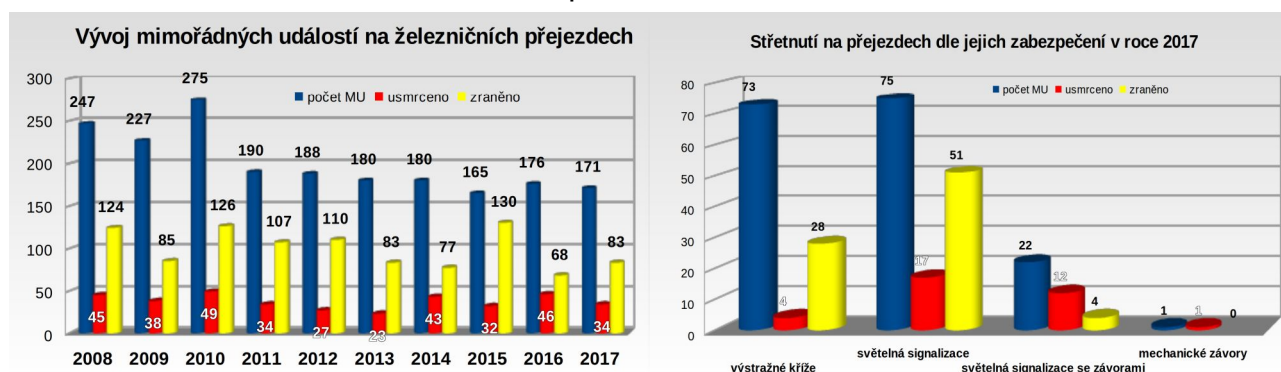
Následkem MU v metru v roce 2017 zemřely 2 osoby a 11 osob bylo zraněno.

Na lanových dráhách se v roce 2017 stalo 8 MU, při kterých bylo 8 osob zraněno. Všechny nehody se staly při nástupu nebo výstupu osob na/ze sedačky lanové dráhy, příp. při jízdě mezi stanicemi a souvisely s nedodržením smluvních přepravních podmínek cestujícími.

Mimořádné události na železničních přejezdech

V roce 2017 se na železničních přejezdech událo celkem 171 střetnutí. Z vývoje minulých let můžeme usuzovat, že počet nehod je relativně konstantní a ke snížení jejich počtu může pomoci například vyšší aktivita při zvyšování zabezpečení přejezdů instalací přejezdových zabezpečovacích zařízení doplněných závorovými břevny či větší aktivitou

kompetentních složek při odhalování a prokazování nedisciplinovaného chování účastníků silničního provozu, kteří vstupují nebo vjíždějí na železniční přejezd v době, kdy je to právními předpisy zakázáno, vč. zpřísnění postihů za takovéto neukázněné chování. Zatímco v roce 2016 průměrně umírali lidé na železničních přejezdech při každé 4. nehodě, tak v roce 2017 zemřel člověk při každém 5. střetnutí.



I v roce 2017 docházelo k největšímu počtu nehod i usmrcení na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor, kde zemřelo celkem 17 osob, což je o osm méně v porovnání s rokem 2016. Dalších 16 osob zemřelo na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací a závorami, kde jsou všichni usmrcení chodci nebo cyklisté, kteří podlezli nebo obešli sklopená závorová břevna a vstoupili na dráhu v době příjezdu vlaku, případně na přejezdech zabezpečených pouze výstražným křížem. V případech, které se udály na přejezdech se závorami, na rozdíl od přejezdů bez závor, se nedá hovořit o omylu či přehlédnutí ze strany účastníků události.

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 objíždění, obcházení nebo podlézání sklopených závorových břeven.

Střetnutí na přejezdech v roce 2017 dle krajů				Střetnutí na ŽP dle měsíců v roce 2017			
kraj	počet MU	usmrceno	zraněno	měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	7	0	1	leden	25	6	8
Jihomoravský	7	5	3	únor	4	0	3
Karlovarský	6	1	6	březen	8	2	3
Královéhradecký	17	1	5	duben	13	3	12
Liberecký	9	0	2	květen	17	2	5
Moravskoslezský	16	2	5	červen	11	3	0
Olomoucký	19	4	17	červenec	17	5	8
Pardubický	9	1	2	srpen	15	7	3
Plzeňský	11	5	7	září	19	2	18
Praha	4	3	0	říjen	15	2	4
Středočeský	29	5	9	listopad	15	2	12
Ústecký	16	1	8	prosinec	12	0	7
Vysočina	6	2	2				
Zlínský	15	4	16				

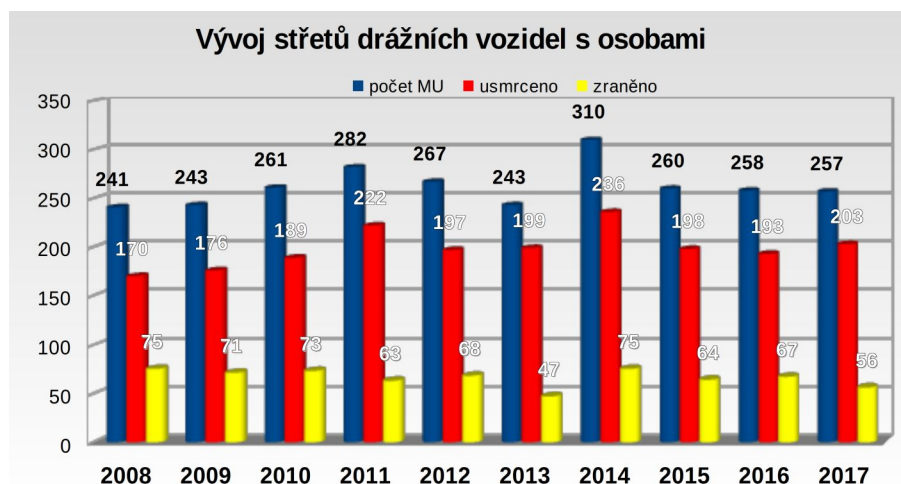
Z hlediska dlouhodobých statistických dat mají nejtragičtější následky střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. Drážní inspekce proto soustavně doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorami, protože tento způsob řešení úrovněho křížení silnice a dráhy železniční se z dlouhodobého hlediska

jeví jako nejméně rizikový pro silniční i drážní dopravu (usmrčené 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 2017 pak Drážní 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. Drážní 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 jedné, využíval sekvenční sklápění, což znamená, že se závora vpravo sklápí dříve, aby bránila vjezdu na přejezd již po uplynutí předzváněcí doby, kdežto levá závora pro opačný směr 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 nutnosti násilného proražení závorového břevna – viz kapitola Opatření k předcházení mimořádným událostem.

uživatel ŽP	počet MU	usmrčeno	zraněno
autobus	1	0	0
cyklista	7	3	3
motocykl	0	0	0
nákladní automobil	28	0	22
osoba	23	18	5
osobní automobil	111	13	53
traktor	1	0	0

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 2017 zaznamenala celkem 257, což je o 1 méně než v roce 2016. K většině těchto případů dochází na místech, která jsou ze zákona č. 266/1994 Sb. veřejnosti nepřístupná. Lidé si často plně neuvědomují, jaké nebezpečí jim na železnici hrozí, pokud nedodržují platné právní předpisy, a riskují svůj život nezodpovědným chováním. Je potřeba rovněž zmínit, že do těchto MU jsou započítány i střety drážních vozidel se zaměstnanci železnice a případy osob jednajících zjevně v sebevražedném úmyslu, kterých Drážní inspekce v posledních letech zaznamenává poměrně velký počet.



Střety s osobami v roce 2017 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	10	6	4
Jihomoravský	36	33	3
Karlovarský	2	1	1
Královéhradecký	11	8	3
Liberecký	8	4	4
Moravskoslezský	29	25	5
Olomoucký	25	20	5
Pardubický	14	10	4
Plzeňský	17	12	5
Praha	23	17	6
Středočeský	38	31	8
Ústecký	22	16	6
Vysočina	4	3	1
Zlínský	18	17	1

Střety s osobami dle měsíců v roce 2017

měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	20	16	4
únor	22	19	3
březen	17	14	3
duben	25	20	6
květen	23	16	7
červen	19	17	2
červenec	24	15	9
srpen	14	14	0
září	23	17	6
říjen	30	23	7
listopad	20	17	4
prosinec	20	15	5

Drážní inspekce ve svých preventivních kampaních neustále upozorňuje na následující ustanovení zákona, které fyzické osoby často 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 jízdě vlaku nebo posunu za návěstidlo zakazující jízdu, v posledních sedmi letech neustále stoupá. V roce 2017 evidovala Drážní inspekce celkem 84 případů, kdy vlaky projely návěst zakazující jízdu (a dalších 43 případů, kdy se tak stalo při posunu). V porovnání s předchozími lety došlo opět k nárůstu počtu těchto mimořádných událostí, přičemž se jedná o **historicky nejvyšší počet „projetých návěstidel“ u vlaků a posunů od roku 2009.**

Nejčastěji se stále chybí při odjezdu vlaku ze stanice (z dopravní). Projetí vlaku za odjezdové 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

Projetí návěstidel (včetně následné srážky nebo vykolejení) na dráhách C, R, V

	Posun	Vlak	Celkem
2017	43	84	127
2016	39	83	122
2015	29	63	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

událostmi 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, kterou může být technické zařízení, jež při selhání (chybě) strojvedoucího automaticky zastaví ohrožené vlaky, popř. zmírní následky vzniku mimořádné události, nebo může mít podobu organizačního opatření dopravců spočívajícího v širším zapojení vlakové čety do činností před dáním návěsti „Souhlas k odjezdu“, nebo podobu výpravčího, který vlak osobní dopravy vypravuje léty osvědčeným způsobem, a to výpravkou nebo ústně.

Nedovolená jízda za návěstidla dle jejich typu

Nedovolená jízda za návěstidla dle jejich typu						Nedovolené jízdy dle kategorie jízdy drážního vozidla					
	vjezdové	odjezdové	cestové	seřaďovací	jiné		Posun	Vlaky osobní dopravy	Vlaky nákladní dopravy	Vlaky celkem	Celkem MU
2017	22	44	33	25	3	2017	43	56	28	84	127
2016	19	42	29	27	5	2016	39	54	29	83	122
2015	16	35	19	18	4	2015	29	38	25	63	92
2014	15	39	11	19	7	2014	31	34	29	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

Projetí návěstidel – výprava odjíždějícího vlaku osobní dopravy návěstidlem

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
14	8	15	12	25	19	13	22	18

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2017

Dražní inspekce na základě oznámených skutečností rozhoduje bezprostředně po oznámení vzniku MU o tom, zda bude danou MU šetřit 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, respektive vážné nehodě. Změnou zákona o dráhách k 1. 4. 2017 zahajovala výjezdem na místo MU Dražní inspekce šetření mimořádné události (před změnou zákona rozhodovala o zahájení vlastního šetření až na základě zjištěných skutečností na místě MU) a tedy šetřila danou MU v plném rozsahu, tj. včetně vydání zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU.

Přehled šetřených MU včetně vydání závěrečné zprávy


	Datum:	20. 1. 2017, 05:33 h		Místo:	Vejpnice	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	3	Škoda:	197 797 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 7403 s osobním automobilem na železničním přejezdu P599.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy byla dávana světelná výstraha (červenými, střídavě přerušovanými světly) i zvuková výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Zásadní příčiny:

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


	Datum:	24. 1. 2017, 17:41 h	Místo:	Velký Šenov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 140 191 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda s následným vykolejením vlaku Os 5452 na samovratné výhybce č. 1sv při vjezdu do dopravní D3.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného návěstidlem Sv1 strojvedoucímu vlaku před vjezdem na výhybku č. 1sv.

Zásadní příčina:

- nesledování trati a návěstí osobou řídící drážní vozidlo a nejednání podle zjištěných skutečností – nezastavení vlaku Os 5452 před výhybkou a nezkontrolování jejího správného přestavení.


	Datum:	30. 1. 2017, 06:25 h	Místo:	Kralupy n. Vltavou předměstí – Velvary		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	295 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 20305 s osobním automobilem na železničním přejezdu P2106.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P2106 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 20305.

Zásadní příčiny:

- vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy bylo možno vidět přijíždějící vlak a slyšet jeho houkání nebo pískání;
- jednání řidiče osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně.

	Datum:	30. 1. 2017, 13:33 h	Místo:	Rudoltice v Čechách – Krasíkov		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	3 825 092 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Ex 1007 s nákladním automobilem, který uvázl na železničním přejezdu P6519.				

Bezprostřední příčina:


- uvážnutí nákladního automobilu v průjezdném průřezu 1. traťové koleje na železničním přejezdu P6519 v době jízdy vlaku Ex 1007.

Přispívající faktory:

- navátá a namrzlá sněhová pokrývka a led na pozemní komunikaci v prostoru před přejezdem;
- stavebně – technický stav přejezdu P6519, který nesplňuje požadavek na volnou šířku přejezdu dle § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. a svým provedením ohrožuje bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Zásadní příčiny:

- chování řidiče nákladního automobilu v době po ukončení výstrahy dávané přejezdovým zabezpečovacím zařízením, kdy před vjetím na přejezdovou komunikaci správně nevyhodnotil její stavební a dopravně technický stav a bezprostřední situaci v provozu na pozemní komunikaci přejezdu;
- vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy situace v provozu na pozemní komunikaci přejezdu nezaručovala jeho bezpečné přejetí.


	Datum:	1. 3. 2017, 20:57 h		Místo:	Hradec Králové hl. n.	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	3 178 870 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za úroveň návěstidla L6 zakazujícího jízdu, srážka s protijedoucím vlakem Mn 83044, zpětné odražení a vykolejení posunového dílu.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L6 žst. Hradec Králové hl. n. strojvedoucím posunového dílu.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů dopravce a provozovatele dráhy strojvedoucím posunového dílu, který se neřídil návěstmi dávanými provozovatelem dráhy.


	Datum:	17. 3. 2017, 18:56 h		Místo:	Řetenice – Úpořiny	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	214 300 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 16117 s autobusem na železničním přejezdu P2096.				

Bezprostřední příčiny:

- nedodržení předepsaného způsobu jízdy se zvýšenou opatrností před železničním přejezdem a v prostoru železničního přejezdu strojvedoucím v přípravě, resp. strojvedoucím vlaku Os 16117;
- nedodržení předepsaného způsobu jízdy a nedovolené vjetí řidiče autobusu na železniční přejezd v době, kdy se k železničnímu přejezdu blížil vlak.

Zásadní příčiny:

- nerespektování provozovatelem dráhy dávaných návěstí strojvedoucím v přípravě, resp. strojvedoucím vlaku Os 16117 při řízení hnacího drážního vozidla;
- jednání řidiče autobusu před železničním přejezdem, při kterém se dostatečně nepřesvědčil, jestli může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	31. 3. 2017, 15:18 h		Místo:	Jihlava město	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezamýšlený vjezd vlaku Pn 62145 na staniční kolej č. 13, obsazenou odstavenými drážními vozidly.				

Bezprostřední příčina:

- nepřestavení výhybky č. 34 do správné koncové polohy při přípravě vlakové cesty pro jízdu vlaku Pn 62145 na staniční kolej č. 5 vlivem přerušení celistvosti drátovodu k mechanickému přestavníku.

Příspěvající faktor:

- staniční zabezpečovací zařízení umožnilo přes závadu na výhybce č. 34 postavení vlakové cesty normální obsluhou, včetně postavení návěstidel na návěst dovolující jízdu.

Zásadní příčiny:

- pochybení lidského faktoru – signalistky St. 2, které spočívalo v nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy, které stanovují povinnosti a odpovědnost zaměstnanců pověřených dohledem na výhybky, ústředně přestavované mechanickými přestavníky, za kontrolu správné funkce při přestavování výhybky a následně i kontrolu jejího postavení v požadované poloze;

- nevyhovující chemické a pevnostní parametry testovaných součástí drátovodu k mechanickému přestavniku, které nesplňovaly požadavky předpisu SŽDC (ČD) T 121, který se dále odkazuje na oborovou normu ON 42 6442 na ocelové dráty pro zabezpečovací zařízení.

	Datum:	31. 3. 2017, 17:37 h		Místo:	Praha-Smíchov – Praha-Radotín	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	259 160 Kč
	Popis:	Najetí vlaku do poškozeného TV a poškození sběrače vlaku Os 9958.				

Bezprostřední příčina:

- jízda vlaku Os 9958 přes místo s poškozeným trakčním vedením.

Přispívající faktor:

- stav izolátoru za hranicí předpokládané životnosti.

Zásadní příčina:

- prasknutí podpěrného izolátoru DIP typ oko – vana v šikmé konzoli (ramenu) L2 trakční podpěry č. 44, z důvodu dlouhodobého snižování kritické meze pevnosti a dlouhodobého rozvoje mikrotrhliny v předmětném izolátoru.

	Datum:	4. 4. 2017, 22:29 h		Místo:	Ústí nad Labem hl. n., obvod sever	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	4 362 291 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda sunutého posunového dílu za seřadovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“, násilné přestavení výhybky č. 239, vjetí do postavené posunové cesty taženému posunovému dílu, následná srážka a vykolejení.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolená jízda sunutého posunového dílu dopravce METRANS, a. s., za seřadovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“ a vjetí do postavené posunové cesty taženému posunovému dílu dopravce IDS CARGO a. s.

Zásadní příčiny:

- jízda sunutého posunového dílu dopravce METRANS, a. s., bez svolení k posunu a souhlasu k posunu za seřadovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“;
- nezjištění strojvedoucím jako zaměstnancem řídícím posun pohledem nebo dotazem před uvedením sunutého posunového dílu dopravce METRANS, a. s., do pohybu, zda pro zamýšlenou jízdu nepřenosné návěstidlo Se224 dovoluje posun;
- nezjištění okolností ohrožujících bezpečnost při posunu posunovačem, tj. nezjištění návěstí „Posun zakázán“ na seřadovacím návěstidle Se224, a nedání neprodleně pokynu strojvedoucímu k zastavení sunutého posunového dílu dopravce METRANS, a. s.

	Datum:	5. 4. 2017, 13:09 h		Místo:	Brno hl. n., odstavné nádraží A	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	880 288 Kč
	Popis:	Vykolejení posunového dílu na výhybce č. 23 s následnou srážkou s odstavenými drážními vozidly.				

Bezprostřední příčina:

- přestavení výhybky č. 23 v době jízdy posledního drážního vozidla posunového dílu přes tuto výhybku.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při přestavování výhybky č. 23 a Pokynu přednosta PO Brno č. 21/2016 pro sledování jízdy posunového dílu.

	Datum:	5. 4. 2017, 15:22 h		Místo:	Kralupy nad Vltavou	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Nex 41363 za úroveň hlavního (cestového) návěstidla Sc7 v poloze „Stůj“ a následné vjetí do jízdní (vlakové) cesty postavené pro vlak Os 9770.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc7 železniční stanice Kralupy nad Vltavou osobou řídící drážní vozidlo vlaku Nex 41363.

Přispívající 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, které zakazuje jízdu vlaku.

Zásadní příčina:

- nevědomé pochybení, omyl osoby řídící drážní vozidlo vlaku Nex 41363, které se projevilo upřednostněním sledování pohybu osob, přecházejících služební přejezd (neveřejnou panelovou komunikací), před pozorováním návěsti návěstěné hlavním (cestovým) návěstidlem Sc7 železniční stanice Kralupy nad Vltavou.


	Datum:	9. 4. 2017, 01:18 h		Místo:	Děčín-Prostřední Žleb – Dolní Žleb	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	2 279 787 Kč
	Popis:	Srážka vlaků Pn 48378 a Lv 43398.				

Bezprostřední příčiny:

- neřízení hnacího drážního vozidla, vlaku Lv 43398, při jízdě za hlavní (oddílové) návěstidlo automatického bloku 2-81, které návěstilo návěst „Stůj“, za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů;
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 30 km·h⁻¹.

Zásadní příčiny:

- osobou řídící drážní vozidlo vlaku Lv 43398 zvolený způsob jízdy, který v situaci nařizené jízdy za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů této osobě neumožňoval zastavit vlak před stojícími nebo stejným směrem jedoucími vozidly ve společné jízdní cestě;
- osobou řídící drážní vozidlo vlaku Lv 43398 neuvědomění si povinnosti při jízdě v pohraničním úseku Děčín – Bad Schandau v situaci, kdy na návěstním opakovači nesvítil žádné světlo (popř. svítí jen modré světlo), nepřekročit rychlost 30 km·h⁻¹.


	Datum:	8. 5. 2017, 01:29 h	Místo:	Vlečka Třinecké železářny		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Střet posunového dílu se zaměstnancem řídícím posun.				

Bezprostřední příčina:

- nesplnění povinnosti vedoucího posunu nacházejícího se v obvodu dráhy, spočívající v nedbání o svoji bezpečnost, nedbání o bezpečné provozování drážní dopravy a nezdržení se všeho, co by mohlo ohrozit drážní dopravu, které se projevilo nezaujetím takové polohy a místa, aby při posunu vozidel určených pro technologickou obsluhu výroby nebyla ohrožena jeho bezpečnost.

Zásadní příčina:

- vstup vedoucího posunu do profilu jedoucího (sunutého) vozidla určeného pro technologickou obsluhu výroby.

	Datum:	23. 5. 2017, 02:29 h	Místo:	Vlečka Odvalová kolej Louky nad Olší		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	2 219 660 Kč
	Popis:	Vykoľejen1 5 drážních vozidel při posunu sunutím.				

Bezprostřední příčina:


- změna geometrické polohy koleje č. 6b vyvolaná překlopením silničních panelů stěny vykládkové rampy do jámy po odebraném materiálu ze sypné plochy klopného místa.

Zásadní příčina:

- snížení úrovně sypné plochy klopného místa podél stěny vykládkové rampy (klopného místa) u koleje č. 6b odebráním materiálu až na úroveň její paty, resp. v množství nad hranici možného (únosného) odebrání materiálu zajišťujícího stabilitu stěny vykládkové rampy.

Příčina v právním, předpisovém rámci:

- vydání jednotných technologických postupů umožňujících, odlišně od schválené projektové dokumentace stavby, odebrání materiálu z vykládkové rampy u koleje č. 6b pod úroveň sypné plochy, a to až do hloubky pod patu stěny rampy, tzn. v množství nad hranici možného (únosného) odebrání materiálu zajišťujícího stabilitu stěny vykládkové rampy.

	Datum:	5. 6. 2017, 05:53 h	Místo:	Přerov		
	Zraněno:	31	Usmrceno:	0	Škoda:	100 080 368 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Ex 1342 za úroveň hlavního (cestového) návěstidla Sc5 žst. Přerov, které návěstilo návěst „Stůj“ a následná srážka s betonovým zaráždlem na konci staniční koleje č. 5.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ návěstěné hlavním (cestovým) návěstidlem Sc5 železniční stanice Přerov osobou řídící drážní vozidlo vlaku Ex 1342.


Přispívající faktor:

- absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které jízdu vlaku zakazuje.

Zásadní příčina:

- selhání osoby řídící drážní vozidlo vlaku Ex 1342, která v době jízdy vlaku po staniční koleji č. 5

železniční stanice Přerov po místo na dráze, kde mohla obsluhou ovládacích prvků drážního vozidla vlak bezpečně zastavit nejpozději v místě konce postavené jízdni (vlakové) cesty, nejednala včas podle skutečností zjištěných při pozorování trati z důvodů, které se šetřením nepodařilo prokazatelným způsobem zjistit.


	Datum:	10. 6. 2017, 09:12 h	Místo:	Český Brod		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Posunový díl (montážní vůz trakčního vedení) vjel z vyloučené koleje na provozovanou kolej, čímž ohrozil postavenou vlakovou cestu protijedoucího vlaku Os 9320.				

Bezprostřední příčina:

- nezamýšlená jízda montážního vozu trakčního vedení přes výhybku č. 45 přestavenou do nesprávného (odbočného) směru.

Zásadní příčina:

- nedovolené ruční přestavení výhybky č. 45 žst. Český Brod pracovníky stavby při prováděných pracích do nesprávného (odbočného) směru a její ponechání v této poloze v době pojíždění výhybkou montážním vozem trakčního vedení;
- nezjištění nesprávně postavené posunové cesty do odbočného směru výhybky č. 45 žst. Český Brod strojvedoucím montážního vozu trakčního vedení;
- neinformování vedoucího výlukových prací o zahájení odpojování elektromotorického přestavníku výhybky č. 45 žst. Český Brod zaměstnancem správy sdělovací a zabezpečovací techniky;
- neoprávněné delegování sjednávání posunu na strojvedoucí posunových dílů ze strany zaměstnance pro řízení sledu a akceptace tohoto postupu traťovým dispečerem;
- absence technického opatření zajišťujícího přímou boční ochranu provozované koleje po odpojení elektromotorického přestavníku výhybky č. 45 (ambulantní výměnový zámek), včetně nezajištění bezpečnosti provozování dráhy náhradním způsobem přítomným odborně způsobilým zaměstnancem správy sdělovací a zabezpečovací techniky při možném ohrožení, vyplývajícím z charakteru demontážních prací na zabezpečovacím zařízení výhybky č. 45 žst. Český Brod.

	Datum:	12. 6. 2017, 14:37 h	Místo:	Český Brod		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Os 8610 na Přivolávací návěst směrem na traťovou kolej obsazenou vlakem Ex 1359.				

Bezprostřední příčina:

- odjezd vlaku Os 8610 na Přivolávací návěst po výpravčím nesprávně postavené vlakové cestě směrem na 1. traťovou kolej, kde již stál vlak Ex 1359.


Příspějící faktory:

- strojvedoucí vlaku Os 8610 nebyl zpraven rozkazem s informací, na kterou traťovou kolej má ze žst. Český Brod odjet;
- nebyly zrušeny nouzové závěry výhybek č. 40 a č. 42 postavených v přímém směru po předchozí jízdě vlaku;
- jednotné užívání jednotné rizikové stránky a potvrzovací sekvence asdf pro Přivolávací návěst a jiná varovná hlášení.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při stavění vlakové cesty (výpravčí stavěl

cestovým způsobem vlakovou cestu pro vlak Os 8610 z 5. staniční koleje na 0. traťovou kolej, a přes upozornění rizikovou stránkou na nesprávnou polohu výhybek č. 40 a č. 42 a na nezavedenou blokovou podmínku Uv-0T, kdy stávající poloha výhybek č. 40 a č. 42 pod závěrem po předchozí jízdě vlaku neumožňovala jízdu z 5. staniční koleje na 0. traťovou kolej, zadal potvrzovací sekvenci asdf, čímž rozsvítil na návěstidle L5 Přivolávací návěst dovolující jízdu vlaku).


	Datum:	5. 7. 2017, 12:31 h		Místo:	Brandýs nad Orlicí	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Nex 60104 za vjezdové návěstidlo 2L s návěstí „Stůj“ a směrem na kolej, ze které ve stejném směru jízdy odjížděl vlak Os 5010.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (vjezdového) návěstidla 2L do železniční stanice Brandýs nad Orlicí strojvedoucím vlaku Nex 60104.

Zásadní příčiny:

- pochybení lidského faktoru – strojvedoucího vlaku Nex 60104. Lidská chyba se projevila v reakci strojvedoucího vlaku Nex 60104 na část sdělení od výpravčího železniční stanice Choceň, obsaženého v rádiové komunikaci před vznikem mimořádné události;
- řízení hnacího drážního vozidla vlaku Nex 60104 strojvedoucím způsobem, jenž nezajistil dodržení povinnosti zastavit vlak bezpečně před návěstěným místem;
- nejednání strojvedoucího vlaku Nex 60104 podle zjištěných skutečností při pozorování návěstí, dávaných proměnnými návěstidly a návěstním opakovačem vlakového zabezpečovače.

	Datum:	8. 7. 2017, 20:53 h 20:58 h		Místo:	Hulín – Přerov	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	430 921 Kč
	Popis:	Srážka vlaků Nex 69101 a Pn 52297 s kameny odlétajícími z protijedoucího vlaku Nex 60202.				

Bezprostřední příčina:


- vypadávání kamení z pootevřených segmentových výsypných klapek za jízdy drážních vozidel řady Faccs po předchozí přepravě štěrku.

Přispívající faktor:

- nevyčištění a převzetí nevyčištěných drážních vozidel řady Faccs k další přepravě držitelem ČD Cargo od předchozího přepravce.

Zásadní příčiny:

- za jízdy vlaku samovolně se otevírající segmentové výsypné klapky drážních vozidel;
- špatný a bezpečnost ohrožující technický stav pojistek ovládacích pák segmentových výsypných klapek, který neodpovídal výrobní dokumentaci.


	Datum:	12. 7. 2017, 07:23 h	Místo:	Klatovy		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	109 471 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 17505 s osobním automobilem na železničním přejezdu P8385.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy byla dávana světelná výstraha (červenými střídavě přerušovanými světly) i zvuková výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení a kdy se k železničnímu přejezdu blížil vlak.

Zásadní příčiny:

- jednání řidičky před železničním přejezdem, při kterém si nepočínala zvláště opatrně a nepřesvědčila se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet;
- nerespektování výstražného signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení řidičkou osobního automobilu.


	Datum:	17. 7. 2017, 09:31 h	Místo:	Horní Bříza – Kaznějov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	475 760 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 1081 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P1679.				

Bezprostřední příčiny:

- nedodržení předepsaného způsobu jízdy se zvýšenou opatrností před železničním přejezdem a v prostoru železničního přejezdu strojvedoucím vlaku R 1081;
- nedodržení předepsaného způsobu jízdy a nedovolené vjetí řidiče nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k železničnímu přejezdu blížil vlak.

Zásadní příčiny:

- nerespektování provozovatelem dráhy dávaných návěstí strojvedoucím při řízení hnacího drážního vozidla;
- jednání řidiče nákladního automobilu před železničním přejezdem, při kterém se dostatečně nepřesvědčil, jestli může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	19. 7. 2017, 07:13 h	Místo:	Brno, tramvajová zastávka Tkalcovská		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	214 278 Kč
	Popis:	Srážka drážních vozidel najetím tramvajového vlaku linky č. 4 do zadní části tramvajového vlaku linky č. 2.				

Bezprostřední příčina:

- nezastavení tramvaje linky č. 4 před stojící tramvají linky č. 2 v prostoru zastávky Tkalcovská.

Zásadní příčiny:

- pochybení lidského faktoru – řidiče tramvaje linky č. 4. Lidská chyba se projevila v nesprávném nastavení priorit při vyhodnocování podnětů vnímaných řidičem tramvaje v průběhu jízdy;
- řízení tramvaje podle rozhledu způsobem, který nezajistil bezpečné provozování drážní dopravy během nastalé dopravní situace v prostoru zastávky;
- nevěnování se plně řízení drážního vozidla v době, kdy se tramvaj linky č. 4 blížila k zastávce Tkalcovská.

	Datum:	20. 7. 2017, 08:36 h	Místo:	Bystřice pod Hostýnem		
	Zraněno:	2	Usmrceno:	1	Škoda:	619 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 3905 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7272.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P7272 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 3905.

Zásadní příčina:

- nedostatečné věnování se řízení osobního automobilu 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 P7272.

	Datum:	25. 7. 2017, 10:42 h	Místo:	Kyjov – Vlkoš		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	356 709 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Sp 1723 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7939.				

Foto: SŽDC, s.o.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a byla dáвана světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčiny:

- nerespektování světelné a zvukové výstrahy dávané přejezdovým zabezpečovacím zařízením řidičem osobního automobilu;
- jednání řidiče osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	27. 7. 2017, 15:18 h	Místo:	Stařeč		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	143 422 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Pn 68250 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3652.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy to bylo uživatelům pozemní komunikace zakázáno, tzn. v době dávané světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Zásadní příčina:

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

	Datum:	27. 7. 2017, 17:31 h		Místo:	Novosedly	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	159 827 Kč
	Popis:	Vykolejení vlaku Pn 68253 na staniční koleji č. 3 v železniční stanici Novosedly.				

Bezprostřední příčina:

- jízda vlaku po koleji v nevyhovujícím technickém stavu, kdy došlo po zatížení koleje k překročení mezních provozních odchylek rozchodu koleje.

Příspěvající faktor:

- opakované překračování provozních a mezních provozních odchylek převýšení koleje do výrazně záporných hodnot v místě vykolejení a jeho okolí, kdy vnější (vodící) kolejnicový pás oblouku byl nižší než vnitřní, což vedlo k růstu nedostatku převýšení a většímu zatěžování vnějšího kolejnicového pásu odstředivou silou působící při jízdě plně ložených drážních vozidel.

Zásadní příčiny:

- nevyhovující technický stav dřevěných pražců (vnitřní hniloba) a z toho plynoucí zhoršená drážebnost upevňovačů, nezajišťující již udržení rozchodu koleje ve stanovených mezích;
- opakované nezjištění problému s překračováním parametru převýšení koleje do záporných hodnot v místě vykolejení a jeho okolí z důvodu použitého způsobu měření a hodnocení parametrů převýšení koleje;
- nepřijetí odpovídajících opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy – v rámci kontrolní činnosti nezjištěny a neodstraněny závady v překračování provozních a mezních provozních odchylek převýšení, změny rozchodu koleje.

Příčina v používání systému bezpečnosti:

- nezajištění vyhodnocení celkového převýšení koleje PK při měření měřicím vozíkem Krab, protože při nemožnosti zadání potřebných vstupních dat koleje nelze zjistit hodnotu PK, a v takovém případě je hodnocena pouze její dynamická složka PKD, která ale nemá potřebnou vypovídající hodnotu. Nelze tak zjistit skutečný stav převýšení koleje a výstupy z měření ho nezobrazí. Nezjištění skutečné hodnoty celkového převýšení PK oblouku v oblasti vykolejení na 3. staniční koleji v žst. Novosedly přispělo ke vzniku předmětné MU, kdy nebyl zjištěn stav koleje vyžadující odpovídající opatření.

	Datum:	30. 7. 2017, 17:13 h		Místo:	Hostomice pod Brdy – Lochovice	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	574 400 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 27714 s osobním automobilem na železničním přejezdu P558.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy byla dávana světelná (dvěma červenými střídavě přerušovanými světly) i zvuková výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení a kdy se k železničnímu přejezdu blížil vlak.

Zásadní příčiny:

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

	Datum:	2. 8. 2017, 05:00 h	Místo:	Kadaň-Prunéřov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	250 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda (ujetí) nečinné elektrické jednotky odstavené od vlaku Os 7080 v žst. Kadaň-Prunéřov.				

Bezprostřední příčina:

- nezajištění nečinné elektrické jednotky osobou řídící drážní vozidlo proti nežádoucímu pohybu po jejím odstavení.

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů dopravce a návodu na obsluhu elektrické jednotky při přípravě posunu osobou řídící drážní vozidlo.

	Datum:	2. 8. 2017, 16:28 h	Místo:	Praha hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu kolem návěstidla Se20 v poloze zakazující jízdu a následné vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Os 25921.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti Posun zakázán strojvedoucím posunového dílu.

Zásadní příčiny:

- zahájení posunu strojvedoucím posunového dílu bez souhlasu k posunu na nejasný pokyn vedoucího posunu při posunu bez posunové čety;
- zahájení posunu bez posunové čety strojvedoucím posunového dílu bez svolení k posunu.

	Datum:	8. 8. 2017, 00:56 h	Místo:	Bohumín, obvod Vrbice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	267 584 Kč
	Popis:	Vykoľejení dvou tažených drážních vozidel za jízdy taženého posunového dílu, který v železniční stanici Bohumín jel od hlavního (cestového) návěstidla Lc98a, kam přijel jako vlak Pn 49259.				

Bezprostřední příčina:

- ztráta svislé kolové síly levého kola 1. nápravy, ve směru jízdy vlaku, předního podvozku taženého drážního vozidla CZ-ČDC 31 54 5958 849-9 Eas107.13 v důsledku nerovnoměrně naloženého nákladu a závad v geometrických parametrech koleje ve výhybce č. 606 železniční stanice Bohumín (obvod Bohumín-Vrbice).

Zásadní příčiny:


- nerovnoměrné rozložení nákladu přes celou ložnou plochu vysokostěnného taženého drážního vozidla CZ-ČDC 31 54 5958 849-9 Eas107.13, následkem čehož byl překročen nejvýše přípustný poměr hmotnosti mezi levými a pravými koly náprav;
- závady v převýšení koleje PK a zborcení koleje ZK ve výhybce č. 606 železniční stanice Bohumín (obvod Bohumín-Vrbice).

Příčiny v uplatňování právního rámce a systému zajišťování bezpečnosti:

- zvolený způsob nakládky sypaného zboží – práškového koncentrátu železné rudy na ložnou plochu vozových skříní vysokostěnných tažených drážních vozidel řady Eas, který neumožňoval kontrolu správného (rovnoměrného) rozložení nakládaného zboží, a to nejen v průběhu nakládání, ale i po

jeho ukončení;

- neprovedení kvalitní úpravy výškové polohy koleje v rámci údržbových prací ve výhybce č. 606 železniční stanice Bohumín (obvod Bohumín-Vrbice) před vznikem mimořádné události, mající za následek narůstání vad v geometrických parametrech koleje.

	Datum:	12. 8. 2017, 05:55 h	Místo:	Mostek – Bílá Třemešná		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	453 962 Kč
	Popis:	Srážka vlaku R 1261 s překážkou (stromem spadlým přes traťovou kolej) s následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:


- narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – spadlým kmenem stromu, který roste v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje.

Přispívající faktory:

- povětrnostní podmínky – silný vítr;
- vnitřní hniloba stromu;
- nevyhodnocení dřevin (vyšší zeleně) rostoucích v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje jako zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Zásadní příčina:

- nezjištění a neodstranění zdroje ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy v obvodu dráhy, kterou tvořil strom v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje.


	Datum:	16. 8. 2017, 07:04 h	Místo:	Praha-Čakovice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	258 629 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Os 9522 s následným vykolejením na výhybce v žst. Praha-Čakovice				

Bezprostřední příčina:

- přestavení výhybky č. 1 výpravčí žst. Praha-Čakovice v době těsně před jízdou vlaku Os 9522.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy přestavováním výhybky č. 1.

	Datum:	18. 8. 2017, 10:42 h	Místo:	Pržno		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	342 600 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 3130 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7385.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P7385 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 3130 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčiny:

- nerespektování světelné výstrahy, dávané dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a zvukové výstrahy, dávané charakteristickým přerušovaným zvukovým signálem nezáměnného významu, přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P7385 řidičkou osobního

automobilu;

- nepočínání si řidičky osobního automobilu před železničním přejezdem P7385 zvlášť opatrně.

	Datum:	18. 8. 2017, 14:33 h	Místo:	Olbramkostel		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	2	Škoda:	379 199 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 24811 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3627.				

Bezprostřední příčina:

- stání osobního automobilu v prostoru nebezpečného pásma přejezdu v době jízdy vlaku.

	Datum:	25. 8. 2017, 13:43 h	Místo:	Sedlice – Blatná		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 824 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 17911 se soupravou traktoru s přivěšenou cisternou s následným vykolejením na železničním přejezdu P1361.				

Bezprostřední příčina:

- rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp ze směru jízdy drážních vozidel od dopravní D3 Sedlice a ze směru jízdy silničních vozidel od obce Němčice neumožnila řidiči na MU zúčastněného silničního vozidla včas opustit nebezpečné pásmo železničního přejezdu.

Příspějící faktor:

- strojvedoucí vlaku Os 17911 při jízdě k ŽP P1361 od varovného nepřenosného návěstidla „Výstražný kolík“ nedal předepsanou opakovanou akustickou návěst „Pozor“. Tuto návěst dal strojvedoucí až po spatření traktoru s přivěšenou cisternou, stojícího v prostoru železničního přejezdu.

Příčina v systému bezpečnosti:

- vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC (ČSD) S 4/3, který umožňuje zkrátit rozhledové délky pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp pouze na 1/2 předepsaných rozhledových délek.


	Datum:	27. 8. 2017, 15:39 h	Místo:	Volyně – Čkyně		
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	1 658 000 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Os 18110 s překážkou na dopravní cestě dráhy (vrstva zeminy) s následným vykolejením drážních vozidel.				

Bezprostřední příčina:

- naplavení zeminy z přilehlého svahu na provozovanou kolej.

Zásadní příčina:

- silně nepříznivé klimatické podmínky – extrémní přivalový déšť kategorie katastrofického lijavce.

	Datum:	31. 8. 2017, 01:36 h		Místo:	Bludov	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	79 863 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Mn 81300 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S90P železniční stanice Bludov, které návštělo návěst „Stůj“, s následným vykolejením hnacího drážního vozidla.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S90P železniční stanice Bludov osobou řídící hnací drážní vozidlo vlaku Mn 81300

Přispívající faktor:

- absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící hnací drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

Zásadní příčina:

- osobou řídící hnací drážní vozidlo zvolený způsob jízdy vlaku, který neumožnil bezpečně zastavit vlak před návěstidlem zakazujícím jeho jízdu.


	Datum:	6. 9. 2017, 12:26 h		Místo:	Jaroměř – Česká Skalice	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Střet vlaku R 925 s osobou – zaměstnancem, který vstoupil do průjezdného průřezu provozované koleje, přestože měl vykonávat práce v obvodu dráhy veřejnosti přístupném.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolený vstup zaměstnance externí společnosti do průjezdného průřezu nevyložené traťové koleje v době jízdy vlaku.

Zásadní příčina:

- nepozornost zaměstnance externí společnosti při vzdálení se z určeného pracovního místa za účelem telefonického hovoru.

	Datum:	11. 9. 2017, 08:30 h		Místo:	Lovosice, Vlečka přístav Prosmky	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 585 393 Kč
	Popis:	Ujetí sedmi vozů při posunu s následnou srážkou s jeřábem a se zarážedlem a vykolejením jednoho vozu.				

Bezprostřední příčina:


- nedostatečné zajištění odstavených drážních vozidel proti ujetí odborně způsobilou osobou.

Přispívající faktor:

- svévolné provádění činností osobou bez odborné způsobilosti.

Zásadní příčina:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy pro zajištění odstavených drážních vozidel proti ujetí.

	Datum:	12. 9. 2017, 05:23 h		Místo:	Beroun	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 557 Kč
	Popis:	Přepálení trolejového vedení nad stojící soupravou.				

Bezprostřední příčina:


- přepálení profilového trolejového drátu trakčního vedení způsobené jeho vyhřátím při průchodu trakčního proudu na styku s lištami sběrače

Příspěvající faktory:

- rozdělení trakčního vedení na více samostatně vypínatelných úseků z důvodu stavebních prací v žst. Beroun a s tím související snížená proudová zatížitelnost trakčního vedení nad staničními kolejemi;
- nedoplněné, v rámci stavebních úprav demontované proudové propojení mezi 3. a 5. staniční koleji žst. Beroun obvod osobního nádraží;
- nedostatečné (galvanické) propojení nově vložených výhybek, propojujících obvod seřaďovacího a osobního nádraží žst. Beroun;
- náhradní propojení demontovaných kolejnic na 95s. a 213. – 219. staniční koleji provedené lany s nedostatečným průřezem;
- technická závada na rozpínacím úsekovém děliči č. ÚPD 13v v km 38,455.

Zásadní příčina:

- snížená proudová zatížitelnost trolejového vedení nad staničními kolejemi liché skupiny obvodu osobního nádraží.

	Datum:	20. 9. 2017, 04:49 h		Místo:	Olomouc hl. n.	
	Zraněno:	11	Usmrceno:	0	Škoda:	1 987 079 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 3530 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7519.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P7519 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 3530 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčiny:

- nerespektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P7519 řidičem nákladního automobilu;
- jednání řidiče nákladního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně.

	Datum:	29. 9. 2017, 14:10 h		Místo:	Kryry – Vroutek	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	125 932 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Mn 86651 s osobním automobilem na železničním přejezdu P1703.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P1703 v době, kdy se k němu blížil vlak Mn 86651 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčiny:

- nerespektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení řidičem osobního automobilu;
- jednání řidiče osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně.

	Datum:	11. 10. 2017, 03:43 h	Místo:	Lipník nad Bečvou		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	264 197 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Lv 54204 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S2, vjetí do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Nex 54285.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S2 železniční stanice Lipník nad Bečvou osobou řídící hnací drážní vozidlo vlaku Lv 54204.

Přispívající faktor:

- absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící hnací drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jeho jízdu.

Zásadní příčina:

- převzetí přivolávací návěsti, návěstěné hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 železniční stanice Lipník nad Bečvou, osobou řídící hnací drážní vozidlo vlaku Lv 54204, která nebyla pro ni určena.

	Datum:	27. 10. 2017, 05:16 h	Místo:	Ostrava, mezi tramvajovými zastávkami Třebovická a Zahrádky		
	Zraněno:	14	Usmrceno:	0	Škoda:	3 002 513 Kč
	Popis:	Srážka drážního vozidla tramvajového vlaku linky č. 11, kurz 105, se stojícím drážním vozidlem tramvajového vlaku linky č. 4, kurz 104.				

Foto: DP Ostrava, a.s.

Bezprostřední příčina:

- nezastavení drážního vozidla tramvajového vlaku linky č. 11, kurz 105, před stojícím drážním vozidlem tramvajového vlaku linky č. 4, kurz 104.

Zásadní příčiny:

- neřízení drážního vozidla tramvajového vlaku linky č. 11, kurz 105, při jízdě na vzájemnou vzdálenost podle rozhledových poměrů za drážním vozidlem tramvajového vlaku linky č. 4, kurz 104;
- plné nevěnování se řízení drážního vozidla tramvajového vlaku linky č. 11, kurz 105, z důvodů blíže nezjištěných a tudíž nespecifikovatelných.

	Datum:	2. 11. 2017, 23:55 h	Místo:	Kostomlaty nad Labem – Lysá nad Labem		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 742 509 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Pn 53973 s koncem vlaku Pn 66021 s následným vykolejením vozů vlaku Pn 66021.				

Bezprostřední příčina:


- nezastavení vlaku Pn 53973 před koncem vlaku Pn 66021 při jízdě dle rozhledových poměrů v obsazeném traťovém oddílu automatického bloku.

Příspěvající faktor:

- nejednání strojvedoucího vlaku Pn 53973 podle návěstního opakovače.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro jízdu podle rozhledových poměrů strojvedoucím vlaku Pn 53973.

 <p>Foto: DP města Brna, a.s.</p>	Datum:	5. 11. 2017, 21:05 h	Místo:	Brno, křižovatka ulic Hybešova a Nádražní		
	Zraněno:	10	Usmrceno:	0	Škoda:	523 000 Kč
	Popis:	Čelní srážka tramvaje linky č. 1, kurz 17, s tramvají linky č. 1, kurz 3.				

Bezprostřední příčina:


- jízda tramvaje linky č. 1, kurz 17, přes výhybku, která nebyla postavena pro požadovaný směr jízdy ve směru trasy tramvaje linky č. 1

Příspěvající faktor k následkům mimořádné události:

- řidič tramvaje linky č. 1, kurz 17, nedodržel maximální povolenou rychlost 15 km.h⁻¹ při jízdě proti hrotu jazyka výhybky.

Zásadní příčina:

- nedostatečná kontrola postavení výhybky č. 709, která byla přestavena ve směru do smyčky Nové Sady.


 <p>Foto: HZS Zlínského kraje</p>	Datum:	13. 11. 2017, 07:34 h	Místo:	Lípa nad Dřevnicí – Zlín střed		
	Zraněno:	6	Usmrceno:	0	Škoda:	635 300 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 14212 s osobním automobilem na železničním přejezdu P8251.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd P8251 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 14212.

Zásadní příčiny:

- vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P8251 v době, kdy bylo možno vidět přijíždějící vlak Os 14212 a slyšet jeho houkání nebo pískání;
- jednání řidiče nákladního automobilu před železničním přejezdem P8251, kde si nepočíнал zvláště opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	22. 11. 2017, 04:43 h	Místo:	Obrataň – Chýnov		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	621 423 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 18420 s osobním automobilem s následným vykolejením vlaku na železničním přejezdu P6382.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P6382 v době, kdy železničním přejezdem již projížděl vlak Os 18420 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Zásadní příčiny:

- nerespektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení řidičem osobního automobilu;
- jednání řidiče osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně.

	Datum:	25. 11. 2017, 18:08 h	Místo:	Vlečka Třinecké železářny		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	263 705 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda (ujetí) skupiny 9 drážních vozidel s následnou srážkou s drážními vozidly taženého posunového dílu a vykolejením dvou drážních vozidel.				

Bezprostřední příčina:

- samovolné uvedení skupiny 9 drážních vozidel do pohybu ve směru spádu koleje.

Zásadní příčiny:

- nezajištění skupiny 9 drážních vozidel proti samovolnému pohybu v souladu s jednotnými technologickými postupy provozovatele dráhy.

	Datum:	1. 12. 2017, 20:25 h	Místo:	Libčice nad Vltavou – Kralupy nad Vltavou		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	16 734 700 Kč
	Popis:	Vykolejení vlaku Pn 67260 s následným přetržením.				

Bezprostřední příčina:

- únavový lom čepu nápravy č. 018895579 TDV č. 31 51 5318 167-4 a následné upadnutí ložiskové skříňe.

Zásadní příčiny:

- zeslabení průřezu čepu nápravy rozvojem starého lomu, který nebylo možné údržbou zjistit.

	Datum:	4. 12. 2017, 12:01 h	Místo:	Bylnice		
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	2 970 000 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 23213 za návěstidlo BS s návěstí zakazující jízdu, srážka s posunovým dílem a následným vykolejením vlaku jednou nápravou.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (vjezdového) návěstidla BS do železniční stanice Bylnice strojvedoucím vlaku Os 23213.

Příspěvajícím faktory, které měly vliv na následky MU:

- nepřeladění vozidlové radiostanice strojvedoucím vlaku Os 23213 dle pokynu neproměnného návěstidla pro radiový provoz a z toho plynoucí její nereagování na signál „Generální stop“, vyslaný základnovou stanicí traťového rádiového systému na stuze č. 65, po obdržení požadavku z funkcionality staničního zabezpečovacího zařízení s názvem „Varovná návěst, projetí návěstidla“;
- provádění posunu ve stanici, který nebyl ukončen ve stanovené lhůtě a který byl v rozporu s ustanovením technologických postupů provozovatele dráhy upřednostněn před jízdou vlaku, přestože se nejednalo o naléhavější posun.

Zásadní příčiny:

- řízení hnacího drážního vozidla vlaku Os 23213 strojvedoucím způsobem, jenž nezajistil dodržení povinnosti zastavit vlak bezpečně před návěstěným místem;
- nejednání strojvedoucího vlaku Os 23213 podle zjištěných skutečností při pozorování návěsti, dávaných proměnnými návěstidly staničního zabezpečovacího zařízení železniční stanice Bylnice a neproměnným návěstidlem pro rádiový provoz.


	Datum:	8. 12. 2017, 06:24 h	Místo:	Plzeň hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	950 000 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda taženého posunového dílu s následným vykolejením na výhybce č. 253.				

Bezprostřední příčina:

- nepřestavení výhybky č. 253 do předepsané koncové polohy pro zamýšlenou jízdní cestu.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy vedoucím posunové čety neprovedením kontroly správného postavení posunové cesty.

	Datum:	15. 12. 2017, 09:18 h	Místo:	Praha hl. n.		
	Zraněno:	2	Usmrceno:	0	Škoda:	6 500 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 25907 za návěstidlo "Konec vlakové cesty" a srážka se zaráždlem kusé koleje č.13a.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování návěsti „Stůj“ návěstěné hlavním (cestovým) návěstidlem Lc13a železniční stanice Praha hl. n. strojvedoucím vlaku Os 25907 a nedovolená jízda za návěstidlo s návěstí „Konec vlakové cesty“.

Příspěvající faktor:

- absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící hnací drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce strojvedoucím vlaku Os 25907, který nezajistil takovou technologii jízdy, aby včasným brzděním zastavil vlak před návěstidlem „Konec vlakové cesty“, resp. před zaráždlem staniční koleje č. 13a.

	Datum:	15. 12. 2017, 11:08 h	Místo:	Kolín		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo Sc 110b a vjetí do vlakové cesty vlaku R 986.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti zakazující posun na návěstidle Sc110b strojvedoucím posunového dílu.

Příspěvající faktor:

- nedovolené rozsvícení návěsti „Posun dovolu“ na návěstidle Sc110 traťovým dispečerem bez předchozího udělení svolení k posunu;

- nedovolené uvedení posunového dílu do pohybu strojvedoucím bez svolení k posunu a bez informování zaměstnance organizujícího drážní dopravu o požadované technologii posunu.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů dopravce a provozovatele dráhy strojvedoucím posunového dílu, který se neřídil návštěmi davanými provozovatelem dráhy.

	Datum:	23. 12. 2017, 14:51 h		Místo:	Česká Třebová – Rudoltice v Čechách	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Újma na zdraví cestujícího s následkem smrti při jízdě vlaku R 891 ze žst. Česká Třebová, z důvodu přivření do dveří po jeho pokusu nastoupit do rozjíždějího se vlaku.				

Bezprostřední příčina:

- nástup cestujícího do drážního vozidla, které bylo v pohybu, a to z místa veřejnosti nepřístupného.

Příspěvající faktory:

- iracionální a nepřiměřeně rizikové jednání cestujícího v řetězci skutků, vykonaných v době stání a rozjezdu vlaku R 891 ze žst. Česká Třebová;
- požití alkoholu před začátkem rizikového jednání cestujícího.

Zásadní příčina:

- jednání cestujícího, který svým chováním porušil ustanovení předpisů dopravce a ustanovení platných právních předpisů.

Opatření k předcházení mimořádných událostí

Opatření následující po MU přispívají ke zvyšování bezpečnosti na dráhách. Do účinnosti novely zákona o dráhách mohla Drážní inspekce na základě šetření příčin a okolností vzniku MU vydat bezpečnostní doporučení určené přímo vlastníku dráhy, provozovateli dráhy nebo dopravci, podle kterého byli povinni přijmout opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a přijatá opatření oznámit Drážní inspekci. Od 1. 4. 2017 již Drážní inspekce vydává na základě šetření příčin a okolností vzniku MU bezpečnostní doporučení určené drážnímu správnímu úřadu, který na základě toho přijímá vlastní o patření včetně zajištění bezpečnosti u vlastníků dráhy, provozovatelů dráhy a dopravců a o přijatých opatřeních informuje Drážní inspekci.

K mimořádným událostem vzniklým v roce 2017 vydala Drážní inspekce následující bezpečnostní doporučení:

- 20. ledna 2017, **Vejprnice – Tlučná**, střetnutí vlaku Os 7403 s osobním automobilem na železničním přejezdu P599. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace Drážní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, která byla vydána za účelem zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů, protože na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor dochází dlouhodobě k největšímu počtu střetnutí vlaků se silničními motorovými vozidly s nejhroššími následky;
- na železničním přejezdu P599, který je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor, došlo ke střetnutí vlaku s automobily již v roce 2013 a 2015. Drážní inspekce proto Drážnímu úřadu navrhuje zahájit s provozovatelem dráhy jednání o změně způsobu zabezpečení tohoto železničního přejezdu, tj. doplnění přejezdového zabezpečovacího

zařízení závorami, s cílem zvýšit bezpečnost na uvedeném železničním přejezdu.

- 24. ledna 2017, **Velký Šenov**, vykolejení vlaku Os 5452 při jízdě přes samovratnou výhybku. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění schvalování elektrického ohřevu výměn zkonstruovaného pouze pro celou výměnovou část výhybky.

- 30. ledna 2017, **Kralupy nad Vltavou – Velvary**, střetnutí vlaku Os 20305 s osobním automobilem na železničním přejezdu P2106. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- vzhledem ke skutečnosti, že na železničním přejezdu P2106 došlo v roce 2015 a 2017 k závažným střetnutím vlaků se silničními motorovými vozidly, a rovněž ke skutečnosti, že železniční přejezd P2106 se kříží s pozemní komunikací II. třídy s dopravním momentem 216 920 a je zabezpečen pouze výstražnými kříži, navrhuje Dražní inspekce Dražnímu úřadu, aby v rámci jednání s provozovatelem dráhy o změně – zvýšení úrovně zabezpečení tohoto železničního přejezdu, trval na osazení přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorovými břevny, která z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení;
- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Dražní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny.

- 30. ledna 2017, **Rudoltice v Čechách – Krasíkov**, střetnutí vlaku Ex 1007 s uvázlým nákladním automobilem na železničním přejezdu P6519. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí opatření, které v nejkratší možné době zajistí, že:
 - u všech přejezdů na silnicích a místních komunikacích v České republice, u kterých proběhla rekonstrukce v době platnosti § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., bude prověřeno, zda svým skutečným provedením přejezdové konstrukce zajišťují volnou šířku přejezdu alespoň 5 m;
 - železniční přejezd P6519 a všechny další přejezdy, u kterých proběhla rekonstrukce v době platnosti § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. a u kterých bude zjištěna nedostatečná volná šířka, budou uvedeny neprodleně do souladu s těmito ustanoveními;
 - ve spolupráci s příslušnými silničními správními úřady a provozovatelem dráhy bude na pozemní komunikaci z obou směrů před a za železničním přejezdem P6519 a všech dalších, u kterých se v návaznosti na prověření zjistí nedostatečná volná šířka, umístěno vodorovné dopravní značení V 4 Vodící čára, bude-li možné toto s přihlédnutím k místním poměrům realizovat, popř. budou učiněna další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti na a v okolí těchto železničních přejezdů a předcházení vzniku MU, např. úpravou přednosti míjejících se vozidel nebo označením zúžení komunikace příslušnými dopravními značkami.

Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví:

- úprava normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody tak, aby byla v souladu s normou ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic a s normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, především s ohledem na uspořádání směrových a výškových poměrů v oblasti přejezdu a v úseku komunikace přiléhající k přejezdu;
- zapracovat do normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody povinnost vyznačovat na

železničních přejezdů, u kterých je to s přihlédnutím k místním poměrům realizovatelné, hranice jízdních pruhů (vodící proužky) formou vodorovného značení;

- v normě ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody stanovit požadavek na zajištění bezpečnostní rezervy (bezpečnostního odstupu) jízdních pruhů od hrany přejezdové konstrukce, a to u železničních přejezdů, u kterých je to s přihlédnutím k místním poměrům realizovatelné. Bezpečnostní rezerva by po délce přejezdu plnila funkci zpevněné krajnice, která není primárně určena k poježdění vozidly;
- v normě ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody stanovit/definovat vztah mezi šířkou přejezdu a šířkou navazující komunikace a vyvarovat se řešení, kdy by byla přejezdová konstrukce významně širší než navazující komunikace a hrozilo by sjetí vozidla z výrazně užší komunikace těsně za přejezdem;
- zanést do normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody povinnost upravit přednost míjejících se vozidel příslušnými dopravními značkami v případě, že šířka přejezdu neodpovídá minimální požadované šířce odpovídající dvěma jízdním pruhům včetně bezpečnostní rezervy;
- vhodnou úpravou normy ČSN 73 6380 docílit, aby požadovaná volná šířka pozemní komunikace na přejezdu byla nejméně 6 m, případně aby byla zachována minimální šířka jízdního pruhu na přejezdu dle normy ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110. U případného zachování požadavku minimální šířky 5 m stanovit povinnost osazení dopravního značení upozorňující na zúženou šířku na přejezdu a zároveň do normy zapracovat požadavek zachování volné šířky pozemní komunikace na přejezdu průběžně po celé délce přejezdu.

Ministerstvu dopravy ČR:

- rozšířit povědomí veřejnosti o umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů na železničních přejezdech, jejího účelu a způsobu použití.
- 17. března 2017, **Řetenice – Úpořiny**, střetnutí vlaku Os 16117 s autobusem na železničním přejezdu P2096. Dražní inspekce doporučila:

Ministerstvu dopravy:

- rozšířit povědomí veřejnosti o významu „vodorovného signálu“ přejezdového zabezpečovacího zařízení.
- 31. března 2017, **Jihlava město**, nezamýšlený vjezd vlaku Pn 62145 na obsazenou kolej. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastních opatření, která zajistí:
 - u stávajících SZZ 2. kategorie, především na více exponovaných místech (dopravnách), postupné nahrazení ústředního ovládání výhybek mechanickými přestavníky systémem s elektromotorickými přestavníky s elektrickou kontrolou polohy výhybky, čímž se omezí možnosti selhání lidského faktoru při poruchách přestavování a ovládání výhybek drátovody;
 - při pravidelných prohlídkách provozovaných zařízení v systému mechanického přestavování výhybek pomocí drátovodů věnovat zvýšenou pozornost, resp. důraz zejména na vybrané („problémové“) komponenty, jako jsou spojovací články a oka jednotlivých spojovacích součástí izolačních vložek drátovodu (včetně jejich možné změny tvaru a poškození);
 - důkladné celoplošné prověření chemických a pevnostních parametrů součástí drátovodů k mechanickým přestavníkům, které opakovaně nesplňovaly požadavky předpisu SŽDC (ČD) T 121, který se dále odkazuje na oborovou normu ON 42 6442 na ocelové dráty pro zabezpečovací zařízení, a zajistit používání pouze takových materiálů, které jsou v souladu s příslušnými předpisy;
 - přehodnocení, resp. úpravu nastaveného systému odborné přípravy zaměstnanců provozovatele dráhy, aby nedílnou součástí náplně zaškolování zaměstnanců, kteří přestavují výhybky pomocí drátovodů, bylo i fyzické proškolení rozdílů v obsluze zařízení v případě přetržení drátu, a to simulací tohoto stavu rozpojením drátovodu.

- 31. března 2017, **Praha-Smíchov – Praha-Radotín**, poškození trakčního vedení a sběrače HDV vlaku Os 9958. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- doplnění systému zajišťování bezpečnosti provozovatelů železničních drah s vrchním trakčním vedením tak, aby byla vnitřními předpisy stanovena životnost jednotlivých typů izolátorů a povinnost cyklické výměny izolátorů s ohledem na tuto životnost;
- přijetí opatření, které zajistí, že příslušní provozovatelé budou provádět prohlídky a zkoušky UTZ mimo časový interval po MU s vlivem na provozní způsobilost a bezpečnost zařízení v souladu s ustanovením § 6 odst. 6 vyhlášky č. 100/1995 Sb.

Ministerstvu dopravy:

- úpravu příslušného právního předpisu, která zajistí stanovení konkrétní časově ohraničené lhůty pro provedení prohlídky a zkoušky mimo časový interval po mimořádné události s vlivem na provozní způsobilost a bezpečnost UTZ;
 - úpravu příslušného právního předpisu, která zajistí stanovení povinnosti pro příslušného provozovatele provádět revize UTZ mimo časový interval po mimořádné události s vlivem na provozní způsobilost a bezpečnost UTZ pro zařízení, u kterých se neprovádí prohlídka a zkouška mimo časový interval, včetně stanovení nejzazšího termínu pro jejich provedení.
- 5. dubna 2017, **Kralupy nad Vltavou**, nedovolená jízda vlaku Nex 41363 za úroveň hlavního (cestového) návěstidla Sc7 v poloze „Stůj“ a následné vjetí do jízdni (vlakové) cesty postavené pro vlak Os 9770. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu ve spolupráci s provozovatelem dráhy Správou železniční dopravní cesty, státní organizací:

- zvážit v rámci rekonstrukcí, modernizací či oprav infrastruktury dráhy v železniční stanici Kralupy nad Vltavou, možnost změny použitého druhu hlavního (cestového) návěstidla Sc7, a to z trpasličího na např. stožárové návěstidlo se zkrácenou délkou stožáru, při zohlednění místních prostorových poměrů (např. konfigurace trakčního vedení).
- 23. května 2017, **Louky nad Olší**, vykolejení 5 drážních vozidel při posunu sunutím na vlečce „Odvalová kolej 6a, 6b, Louky nad Olší“. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijmout vlastní opatření směřující k realizaci revize všech jednotných technologických postupů provozovatele dráhy Advanced World Transport, a. s., popř. obdobných provozovatelů drah, vydaných pro zajištění bezpečnosti posunu v manipulačních prostorech s vykládkovými rampami, na jim provozovaných vlečkách, a pro zajištění výkonu činností osob v obvodu dráhy tak, aby tyto postupy (provozní a manipulační řady pracovní zóny) byly v souladu se schválenou projektovou dokumentací staveb, tj. neumožňovaly výkon činností, které mohou mít za následek změnu parametrů provozního zařízení stavby dráhy – vykládkové rampy.
- 5. června 2017, **Přerov**, nedovolená jízda vlaku Ex 1342 za hlavní (cestové) návěstidlo Sc5 s návěstí „Stůj“ a s následnou srážkou se zarážedlem. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- s ohledem na předcházení obdobným mimořádným událostem, v souladu se zněním předchozího doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, a po něm následujících doporučení stejného či obdobného znění (obsahu), v obecném zájmu usilovat při projektování rekonstrukcí nebo modernizací železniční infrastruktury, vč. modernizací staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení, a v rámci své pravomoci konat tak, aby předprojektové, projektové i stavební vybavení tratí umožňovalo v předstihu realizovat závazný harmonogram pro snadnou budoucí instalaci a spuštění systému

ERTMS „European Rail Traffic Management System“ (evropský systém řízení železniční dopravy) jak na úrovni komunikace, tak i zabezpečení a řízení drážní dopravy nejen na tratích sítě TEN-T „Trans-European Network – Transport“ (transevropská železniční síť), ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, na kterých bylo zavedení systému ERTMS stanoveno. Současně v rámci své pravomoci působit a zasadit se o zkrácení doby vybavení příslušných drážních vozidel palubními částmi systému ERTMS s cílem maximálně zkrátit tzv. migrační období a minimalizovat problematický paralelní provoz analogové a digitální stacionární části radiového spojení s plným využitím výhod, které systém ERTMS přináší.

- v rámci své působnosti jako národní bezpečnostní orgán přijmout vlastní opatření, které zajistí, že na dráhách celostátních a regionálních, jež nejsou nebo nebudou zařazeny do závazného harmonogramu pro zavedení systému ERTMS „European Rail Traffic Management System“, bude instalováno, resp. se bude pokračovat v instalaci jiného (národního) bezpečnostního systému, který automaticky zabrání vzniku mimořádné události nedovolené jízdy drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu, resp. nedovolenému odjezdu z dopravní, popř. se bude pokračovat v instalaci technického zařízení pro nouzové zastavení vlaků, které bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo. Současně v rámci své pravomoci působit a zasadit se o vybavení příslušných drážních vozidel palubními částmi výše uvedeného jiného (národního) bezpečnostního systému, resp. zařízením spolupracujícím (kompatibilním) s technickým zařízením pro nouzové zastavení vlaků.
- 12. června 2017, **Český Brod**, Nezajištěná jízda vlaku Os 8610. Dražní inspekce doporučila:
Dražnímu úřadu:
 - barevně rozlišit nebo zvýraznit na monitoru s reliéfem kolejiště obdobných (i budoucích) zabezpečovacích zařízení skutečnost nebo prvek, který není pod kontrolou zabezpečovacího zařízení v souladu s informací na rizikové stránce za situace, kdy zadáním potvrzovací sekvence nebude splněno zadání obsluhy, požadavek nebude zabezpečovacím zařízením akceptován a zamýšlená jízdní cesta nebude postavena dle zadání obsluhy do zadávacího počítače staničního zabezpečovacího zařízení;
 - při zpracování Rozkazu o výluce pro výluky na více dní v závislosti na možnostech zabezpečovacího zařízení vždy provádět takové technické a administrativní úpravy, aby byla minimalizována povinnost obsluhy zabezpečovacího zařízení uskutečňovat jízdy na Přivolávací návěst.
- 8. července 2017, **Hulín – Říkovice**, srážka vlaků Nex 69101 a Pn 52297 s kameny, které odlétly za jízdy od vlaku Nex 60202. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřující ke všem držitelům železničních vozidel řady Faccs, které zajistí, že:
 - nejpozději do 30. 6. 2019 budou prokazatelně vykonány mimořádné kontroly zaměřené na posouzení stavu pojistek výsypných pák segmentových klapek u všech tažených drážních vozidel řady Faccs295.2 a Faccs407.0 (výrobci „Vagónka Studénka, národní podnik, a Vagónka Poprad, národní podnik“) a řad příbuzných tažených drážních vozidel, u kterých je použit stejný systém pojistek výsypných pák segmentových klapek, kdy bude porovnán skutečný stav pojistek s výrobní dokumentací a podle zjištění budou tyto pojistky uvedeny do plně funkčního stavu, shodného s výrobní dokumentací;
 - neprodleně bude zapracována do náplní pravidelných technických kontrol a revizí drážních vozidel řady Faccs kontrola a posouzení funkčnosti a stavu pojistek výsypných pák segmentových klapek, a to porovnáním jejich skutečného stavu s výrobní dokumentací, a tato náplň bude fakticky prováděna, pakliže takovou náplň držitel železničního vozidla dosud nemá nebo podle ní nepostupuje;
 - pro všechna převážena prázdná drážní vozidla řady Faccs budou stanovena taková dostatečně účinná opatření, aby již nemohlo znovu docházet k vyskakování pojistek výsypných pák segmentových klapek a tím k jejich samovolnému otevírání;
- předání výše uvedených bezpečnostních doporučení všem držitelům a provozovatelům tažených

dražních vozidel řady Faccs 295.2 a Faccs407.0 výrobců „Vagónka Studénka, národní podnik, a Vagónka Poprad, národní podnik“ mimo Českou republiku prostřednictvím Sítě národních bezpečnostních orgánů při Evropské železniční agentuře.

- 12. července 2017, **Klatovy město – Klatovy**, střetnutí vlaku Os 17505 s osobním automobilem na železničním přejezdu P8385. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- vzhledem ke skutečnosti, že DI eviduje na předmětné dráze Horažďovice předměstí – Domažlice, jen v úseku Běšiny – Klatovy, další dvě obdobné MU, jejichž příčinou vzniku bylo nedovolené vjetí automobilu na železniční přejezd v době, kdy byla dávana světelná výstraha červenými světly a zvuková výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení bez závor, v návaznosti na již dříve Dražní inspekcí vydaná bezpečnostní doporučení, a rovněž ke skutečnosti, že předmětný železniční přejezd je umístěný v extravilánu města se značnou frekvencí silniční dopravy, zahájit s provozovatelem dráhy jednání o změně – zvýšení způsobu zabezpečení tohoto i ostatních frekventovaných železničních přejezdů, tj. doplnění jejich přejezdového zabezpečovacího zařízení závorovými břevny, která z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení.

- 20. července 2017, **Bystřice pod Hostýnem**, střetnutí vlaku Os 3905 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7272. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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 v obecném zájmu usilovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování dražní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, o zvyšování úrovně zabezpečení také ostatních železničních přejezdů tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny.

Městskému úřadu Bystřice pod Hostýnem:

- umístit svislé dopravní značky, upravující přednost v jízdě pro uživatele pozemních komunikací v křižovatce ulice Sokola Tůmy a nepojmenované spojovací ulici přes železniční přejezd P7272 tak, aby přednost v jízdě touto křižovatkou byla rozlišena dopravními značkami, upravujícími přednost v jízdě, a aby tato přednost byla při jízdě do této křižovatky ze směru od železničního přejezdu P7272.

- 25. července 2017, **Vlkoš – Vracov**, střetnutí vlaku Sp 1723 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7939. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Dražní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, která byla vydána za účelem zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů a předcházení mimořádným událostem;
- v návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení, doplnění železničního přejezdu P7939 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.

- 27. července 2017, **Stařeč**, střetnutí vlaku Pn 68250 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3652. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Dražní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, která byla vydána za účelem zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů a předcházení mimořádným událostem;
- v návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení doplnění železničního přejezdu P3652 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 výstraže.

- 27. července 2017, **Novosedly**, vykolejení vlaku Pn 68253 za vjezdu na staniční kolej č. 3. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- zajistit vlastním opatřením, aby na dráhách železničních měření hodnot celkového převýšení koleje měřicími prostředky, a tím i výsledné výstupy byly nezkreslené a vždy jednoznačné tak, aby bylo bezpečně zajištěno, že na základě těchto výstupů a jejich vyhodnocení bude možné veličinu převýšení koleje správně posoudit, dodržet tak žádoucí standard údržby, nebo učinit případná opatření v souvislosti s předcházením mimořádným událostem;
- zajistit vlastním opatřením, aby příslušní provozovatelé dráhy bezodkladně, nejpozději do poloviny roku 2019, jasně stanovili postupy vyhodnocování výstupů z měření a postupy práce pro všechny zaměstnance, kterých se daná problematika týká, a prokazatelně proškolili zaměstnance pracující s výstupy z měřicího vozíku Krab.

- 30. července 2017, **Hostomice pod Brdy – Lochovice**, střetnutí vlaku Os 27714 s osobním automobilem na železničním přejezdu P558. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- vzhledem ke skutečnosti, že na železničním přejezdu P558 došlo již v roce 2010 a 2016 ke střetnutí vlaků se silničními motorovými vozidly, a rovněž ke skutečnosti, že železniční přejezd P558 je dvoukolejný, navrhuje Dražní inspekce Dražnímu úřadu zahájit s provozovatelem dráhy jednání o změně – zvýšení způsobu zabezpečení tohoto železničního přejezdu, tj. doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení závorovými břevny, která z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení;
- v návaznosti na již dříve Dražní inspekcí vydaná bezpečnostní doporučení k problematice bezpečnosti na železničních přejezdech (č. j. 877/2012/DI a po něm následujících doporučení stejného či obdobného znění), přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění jejich realizace, za účelem zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů a předcházení mimořádným událostem, z důvodu, že na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor dochází dlouhodobě k největšímu počtu střetnutí vlaků se silničními motorovými vozidly a s nejhoršími následky.

- 8. srpna 2017, **Bohumín-Vrbice**, vykolejení dvou DV za jízdy posunového dílu. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího ke stanovení těch údržovacích prací, po kterých pro zajištění stability koleje, a to zejména stability koleje ve výhybce a v bezстыkové koleji, je nezbytné provést kvalitní úpravu směrového a výškového uspořádání koleje nasazením strojní linky nebo automatické strojní podbíječky a jejich zapracování do technologických postupů

provozovatele dráhy Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Současně v rámci své pravomoci působit na ostatní provozovatele drah železničních, aby obdobným způsobem stanovili a do vlastních technologických postupů zapracovali udržovací práce, po kterých pro zajištění stability koleje a zejména pak stability koleje ve výhybce a v bezstykové koleji je nezbytné provést kvalitní úpravu směrového a výškového uspořádání koleje nasazením strojní linky.

- přijetí vlastního opatření směřujícího k přehodnocení postupů dopravců v nákladní přepravě, a to nejen v České republice (prostřednictvím Sítě národních bezpečnostních orgánů při Evropské železniční agentuře), při provádění prohlídek drážních vozidel před jejich zařazením do vlaku tak, aby odborně způsobilé osoby dopravce vykonávající prohlídku mohly prostřednictvím staveb, technických zařízení nebo pomůcek k tomu určených (z kontrolních plošin, ramp, teleskopickými inspekčními zrcátky apod.) zjistit nesprávné naložení a zajištění nákladu uvnitř přepravní jednotky – na ložné ploše vozové skříň vysokostěnného taženého drážního vozidla, pro následné uplatnění postupů obsažených v „Nakládací směrnice UIC, Kodex pro nakládku a zajištění nákladu na vozidlech v železniční nákladní dopravě, Svazek 1, Zásady“, spočívajících v odmítnutí převzetí zásilky dopravcem, není-li tato nakládací směrnice odesílatelem/nakládajícím dodržena.
- 12. srpna 2017, **Mostek – Bílá Třemešná**, srážka vlaku R 1261 s překážkou (spadlým stromem) a jeho následné vykolejení. Drážní inspekce doporučila:
Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s příslušnými ministerstvy a Drážním úřadem:
 - Iniciovat změnu ustanovení zákonů č. 266/1994 Sb., o dráhách, č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), tak, aby vlastníci a správci pozemků v ochranném pásmu dráhy měli zákonnou povinnost udržovat stromy a keře v takovém stavu a výšce, aby svým pádem neohrozily provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost dopravy na dráze, a zároveň, aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná například sankcí při nedodržení této povinnosti.
- 18. srpna 2017, **Pržno**, střetnutí vlaku Os 3130 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7385. Drážní inspekce doporučila:
Drážnímu úřadu:
 - 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 v obecném zájmu usilovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, o zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny;
 - v návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení, doplnění železničního přejezdu P7385 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.
- 18. srpna 2017, **Olbramkostel**, střetnutí vlaku Os 24811 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3627. Drážní inspekce doporučila:
Odboru dopravy Městského úřadu Znojmo:
 - jako silničnímu správnímu úřadu pro místní a účelové komunikace v katastru obce Milíčovice projednat s majitelem pozemku 668/1 bezpečnostní riziko vznikající při jízdě směrem na přejezd P3627 z jeho účelové komunikace.

- 25. srpna 2017, **Mačkov – Sedlice**, střetnutí vlaku Os 17911 s traktorem na železničním přejezdu P1361 s následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace všech DI již vydaných BD, určených ke zvýšení úrovně bezpečnosti a předcházení vzniku MU se zaměřením na zajištění dostatečných rozhledových délek pro silniční vozidla na ŽP;
- přijetí vlastního opatření, které zajistí bezpečné provozování drážní dopravy a provozu na pozemní komunikaci na ŽP P1361.

- 31. srpna 2017, **Bludov**, nedovolená jízda vlaku Mn 81300 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S90P s následným vykolejením hnacího drážního vozidla. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- při projektování rekonstrukcí nebo modernizací železniční infrastruktury, včetně modernizací staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení, v rámci své pravomoci konat tak, aby předprojektové, projektové i stavební vybavení tratí umožňovalo v předstihu realizovat závazný harmonogram pro snadnou budoucí instalaci a spuštění systému ERTMS „European Rail Traffic Management System“ (evropský systém řízení železniční dopravy) jak na úrovni komunikace, tak i zabezpečení a řízení drážní dopravy nejen na tratích sítě TEN-T „Trans-European Network – Transport“ (transevropská železniční síť), ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, na kterých bylo zavedení systému ERTMS stanoveno.

Současně v rámci své pravomoci působit a zasadit se o zkrácení doby vybavení příslušných drážních vozidel palubními částmi systému ERTMS s cílem maximálně zkrátit tzv. migrační období a minimalizovat problematický paralelní provoz analogové a digitální stacionární části radiového spojení s plným využitím výhod, které systém ERTMS přináší.

- v rámci své působnosti jako národní bezpečnostní orgán přijmout vlastní opatření, které zajistí, že na dráhách celostátních a regionálních, které nejsou nebo budou zařazeny pro zavedení systému ERTMS „European Rail Traffic Management System“, bude instalováno, resp. se bude pokračovat v instalaci jiného (národního) bezpečnostního systému, který automaticky zabrání vzniku mimořádné události nedovolené jízdy drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu, resp. nedovolenému odjezdu z dopravní, popř. se bude pokračovat v instalaci technického zařízení pro nouzové zastavení vlaků, které bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo.
- 20. září 2017, **Olomouc hl. n.**, střetnutí vlaku Os 3530 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7519. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Dražní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P7519 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.

- 29. září 2017, **Kryry – Vroutek**, střetnutí vlaku Mn 86651 s osobním automobilem na železničním přejezdu P1703. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- s ohledem na předcházení obdobným mimořádným událostem zajistit přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění všech Dražní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, určených m.j. ke zvyšování úrovně bezpečnosti na železničních přejezdech, resp. k předcházení MU na nich, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné, doplněné závorovými břevny;
 - doplnění železničního přejezdu P1703 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.
- 5. listopadu 2017, **Brno**, srážka tramvaje linky č. 1/17 s tramvají linky č. 1/3. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu správnímu úřadu, Magistrátu města Brna:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci náhrady mechanicky přestavované výhybky č. 709 za elektricky přestavovanou výhybku, případně doplnění výhybky č. 709 o indikaci postavení jazyků výhybky.
- 13. listopadu 2017, **Lípa nad Dřevnicí – Želechovice nad Dřevnicí**, střetnutí vlaku Os 14212 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P8251. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Dražní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, která byla vydána za účelem zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů a předcházení mimořádným událostem;
- přijetí vlastního opatření zajišťujícího, aby 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, byly při rekonstrukcích a modernizacích tratí v co největší míře nahrazovány železniční přejezdy mimoúrovňovým křížením dráhy železniční a pozemní komunikace nebo byly zcela rušeny, a to za podmínky zajištění odpovídající náhradní trasy pro účastníky provozu na pozemních komunikacích;
- přijetí opatření, které zajistí, že u železničního přejezdu P8251, budou učiněny všechny nezbytné kroky v rámci svěřených pravomocí vedoucí ke zrušení železničního přejezdu při nejbližší rekonstrukci nebo modernizaci tratě, respektive jeho nahrazení na vhodném místě přechodem pro pěší, a to při zajištění odpovídající náhradní trasy pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích;
- přijetí opatření, které zajistí, že u železničního přejezdu P8251, zabezpečeného v současné době pouze výstražným křížem, bude dopravní značení na tomto železničním přejezdu bezodkladně zvýrazněno retroreflexním žlutozeleným fluorescenčním podkladem, toto dále bude ze směru od silnice I. třídy č. 49 pro zdůraznění významu umístěno i při levém okraji účelové pozemní komunikace, což výrazně eliminuje možnost jeho přehlédnutí při jízdě na železniční přejezd.

Magistrátu města Zlína, jakožto obecnímu úřadu s rozšířenou působností, který stanovuje místní a přechodnou úpravu provozu na místních a veřejně přístupných účelových komunikacích:

- přijetí opatření, které zajistí, že u železničního přejezdu P8251, zabezpečeného v současné době pouze výstražným křížem, bude dopravní značení na tomto železničním přejezdu bezodkladně zvýrazněno retroreflexním žlutozeleným fluorescenčním podkladem, toto dále bude ze směru od silnice I. třídy č. 49 pro zdůraznění významu umístěno i při levém okraji účelové

pozemní komunikace, což výrazně eliminuje možnost jeho přehlédnutí při jízdě na železniční přejezd.

- 22. listopadu 2017, **Obrataň – Chýnov**, střetnutí vlaku Os 18420 s osobním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P6382. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné, doplněné závorovými břevny;
 - přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P6382 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.
- 15. prosince 2017, **Kolín**, nedovolená jízda posunového dílu za cestové návěstidlo Sc110b zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku R 986. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- v rámci vlastní kontrolní činnosti se zaměřit na dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunů zaměstnanci provozovatele dráhy SŽDC a dopravců a vyzvat k tomu i zúčastněné provozovatele.

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během prvních tří měsíců roku 2017 Drážní inspekce zahájila s provozovateli drah a drážní dopravy celkem 8 správních řízení, přičemž ve dvou případech se jednalo o delikt podle § 51 odst. 6 písm. a), ve 3 případech pak písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., 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. Ve zbylých třech případech bylo zahájeno správní řízení podle § 51 odst. 6 písm. a) i b) zákona č. 266/1994 Sb. Celkově byly v rámci těchto správních řízení vyměřeny pokuty ve výši 183 500 Kč s tím, že vybráno bylo 20 500 Kč a 6 000 Kč na správních poplatcích. Dále bylo v roce 2017 vybráno 7 500 za pokutu stanovenou v roce 2016.

AGENTURA EVROPSKÉ UNIE PRO ŽELEZNICE

Drážní inspekce, jakožto národní vyšetřovací orgán pro nezávislé zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě v České republice, je členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při Agentuře. Jedním z hlavních poslání Agentury v oblasti šetření nehod je podle evropské legislativy (směrnice 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 (Směrnice o bezpečnosti železnic), ve znění pozdějších předpisů)) podpora národních vyšetřovacích orgánů v jejich činnosti, zejména podpora jejich spolupráce při šetření drážních nehod, šíření bezpečnostně významných informací a podpora vzájemné výměny zkušeností.

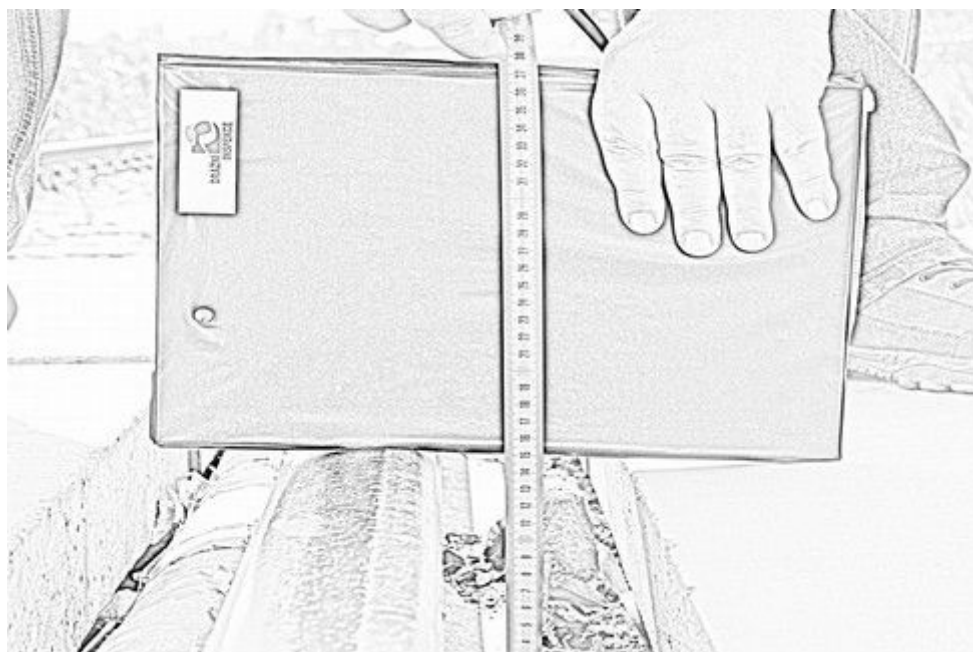
Drážní inspekce je zapojena do práce této Sítě i do činnosti dalších pracovních skupin založených za účelem řešení konkrétních problémů, a také provádí za Českou republiku vůči Agentuře legislativou stanovené úkony. Všechny tyto aktivity obnáší osobní účast na jednáních, spolupráci pomocí virtuálního 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 vyplývajících z prezentací poznatků a závěrů jednotlivých národních vyšetřovacích orgánů z vyšetřování MU a následné diskuze.

Ačkoliv je mezinárodní činnost Drážní inspekce v rámci Agentury 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.

Další z pracovních skupin při Agentuře je uskupení Středoevropských (německy mluvících) vyšetřovacích orgánů, v rámci které kromě praktické výměny zkušeností při šetření konkrétních MU, jsou projednávány koncepční záležitosti týkající se bezpečnostního šetření MU. Díky praktickému zaměření této pracovní skupiny se tato rozšiřuje o další vyšetřovací orgány států EU. Jedno z pravidelných setkání hostila v roce 2017 přímo Drážní inspekce.

VÝKON STÁTNÍHO DOZORU



VÝKON STÁTNÍHO DOZORU

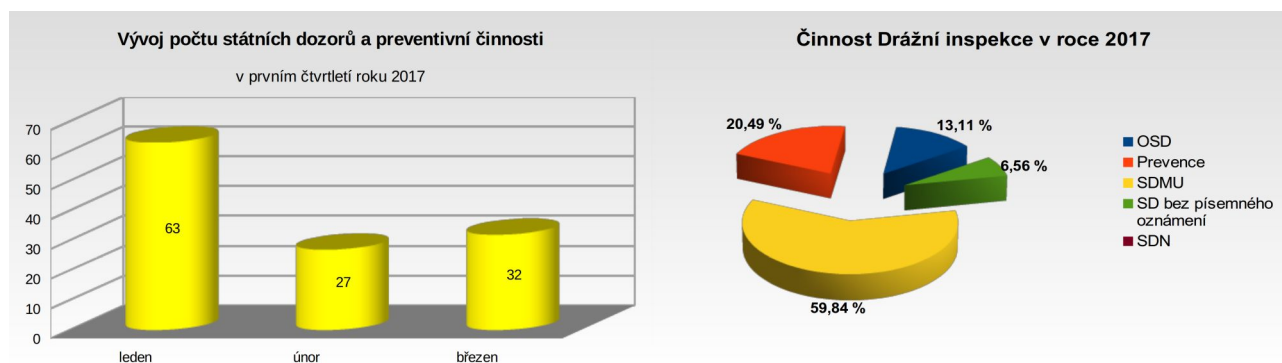
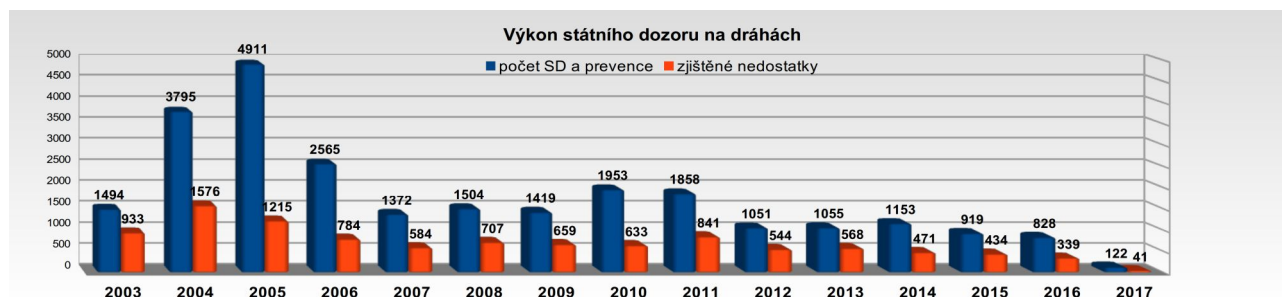
Státní dozor ve věcech drah vykonávaný Drážní inspekcí v prvním čtvrtletí roku 2017, kdy k této činnosti byla oprávněna, byl směřován do oblasti mimořádných událostí pro potřeby zajištění všech příčin a okolností jejich vzniku a do oblasti jejich předcházení, a to na rozdíl od výkonu státního dozoru (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 nevykonávala.

Druhy státního dozoru

Drážní inspekce v roce 2017 používala následující typy státních dozorů:

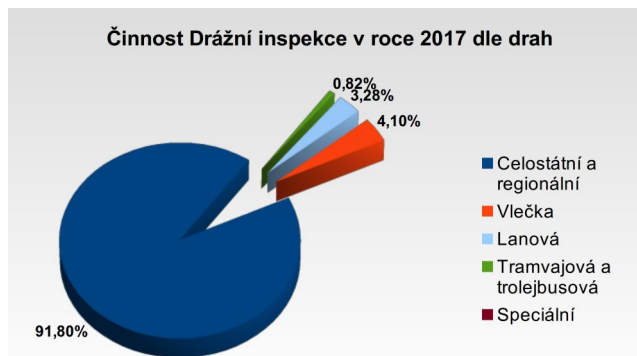
- **Oznámený státní dozor** – rozsáhlý státní dozor zaměřený na administrativní náležitosti provozovatele, na něž se provozovatel (dozorovaný subjekt) potřebuje připravit. Dozorovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly;
- **Státní dozor bez předchozího písemného oznámení** – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev, kdy z důvodů objektivit a zjištění skutečného stavu věci 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;

Drážní inspekce se v první části roku 2017 zaměřovala na výkon státních dozorů v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vznik MU a postupně se připravovala na ukončení této činnosti, a to s ohledem ke skutečnosti, že ke dni 1. 4. 2017 novelou zákona č. 266/1994 Sb. pozbyla pravomoc vykonávat státní dozor ve věcech drah.



Rok 2017 byl z hlediska výkonu státních dozorů atypický, protože ke dni 1. 4. 2017 byla tato činnost na Drážní inspekci zcela ukončena. Novelou zákona o dráhách bylo stanoveno, že Drážní inspekce nebude mít možnost státní dozor vykonávat. Těto

skutečnosti byla přizpůsobena i struktura a četnost státních dozorů, a to s ohledem k tomu, aby veškeré administrativní úkony byly k tomuto datu ukončeny a vyřízeny.



V roce 2017 bylo při 97 SD a v 25 případech, kdy Dražní inspekce prováděla preventivní činnost, zkontrolováno, nebo bylo kontrolou dotčeno:

- **3** – železniční zastávky;
- **102** – osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením především na jejich zdravotní a odbornou způsobilost);
- **7** – hnacích drážních vozidel;
- **60** – tažených drážních vozidel;
- **10** – vlakových souprav;
- **29** – železničních přejezdů a přechodů.

Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD

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

Dlouhodobě byly zjišťovány nedostatky na straně infrastruktury, a to na všech dráhách a u rozličných provozovatelů. U dopravců byly zaznamenány rovněž obdobné nedostatky, tak jako tomu bylo v letech předcházejících.

Nejvíce pochybení vůči právním předpisům bylo zjištěno na dráhách celostátních a regionálních. Za nimi se v počtu zjištěných nedostatků zařadily vlečky a ostatní dráhy, kde ale (až na výjimky) zjištěné nedostatky byly především administrativního rázu, bez přímého vlivu na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

2017	Počet		Podíl nedostatků na 1 státní dozor a preventivní činnost	Výkon státního dozoru na základě podnětu		
	Státních dozorů a prevence	Zjištěných nedostatků		Kontrolovaná oblast	Počet dozorů	Počet nedostatků
Celostátní a regionální	112	28	0,25	Železniční přejezd	4	4
Vlečka	5	7	1,40	Železniční stanice	1	1
Speciální (metro)	0	0	0,00	Návěstní soustava na trati	1	1
Tramvajová a trolejbusová	1	0	0,00	Úsek železniční trati	2	1
Lanová	4	6	1,50	Celkem	8	7
Celkem	122,00	41,00	0,34			

Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2017	
Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
Mimořádné události (zjišťování příčin a okolností vzniku, nahlásování, vedení spisu atd.)	5x
Nevyhovující technický stav železničních přejezdů a jeho technické náležitosti	8x
Provozoschopnost dráhy (měření, kontrola, údržba)	3x
Vybavenost stanic a zastávek, organizování drážní dopravy ve stanicích	0x
Činnost pověřené osoby na místě vzniku MU	4x
Nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech a viditelnost	7x
Viditelnost návěstí a návěstidel a stav návěstní soustavy	3x
Dražní vozidla a vlakové soupravy (vybavení, sestavení, závady drážních vozidel)	4x
Pozorování tratě a návěstí z vedoucího drážního vozidla a jednání podle zjištěných skutečností	0x
Stav, poškození a opotřebování pražců a stav kolejového lože	2x

Závažná zjištění při výkonu SD

Obdobě jako v roce předešlém, tak i v roce 2017 Dražní inspekce výkonem SD zjistila nejrůznější 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 provozovatele dráhy v tomto roce lze zařadit následující případy:

- na železničním přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži byly zjištěny nedostatečné rozhledové poměry (v rozhledové délce pro nejpomalejší silniční vozidlo (Lp), v rozhledové délce pro silniční vozidlo (Lr)) a dále na něm bylo zjištěno nesprávné umístění návěstidla výstražný kolík s návěstí „Pískejte“;



- na vlečce bylo zjištěno, že u výhybek byly kontrolovanou osobou naměřeny a zaznamenány hodnoty veličin, které v některých případech překračovaly mez zásahu „IL“, i mez bezodkladného zásahu „IAL“. Nicméně odborně způsobilá osoba kontrolované osoby nevyhodnotila a nestanovila způsob a termíny odstranění zjištěných závad, resp. nepřijala opatření k zajištění bezpečného provozování drážní dopravy. Kontrolovaná osoba tak vědomě provozovala vlečku se závadami i bezprostředně ohrožujícími bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Na vlečce byly dále například evidovány již neexistující výhybky. Dále byl zjištěn nevyhovující stav pražců, u výhybek byl zjištěn také problém se záklesem hákového závěru a problémy s celkovým technickým stavem výhybek.



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

- po odjezdu dvou vlaků osobní dopravy byly ve dvou případech zjištěny nedostatečně uzavřené nástupní dveře u železničního vozu;
- na levé straně I. podvozku HDV bylo zjištěno upevnění hydraulického tlumiče třetí nápravy pouze horním svorníkem k rámu podvozku – spodní svorník upevnění hydraulického tlumiče na kyvném ramenu nápravy byl vypadlý.



Výkon státního dozoru na železničních přejezdech

Ačkoliv Drážní inspekce nedokáže ovlivnit vznik MU v případě příčiny na straně uživatele pozemní komunikace, mohla dohlížet na správné provozování železničního přejezdu (přechodu) ze strany provozovatele dráhy. V první části roku 2017 formou SD Drážní inspekce zkontrolovala nebo provedla preventivní činnost na 29 železničních přejezdech a přechodech. Na 10 z nich bylo zjištěno celkem 18 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. Další 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.

Rok	Počet	Zjištěných nedostatků	Podíl na jeden železniční přejezd
2013	236	130	0,55
2014	268	107	0,40
2015	260	105	0,40
2016	220	78	0,35
2017	29	18	0,62

Na základě výsledků a srovnání s rokem předchozím lze vidět razantní navýšení podílu nedostatků na jeden železniční přejezd.

Nejčastějšími závadami na železničních přejezdech v roce 2017 byly:

- 7x nedostatečné rozhledové poměry („Lp“, „Lr“, „Lpř“);
- 3x technický stav přejezdové vozovky;
- 3x neumístění návěstidla výstražný kolík s návěstí „Pískejte“.

Výkon kontrol kultury cestování

V rámci efektivní státní správy Dražní 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.

Dražní inspekce roce 2017 zkontrolovala celkem 75 vlaků, kde zjistila 82 závad. Ministerstvo dopravy na základě výše provedených kontrol kultury cestování udělilo smluvní pokutu o celkové výši 298 500 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 objednatele. Snahou Ministerstva dopravy, ale samozřejmě i Českých drah, a. s., je věnovat této problematice značnou důležitost a poskytovat odpovídající služby ve veřejné osobní dopravě.

