



Výroční zpráva 2018

Obsah

Drážní inspekce v roce 2018.....	5
Základní personální údaje.....	6
Výkon kontrol kultury cestování.....	6
Vývoj počtu vlastního šetření mimořádných událostí.....	7
Mimořádné události.....	9
Mimořádné události.....	10
Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	11
Mimořádné události na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a v metru.....	12
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	13
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	15
Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	16
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2018.....	18
Přehled šetřených MU včetně vydání závěrečné zprávy.....	18
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	39

DRÁŽNÍ INSPEKCE V ROCE 2018

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 v drážní dopravě (MU) vzniklých v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy v souladu s národní legislativou České republiky. 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 (obdobných) 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.).

Drážní inspekce, jakožto národní vyšetřovací orgán pro nezávislé zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě v České republice, je členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při Agentuře Evropské unie pro železnice (dále také jen Agentura). 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, respektive Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, o bezpečnosti železnic) podpora národních vyšetřovacích orgánů v jejich činnosti, zejména podpora jejich spolupráce při šetření drážních nehod a incidentů, šíření bezpečnostně významných informací a podpora vzájemné výměny zkušeností. Během roku 2018 si plnila Drážní inspekce povinnosti vůči Agentuře, které vyplývají ze zákona č. 266/1994 Sb., zejména informovala stanoveným způsobem Agenturu o zahajovaných šetřeních, a to do 7 dnů od zahájení šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, průběžně informovala o svých zjištěních a vkládala do databáze ERAIL závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádných událostí, jejichž šetření dokončila. Agentuře byla rovněž zaslána anglická verze Výroční zprávy (NIB Annual Report 2018).

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. V rámci pracovních skupin při Agentuře je i uskupení Středoevropských (německy mluvících) vyšetřovacích orgánů jsou projednávány záležitosti týkající se bezpečnostního šetření MU a jsou řešeny i aktuální problémy a výměna praktických zkušeností. Nejvíce pracovních jednání se v roce 2018 uskutečnilo v rámci Pracovní skupiny pro přípravu Programu vzájemného hodnocení činnosti národních vyšetřovacích orgánů (NIB Peer Review Programme). Součástí pilotní fáze tohoto projektu bylo i zkušební (testovací) provedení vzájemného hodnocení u národního vyšetřovacího orgánu Rumunsko, kterého se zástupce Drážní inspekce zúčastnil jako člen hodnotícího týmu, a dále pak u národního vyšetřovacího orgánu Česká republika, kde

byla Drážní inspekce v pozici posuzovaného subjektu.

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

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Kvalifikační struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	s VŠ vzděláním II. stupně	23	61
	s VŠ vzděláním I. stupně	5	13
	se SŠ vzděláním	10	26
	s nižším vzděláním	0	0
	celkem	38	100

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20 – 30 let	4	11
	31 – 40 let	13	34
	41 – 50 let	5	13
	51 – 60 let	13	34
	nad 60 let	3	8
	celkem	38	100

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

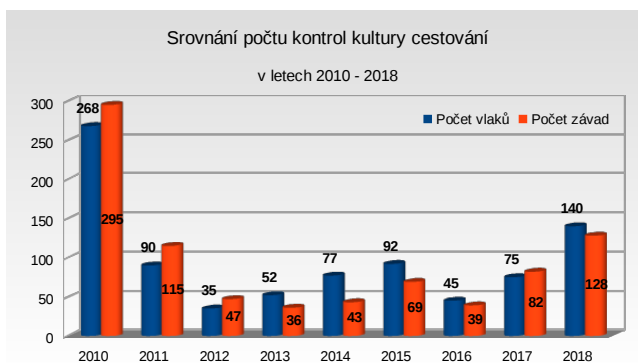
V roce 2018, stejně jako v předchozích letech, byl kladen důraz na semináře zaměřené na **průběžné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace** zaměstnanců Drážní inspekce. Na rozdíl od předchozích období s omezeným počtem zaměstnanců a množstvím pracovních úkolů se tato podstatná oblast činnosti zabezpečovala s velkými obtížemi.

VÝKON KONTROL KULTURY CESTOVÁNÍ

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

Drážní inspekce v roce 2018 zkontrolovala celkem 140 vlaků, kde zjistila 128 závad. Ministerstvo dopravy na základě výše provedených kontrol kultury cestování udělilo smluvní pokutu o celkové výši 420 000 Kč. Závady se jako v minulých letech

nejčastěji týkaly čistoty nasazených drážních vozidel, vybavenosti hygienických zařízení vozu a také například řazení vlaků. Tyto kontroly jednoznačně přispívají ke zvyšování kvality a kultury cestování a současně slouží pro zjišťování skutečného stavu vlakových spojů, které je důležité pro Ministerstvo dopravy jakožto jejich objednatel. Snahou Ministerstva dopravy, ale samozřejmě i Českých drah, a. s., je věnovat této problematice značnou důležitost a poskytovat odpovídající služby ve veřejné osobní dopravě.



VÝVOJ POČTU VLASTNÍHO ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Drážní inspekce na základě oznámených skutečností je povinna rozhodovat 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 vážné nehodě. Změnou zákona o dráhách k 1. 4. 2017 zahajovala Drážní inspekce výjezdem na místo MU šetření mimořádné události, a tedy šetřila danou MU v plném rozsahu, tj. včetně vydání závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádné události. Zatímco v předcházejících letech zahajovala Drážní inspekce šetření v plném rozsahu průměrně u 22 mimořádných událostí, tak po změně legislativy v roce 2017 se jednalo již o 55 mimořádných událostí. Prvním celým rokem dle změněné legislativy byl rok 2018, přičemž v tomto roce zahájila Drážní inspekce vlastní šetření u 61 mimořádných událostí, což je téměř trojnásobek dlouhodobého průměru, přičemž počet zaměstnanců byl o více než pětinu nižší.



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Kategorizace mimořádných událostí Dražní inspekcí (dle § 49 zákona č. 266/1994 Sb.)

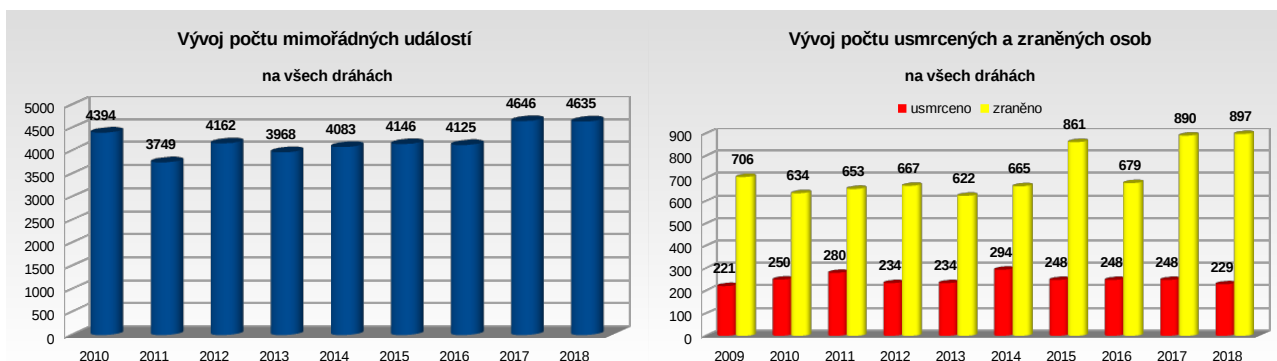
Mimořádnou událostí je nehoda nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrozily nebo narušily

- 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.

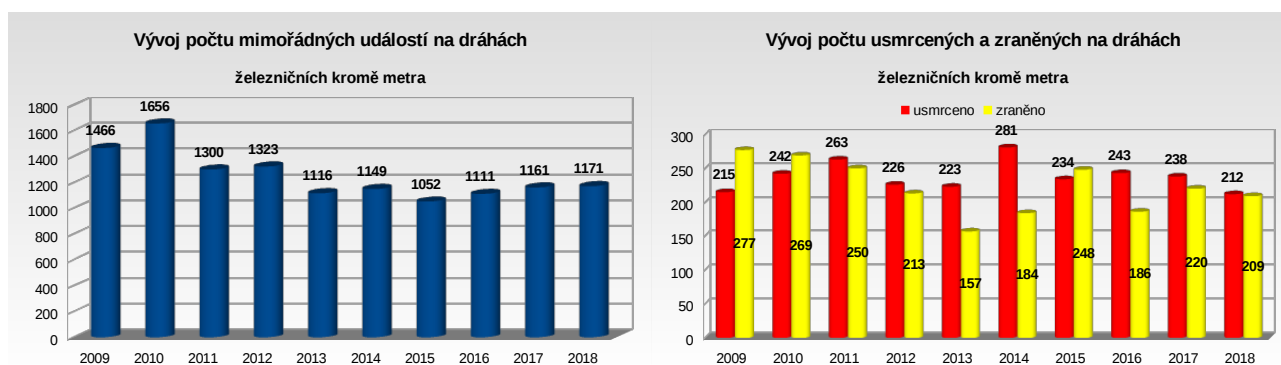


2018	počet MU	% rozdíl v porovnání s r. 2017	počet usmrcených osob	% rozdíl v porovnání s r. 2017	počet zraněných osob	% rozdíl v porovnání s r. 2017
dráha celostátní	765	-1,67	177	-12,81	120	-11,76
dráha regionální	243	-1,62	35	0,00	83	0,00
dráha vlečka	158	16,18	0	0,00	5	400,00
dráha tramvajová	2752	0,00	9	50,00	477	2,58
dráha trolejbusová	672	-3,86	2	0,00	195	4,84
dráha speciální	31	29,17	6	200,00	10	-9,09
dráha lanová	9	12,50	0	0,00	6	-25,00
dráha místní	0	0,00	0	0,00	0	0,00
dráha zkušební	5	150,00	0	0,00	1	100,00
celkem	4635	-0,24	229	-7,66	897	0,79

Počet mimořádných událostí hlášených do Agentury Evropské unie pro železnice										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
srážka vlaků	6	2	7	1	2	7	6	3	9	11
vykolejení vlaku	5	6	8	4	14	6	5	4	10	13
srážka s překážkou	0	0	4	6	1	1	4	0	6	2
střetnutí na přejezdu	3	4	1	7	5	7	8	2	17	22
požár drážního vozidla	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
újma na zdraví způsobená jedoucím drážním vozidlem	1	2	4	1	2	2	1	1	3	4
jiné mimořádné události	1	1	1	4	7	6	2	2	10	9
celkem	16	15	26	23	31	29	26	12	55	61

Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

Počet mimořádných událostí na dráhách železničních kromě metra meziročně opět vzrostl, přičemž celkový počet těchto událostí byl nejvyšší od roku 2012. Celkem při těchto událostech zemřelo 212 osob a dalších 209 bylo zraněno. Největší podíl na počtu usmrcených osob ve statistických výstupech Drážní inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem, přičemž snížení počtu usmrcených v roce 2018 je dáno především nižším počtem střetů vlaku s osobou i usmrcených při těchto mimořádných událostech. Zatímco v roce 2017 zemřelo při střetu vlaku s osobou 203 osob, tak v roce 2018 došlo ke snížení tohoto počtu o 14 % na 175. Stejně se snížil i celkový počet těchto mimořádných událostí (více viz samostatná kapitola – Střet vlaku s osobou).



Počet a následky mimořádných událostí na dráze celostátní, regionální a vlečkách

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Jihočeský	2	0	21	13	0	0	7	0	0	4	0	0	4	0	0	7	6	1	18	6	16	14	0	5	69	12	43
Jihomoravský	4	0	7	11	0	0	10	0	0	6	0	0	13	0	0	24	18	6	9	2	5	24	0	5	101	20	23
Karlovarský	1	0	0	16	0	0	5	0	0	2	0	0	2	0	0	4	3	1	2	0	0	6	0	0	38	3	1
Královéhradecký	1	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0	0	7	0	0	9	8	1	10	0	6	5	0	1	40	8	8
Liberecký	2	0	2	13	0	0	3	0	0	1	0	0	8	0	0	10	8	2	8	3	0	4	0	3	49	11	7
Moravskoslezský	9	0	0	38	0	0	41	0	0	3	0	0	14	0	0	24	21	3	15	4	2	28	0	5	172	25	10
Olomoucký	0	0	0	13	0	0	9	0	0	5	0	0	7	0	0	16	12	4	9	0	2	10	0	1	69	12	7
Pardubický	3	0	0	9	0	0	7	0	0	2	0	0	9	0	0	13	12	1	8	0	3	7	1	2	58	13	6
Plzeňský	4	0	0	13	0	0	10	0	0	3	0	0	4	0	0	9	7	2	15	3	8	16	2	4	74	12	14
Praha	1	0	0	8	0	0	6	0	0	1	0	0	26	0	0	22	20	2	3	0	2	18	0	8	85	20	12
Středočeský	3	0	3	29	0	1	22	0	0	9	0	0	21	0	0	45	29	17	44	11	18	38	0	5	211	40	44
Ústecký	4	0	0	24	0	0	19	0	4	1	0	0	16	0	0	20	16	4	14	3	3	33	0	2	131	19	13
Vysočina	0	0	0	9	0	0	4	0	0	1	0	0	3	0	0	6	6	0	9	0	7	8	0	2	40	6	9
Zlínský	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	15	10	5	6	1	5	1	0	0	29	11	11
Celkem MU (druh)	34	0	33	203	0	2	147	0	4	39	0	0	137	0	0	224	176	49	170	33	77	212	3	43	1166	212	208

Počet a následky 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	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Jihočeský	1	0	3	8	0	0	5	0	0	3	0	0	2	0	0	5	5	0	13	5	13	11	0	4	48	10	20
Jihomoravský	3	0	7	9	0	0	6	0	0	6	0	0	12	0	0	23	17	6	4	2	3	19	0	5	82	19	21
Karlovarský	0	0	0	9	0	0	4	0	0	2	0	0	1	0	0	2	2	0	0	0	0	4	0	0	22	2	0
Královéhradecký	1	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0	0	7	0	0	6	5	1	5	0	4	3	0	1	28	5	6
Liberecký	1	0	0	10	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0	7	6	1	3	2	0	2	0	0	27	8	1
Moravskoslezský	2	0	0	20	0	0	9	0	0	1	0	0	10	0	0	18	16	2	1	1	1	14	0	2	75	17	5
Olomoucký	0	0	0	6	0	0	4	0	0	3	0	0	7	0	0	10	9	1	0	0	0	8	0	1	38	9	2
Pardubický	1	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	9	0	0	13	12	1	5	0	1	6	1	0	41	13	2
Plzeňský	3	0	0	8	0	0	6	0	0	1	0	0	3	0	0	8	6	2	6	2	4	15	2	3	50	10	9
Praha	0	0	0	8	0	0	4	0	0	1	0	0	25	0	0	22	20	2	2	0	2	17	0	7	79	20	11
Středočeský	2	0	3	21	0	1	10	0	0	8	0	0	19	0	0	39	27	13	20	8	10	28	0	4	147	35	31
Ústecký	2	0	0	15	0	0	8	0	2	1	0	0	15	0	0	18	16	2	4	2	0	27	0	1	90	18	5
Vysočina	0	0	0	5	0	0	3	0	0	1	0	0	3	0	0	6	6	0	3	0	1	7	0	2	28	6	3
Zlínský	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	7	5	2	2	0	2	0	0	0	10	5	4
Celkem MU (druh)	16	0	13	127	0	1	62	0	2	31	0	0	116	0	0	184	152	33	68	22	41	161	3	30	765	177	120

Počet a následky mimořádných událostí na dráze regionální

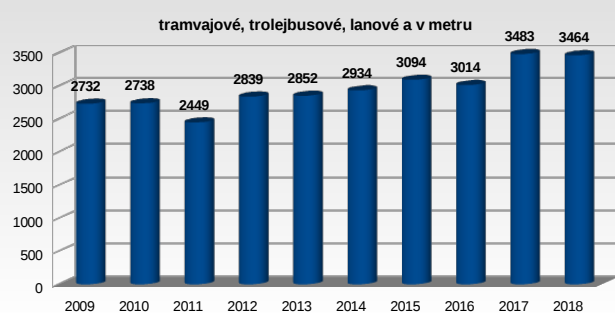
Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezděch			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Jihočeský	1	0	18	5	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	2	1	1	5	1	3	3	0	1	19	2	23
Jihomoravský	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	5	0	2	3	0	0	10	1	2
Karlovarský	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	1	2	0	0	1	0	0	13	1	1
Královéhradecký	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	5	0	2	1	0	0	9	3	2
Liberecký	1	0	2	3	0	0	2	0	0	0	0	0	6	0	0	3	2	1	5	1	0	2	0	3	22	3	6
Moravskoslezský	0	0	0	3	0	0	1	0	0	1	0	0	4	0	0	6	5	1	7	3	1	5	0	1	27	8	3
Olomoucký	0	0	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6	3	3	7	0	2	1	0	0	20	3	5
Pardubický	0	0	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	1	0	2	10	0	4
Plzeňský	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1	0	9	1	4	1	0	1	19	2	5
Praha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Středočeský	0	0	0	7	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	6	2	4	24	3	8	6	0	0	46	5	12
Ústecký	0	0	0	8	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	8	1	3	0	0	0	19	1	7
Vysočina	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	6	1	0	0	11	0	6
Zlínský	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	8	5	3	3	1	3	0	0	0	17	6	7
Celkem MU (druh)	3	0	20	53	0	1	8	0	2	5	0	0	20	0	0	40	24	16	89	11	36	25	0	8	243	35	83

Počet mimořádných událostí na vlečkách

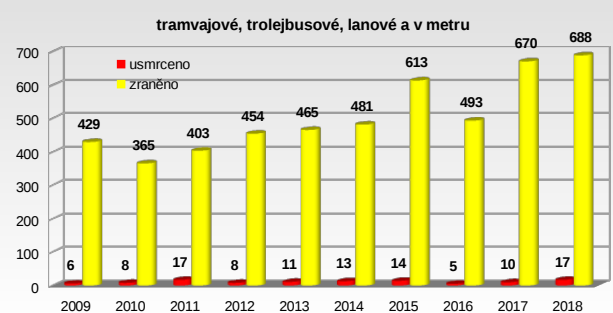
Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezděch			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Jihočeský	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Jihomoravský	1	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	9	0	0
Karlovarský	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0
Královéhradecký	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0
Liberecký	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moravskoslezský	7	0	0	15	0	0	31	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	9	0	2	70	0	2
Olomoucký	0	0	0	2	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	11	0	0
Pardubický	2	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Plzeňský	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Praha	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	5	0	1
Středočeský	1	0	0	1	0	0	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	18	0	1
Ústecký	2	0	0	1	0	0	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	6	0	1	22	0	1
Vysočina	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
Zlínský	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0
Celkem MU (druh)	15	0	0	23	0	0	77	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	13	0	0	26	0	5	158	0	5

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

Vývoj počtu mimořádných událostí na dráze



Vývoj počtu usmrčených a zraněných osob na dráze



Počet a následky mimořádných událostí na dráze tramvajové

Město	Srážky DV s DV			Srážky DV se sil. vozidlem			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Ostatní MU			Celkem MU (město)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Brno	20	0	0	413	0	10	8	0	0	1	0	0	0	0	0	24	0	24	59	0	31	525	0	65
Liberec a Jablonec	2	0	0	32	0	4	2	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	1	1	0	1	41	0	6
Most a Litvínov	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	14	0	0
Olomouc	2	0	0	53	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	4	16	0	12	75	0	16
Ostrava	9	0	0	173	0	19	6	0	0	1	0	0	4	0	0	12	0	11	53	0	38	258	0	68
Plzeň	5	0	4	111	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9	15	0	9	141	0	25
Praha	46	0	48	1440	1	78	14	0	2	2	0	0	1	0	0	84	8	77	111	0	92	1698	9	297
Celkem MU (druh)	84	0	52	2233	1	114	31	0	2	4	0	0	9	0	0	133	8	126	258	0	183	2752	9	477

Počet mimořádných událostí na dráze trolejbusové																		
Město	Srážky DV s DV			Srážky DV se sil. vozidlem			Požáry DV			Střet s osobou			Ostatní MU			Celkem MU (město)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Brno	6	0	0	105	0	11	0	0	0	1	0	1	59	0	24	171	0	36
České Budějovice	1	0	0	28	0	1	0	0	0	1	1	0	10	0	10	40	1	11
Hradec Králové	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	15	26	0	15
Chomutov a Jirkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jihlava	0	0	0	26	0	0	0	0	0	2	0	2	3	0	3	31	0	5
Mariánské Lázně	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opava	1	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	9	22	0	9
Ostrava	6	0	0	54	0	2	0	0	0	1	0	1	21	0	10	82	0	13
Pardubice	1	0	0	38	0	0	0	0	0	1	0	1	17	0	17	57	0	18
Pišeň	0	0	0	56	0	1	0	0	0	0	0	0	13	0	10	69	0	11
Praha	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	1
Teplice	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	13	0	3
Ústí nad Labem	3	0	0	62	1	33	1	0	0	2	0	2	47	0	28	115	1	63
Zlín a Otrokovice	1	0	0	35	0	4	0	0	0	0	0	0	7	0	6	43	0	10
Celkem MU (druh)	19	0	0	441	1	52	1	0	0	8	1	7	203	0	136	672	2	195

Následkem MU v metru v roce 2018 zemřelo 6 osob a 10 osob bylo zraněno.

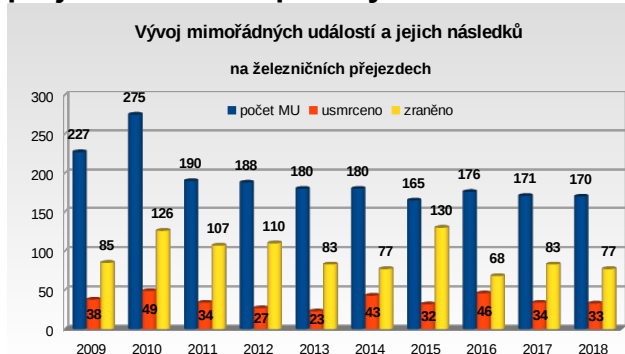
Na lanových dráhách se v roce 2018 stalo 9 MU, při kterých bylo 6 osob zraněno.

Mimořádné události v metru	
druh MU	počet
střet s osobou	12
vykolejení DV	0
nedovolená jízda	8
ostatní MU	11
Celkem	31

Mimořádné události na železničních přejezdech

V roce 2018 se na železničních přejezdech událo celkem 170 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 takové neukázněné chování. Stejně jako v roce 2017 průměrně umírali lidé na železničních přejezdech při každé 5. nehodě.

I v roce 2018 docházelo k největšímu počtu nehod i usmrcení na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor, kde zemřelo celkem 20 osob.

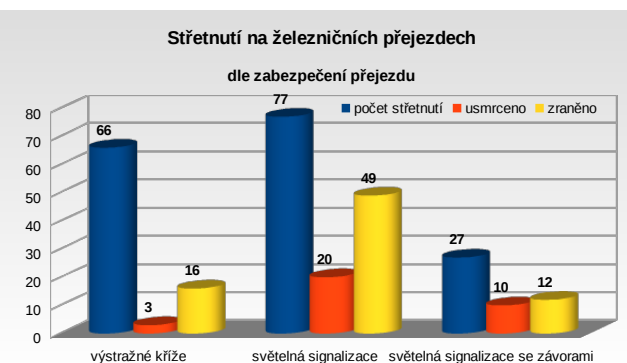


Dalších 13 osob zemřelo na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací a závorami, kde jsou všichni usmrcení chodci nebo cyklisté, kteří podleli nebo obešli sklopená závorová břevna a vstoupili na dráhu v době příjezdu vlaku, případně na přejezdech zabezpečených pouze výstražným křížem. V případech, které se udály na přejezdech se závorami, na rozdíl od přejezdů bez závor, se nedá hovořit o omylu či přehlédnutí ze strany

účastníků události, ale o vědomém riskování.

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 břevn.



Střetnutí na přejezdech v roce 2018 dle krajů				Střetnutí na ŽP dle měsíců v roce 2018			
kraj	počet MU	usmrceno	zraněno	měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	18	6	16	leden	20	4	11
Jihomoravský	9	2	5	únor	15	3	6
Karlovarský	2	0	0	březen	9	2	4
Královéhradecký	10	0	6	duben	11	2	8
Liberecký	8	3	0	květen	10	2	2
Moravskoslezský	15	4	2	červen	17	2	5
Olomoucký	9	0	2	červenec	15	5	13
Pardubický	8	0	3	srpen	22	1	9
Plzeňský	15	3	8	září	11	2	3
Praha	3	0	2	říjen	10	1	3
Středočeský	44	11	18	listopad	15	4	5
Ústecký	14	3	3	prosinec	15	5	8
Vysočina	9	0	7				
Zlínský	6	1	5				

Z hlediska dlouhodobých statistických dat mají nejtragičtější následky střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. Dražní inspekce proto soustavně doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorovými břevny, protože tento způsob řešení úrovně křížení silnice a dráhy železniční se z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový pro silniční i drážní dopravu (usmrcené a zraněné osoby na těchto železničních přejezdech jsou většinou neukáznění chodci nebo osoby jednající v sebevražedném úmyslu), a to zejména těch nejfrekventovanějších nebo kde je vyšší traťová rychlost. V roce 2018 pak Dražní inspekce vydala na základě výsledků šetření mimořádných událostí další bezpečnostní doporučení, aby v případech, kdy je rozhodnuto o změně zabezpečení přejezdu, byl vždy železniční přejezd zabezpečen světelnou výstražnou signalizací doplněnou o závorová břevna. Dražní inspekce dále v rámci bezpečnostních doporučení ke střetnutím na přejezdech již v minulosti mimo jiné doporučila, aby ovládací mechanismus u závor, kdy jsou na jednom přejezdu na každé straně pozemní komunikace 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, a to až po uplynutí předzváněcí doby. Tím je také zajištěno, že

Střetnutí na přejezdech v roce 2018 dle zúčastněného uživatele přejezdu

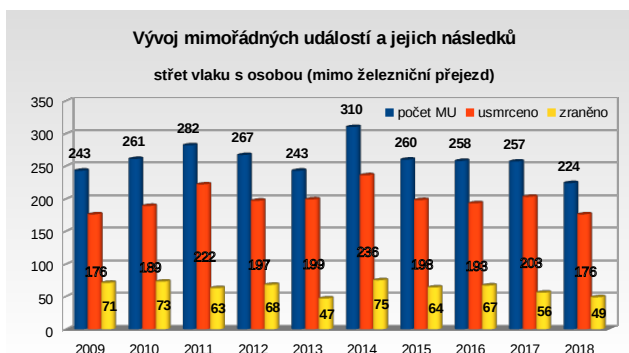
uživatel ŽP	počet MU	usmrceno	zraněno
autobus	0	0	0
cyklista	4	2	1
motocykl	3	3	0
nákladní automobil	17	1	6
osoba	18	13	5
osobní automobil	116	14	51
traktor	9	0	11
stavební stroj	2	0	3
kůň	1	0	0

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.

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

Mimo železniční přejezdy umírali lidé především při střetu vlaku s osobou, kterých Dražní inspekce zaznamenala celkem 224, což je o 33 méně než v roce 2017.

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 Dražní inspekce v posledních letech zaznamenává poměrně velký počet.



Střety s osobami v roce 2018 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	7	6	1
Jihomoravský	24	18	6
Karlovarský	4	3	1
Královéhradecký	9	8	1
Liberecký	10	8	2
Moravskoslezský	24	21	3
Olomoucký	16	12	4
Pardubický	13	12	1
Plzeňský	9	7	2
Praha	22	20	2
Středočeský	45	29	17
Ústecký	20	16	4
Vysočina	6	6	0
Zlínský	15	10	5

Střety s osobami dle měsíců v roce 2018

měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	14	14	0
únor	10	8	2
březen	20	15	5
duben	21	16	5
květen	14	14	0
červen	23	15	8
červenec	25	19	6
srpen	21	17	4
září	17	8	10
říjen	25	20	5
listopad	14	13	1
prosinec	20	17	3

Dražní 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

Mezi lety 2013 až 2018 došlo na železnici (vyjma metra) celkem k 663 nedovoleným jízdám (tj. k nedovolené jízdě drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu nebo k nedovolenému odjezdu drážního vozidla z dopravního úseku), v jejichž důsledku byla 1 osoba usmrcena (strojvedoucí nákladního vlaku v souvislosti s nehodou ze dne 30. 10. 2015 v železniční stanici Řehlovice), 62 osob zraněno a vznikla celková škoda přes 311 milionů Kč.

Následky mimořádných událostí							
	Počet MU	Usmrcených	Zraněných	Škoda			
				Dražní vozidla	Dražní infrastruktura	Ostatní	Celkem
2018	148	0	22	26 784 756 Kč	3 257 555 Kč	136 860 Kč	30 179 171 Kč
2017	127	0	33	112 166 116 Kč	3 489 522 Kč	161 632 Kč	115 817 270 Kč
2016	122	0	2	8 051 928 Kč	3 405 373 Kč	26 155 Kč	11 483 456 Kč
2015	92	1	4	124 048 745 Kč	6 560 947 Kč	414 638 Kč	131 024 330 Kč
2014	91	0	1	14 087 508 Kč	2 896 143 Kč	4 522 000 Kč	21 505 651 Kč
2013	83	0	0	383 135 Kč	1 228 384 Kč	0 Kč	1 611 519 Kč

Z hlediska účastníků MU při nedovolených jízdách a věkové struktury jsou z dlouhodobého hlediska nejpočetnější skupinou strojvedoucí v rozpětí **51 – 60 let**. V posledních dvou letech však evidujeme nárůst počtu mimořádných událostí u věkové skupiny 41 – 50 let, která tak v podstatě dosahuje obdobných hodnot jako prvně uvedená. Je však nutné uvést, že ze statistiky celkového počtu držitelů licencí strojvedoucího uveřejněné Drážním úřadem (k 31. 12. 2017), vyplývá, že **1/3 všech strojvedoucích je právě ve věku 51 – 60 let**. Pokud budeme posuzovat věkovou skupinu **41 – 60 let**, tak těchto strojvedoucích je celkem **55 %** z celkového počtu, přičemž **od roku 2013 byli účastníky u celkem 56 % MU**.

Počty MU dle věku strojvedoucích					
	do 30	31 – 40	41 – 50	51 – 60	nad 60
2018	29	22	39	41	17
2017	21	19	33	33	21
2016	27	20	28	35	12
2015	14	18	20	29	11
2014	10	11	18	41	11
2013	8	11	21	32	11

Z porovnání dostupných údajů o praxi strojvedoucích je patrné, že u většiny mimořádných událostí jsou jejich účastníky strojvedoucí **s praxí kratší než 5 let**, a to celkem u 227 případů (34 %). U této skupiny ale neplatí, že se jedná výhradně o mladší ročníky strojvedoucích, protože z části se jedná o strojvedoucí, kteří se rekvalifikovali na pozici strojvedoucího z jiné pracovní pozice v rámci železnice, resp. předtím pracovali v úplně jiném oboru – jen za rok 2018 bylo účastníků MU s praxí do 5 let a zároveň starších 35 let celkem 44 % strojvedoucích. Druhou nejpočetnější skupinou jsou zkušení strojvedoucí s praxí mezi 26 a 35 lety (20 %). Zároveň je nutné konstatovat, že Drážní inspekce nemá v současnosti k dispozici veškerá data o délce praxe strojvedoucích v řízení drážních vozidel k porovnání s celkovým počtem držitelů licence strojvedoucího.

Počty MU dle praxe strojvedoucích					
	do 5	6 – 15	16 – 25	26 – 35	nad 35
2018	63	30	9	25	13
2017	42	27	9	20	17
2016	48	22	11	22	10
2015	29	15	4	21	14
2014	22	8	14	27	13
2013	23	9	10	20	14

Podle druhu jízdy drážního vozidla se nejčastěji jednalo o projetí návěstidel u vlaků osobní dopravy, následované posuny a vlaky nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že většina posunů se odehrála bez cestujících, lze konstatovat, že u celkem 56 %

mimořádných událostí nebyli v drážních vozidlech cestující.

Počty MU dle druhu jízdy drážního vozidla					Počty MU dle provedení návěstidla				
	Posun	Vlaky osobní dopravy	Vlaky nákladní dopravy	Vlaky celkem		stožárové	trpasličí	krakorec / lávka	jiné
2018	38	70	40	110	2018	111	20	15	2
2017	43	56	28	84	2017	92	16	15	4
2016	39	54	29	83	2016	85	28	7	2
2015	29	38	25	63	2015	74	11	4	3
2014	31	34	26	60	2014	67	15	8	1
2013	28	40	15	55	2013	57	17	9	0

Z hlediska umístění a provedení návěstidel se ve většině jednalo o návěstidla stožárová umístěná vedle koleje, v menší míře pak o návěstidla trpasličí (zejména seřaďovací určená pro posun) a nebo návěstidla umístěná nad kolejí (krakorec či lávka).

Drážní inspekce dále posuzovala dostupné údaje o vzdálenosti, na kterou drážní vozidlo zastavilo po projetí návěstidla. U většiny mimořádných událostí si strojvedoucí uvědomili své pochybení před projetím návěstidla, a tak jej projeli jen o desítky metrů. Konkrétně k projetí návěstidla do 40 metrů (odpovídá přibližně délce lokomotivy a jednoho čtyřnápravového vozu pro přepravu cestujících) došlo u 33 % mimořádných událostí, do 400 metrů je evidováno u celkem 81 % mimořádných událostí. Projetí návěstidel o více

Ujetá vzdálenost [m] od projetí návěstidla do zastavení vlaku				
	do 40	40 – 400	400 – 1000	nad 1000
2018	44	70	20	11
2017	45	57	16	7
2016	35	56	10	12
2015	35	41	9	4
2014	27	43	8	8
2013	25	42	7	7

než 1 kilometr se odehrálo u 8 % mimořádných událostí, přičemž lze konstatovat, že z hlediska bezpečnosti je ohrožení u tohoto typu mimořádných událostí nejvyšší, zejména v případě, kdy vlak vjede do postavené vlakové cesty pro jiný vlak nebo do prostorového oddílu obsazeného jiným vlakem.

Způsob zastavení a reakce strojvedoucího na nedovolenou jízdu je uveden v následující tabulce, ze které vyplývá, že většinou si strojvedoucí uvědomili svůj omyl a začali brzdit již před návěstidlem, příp. za návěstidlem, když např. uviděli výhybku, která nebyla přestavena pro jejich jízdu. U 19 % případů však strojvedoucí projetí návěstidla sami nezjistili a byli zastaveni např. pomocí radiostanic nebo mobilního telefonu, výpravčím, dispečerem – obecně v případech, kdy bezprostředně nehrozila srážka vlaku s jiným vlakem, dále pak ve 4 % případů byl vyslán signál „Generální stop“ a u přibližně 11 % případů se již nepodařilo vlak nebo posunový díl zastavit a došlo ke srážce s jiným drážním vozidlem, se zarážedlem kusé koleje nebo k vykolejení.

Zjištění MU a způsob zastavení vlaku				
	strojvedoucí	strojvedoucí – nevěděl o MU	generální stop	srážka / vykolejení
2018	101	31	5	11
2017	80	30	4	13
2016	81	24	4	13
2015	67	9	4	12
2014	52	17	6	16
2013	59	12	5	7

Z hlediska rozboru okolností vzniku MU Drážní inspekce zjistila, že za většinou všech MU, kdy dojde k projetí návěstidla zakazujícího jízdu, stojí pochybení nebo omyl strojvedoucího, jinými slovy nepozornost. Drážní inspekce však analyzovala i některá opakující se pochybení, která z nepozornosti pramení, přičemž zjistila, že ve sledovaném období u přibližně 15 % mimořádných událostí předcházelo jejich vzniku nedovolené uvedení vlaku osobní dopravy do pohybu od nástupiště po provedení patřičných úkonů v době, kdy odjezdové (příp. cestové) návěstidlo zakazovalo jízdu. U 9 % mimořádných událostí strojvedoucí zaměnil návěst na návěstidlo s návěstí návěstidla u vedlejší koleje, která byla určena pro jiný vlak, tuto návěst převzal a nedovoleně projel za návěstidlo zakazující jízdu. Tato situace se stala zejména ve stanicích, kde jsou návěstidla umístěna

v oblouku. U 9 % mimořádných událostí (u 27 % MU při posunu) hrálo roli nedorozumění při posunu, obvykle mezi strojvedoucím a dalšími členy posunové čety, kdy strojvedoucí např. jednal na pokyn těchto členů, aniž by se sám přesvědčil o návěsti na návěstidle, i když to učinit mohl a měl. Za přibližně 5 % všech MU při posunu pak nesou odpovědnost přímo členové posunové čety, kteří nesprávně předávali pokyny strojvedoucímu při jízdě sunutého posunového dílu. Pouze u přibližně 1 % všech případů pak se vznikem MU souvisela i jiná okolnost než selhání lidského činitele, např. v podobě technického stavu drážního vozidla nebo adhezních podmínek.

Dražní inspekce v minulosti vydala řadu bezpečnostních doporučení, která měla za cíl předcházet vzniku těchto mimořádných událostí. V rámci bezpečnostních doporučení Dražní inspekce například uváděla, aby na železničních dráhách v rámci modernizace těchto drah bylo instalováno technické (zabezpečovací) zařízení, které by vyloučilo možnost selhání lidského činitele při řízení drážních vozidel, jenž by mohlo vést ke vzniku MU (např. ETCS), a současně, aby odpovídající technické zabezpečení bylo instalováno na provozovaných hnacích drážních vozidlech; na celém území ČR zavést na železničním rádiovém systému GSM-R s aktivní funkcí „Generální stop“ tak, aby bylo v případě potřeby možné zastavit vlak bez součinnosti strojvedoucího včetně odpovídajících úprav na provozovaných hnacích drážních vozidlech, nebo v dopravnách, kde je povolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla a ve kterých dosud není zavedeno technické zařízení zajišťující automatické zastavení vlaku při nerespektování návěsti zakazující jízdu vlaku, zapojit u vlaků s přepravou cestujících stojících pravidelně nebo mimořádně u nástupiště do kontroly postavení hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku také vlakovou četu, je-li touto četou vlak doprovázen.

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2018

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 Dražní inspekce výjezdem na místo MU šetření mimořádné události a tedy šetřila danou MU v plném rozsahu, tj. včetně vydání Závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádné události.

Přehled šetřených MU včetně vydání závěrečné zprávy

	Datum:	4. 1. 2018, 12:36 h		Místo:	Lochovice – Zdice	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	523 600 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 7907 s osobním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P558.				
Bezprostřední příčina:						
<ul style="list-style-type: none"> nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P558 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 7907 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením. 						
Zásadní příčiny:						
<ul style="list-style-type: none"> nerespektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení řidičem osobního automobilu; jednání řidiče osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně. 						

	Datum:	6. 1. 2018, 00:04 h		Místo:	Česká Lípa hl. n.	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	3 365 233 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, následná srážka s vlakem Sv 6095 a vykolejení.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti zakazující posun na návěstidle Se16 strojvedoucím posunového dílu.

Příspěvající faktory:

- nedovolené rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle Se20 výpravčím bez předchozího udělení svolení k posunu;
- nedovolené uvedení posunového dílu do pohybu strojvedoucím bez svolení k posunu a bez informování výpravčího o požadované technologii posunu.

Příspěvající faktor ke srážce:

- nepoužití funkce Generální stop rádiového zařízení TRS výpravčím.

Zásadní příčina:

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

	Datum:	6. 1. 2018, 08:06 h		Místo:	Ostrava, zastávka Zahrádky	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	3 000 Kč
	Popis:	Střet tramvaje linky č. 3, kurz 105, se zaměstnancem Dopravního podniku Ostrava, a. s., a následná srážka s překážkou (loženým stavebním kolečkem).				

Bezprostřední příčina:

- nezastavení drážního vozidla tramvajového vlaku linky č. 3, kurz 105, před traťovým dělníkem pracujícím v koleji č. 1 zastávky Zahrádky, resp. za ním se nacházející se překážkou (stavebním kolečkem).

Příspěvající faktor:

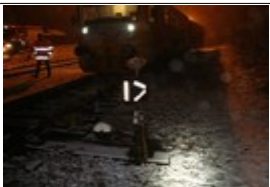
- nezabezpečení (nekrytí) pracovního místa v koleji č. 1 zastávky Zahrádky určeným návěstidlem.

Zásadní příčiny:

- selhání osoby řídící drážní vozidlo tramvajového vlaku linky č. 3, kurz 105, která se v době jízdy vlaku po koleji č. 1 zastávky Zahrádky plně nevěnovala řízení drážního vozidla z důvodu, které se šetřením nepodařilo prokazatelným způsobem zjistit;
- osobami zajišťujícími údržbu dráhy vědomé zahájení a provádění prací v místě – koleji č. 1, které nebylo zabezpečeno (kryto) stanoveným návěstidlem;
- osobami zajišťujícími údržbu dráhy v koleji č. 1 zastávky Zahrádky nedbání o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví ostatních osob v koleji.

Příčina v právním rámci a způsobu organizace práce a pracovních postupů:

- nestanovení osoby odpovědné za určení poučené odborně způsobilé osoby, která v případě potřeby dává návěsti řidičům drážních vozidel znamení ostatním účastníkům silničního provozu a která odpovídá za zabezpečení (krytí) pracovního místa stanovenými návěstidly.

	Datum:	11. 1. 2018, 04:14 h	Místo:	Králíky		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	18 324 Kč
	Popis:	Vykolejení motorového vozu za jízdy vlaku Os 5034.				

Bezprostřední příčina:


- včasné nezastavení vlaku Os 5034 před jazykovou částí výhybky, která nebyla postavena pro požadovaný směr jízdy.

Příspěvající faktor:

- nezařazení směru jízdy „Vzad“ a následná jízda vpřed při pokusu o uvolnění jazyků výhybky.

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při jízdě do výhybky, která nebyla přestavena pro požadovaný směr jízdy, resp. za námezník mezi kolejemi č. 1 a 3, strojvedoucím vlaku Os 5034 z důvodů, které se nepodařilo šetřením blíže zjistit.


	Datum:	14. 1. 2018, 13:01 h	Místo:	Zaječí – Šakvice		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	5 666 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 810 s osobním automobilem na železničním přejezdu P6795.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P6795 v době, kdy se k němu blížil vlak R 810 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami v dolní poloze.

Zásadní příčina:

- vědomé nerespektování světelné, zvukové a mechanické výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízením řidičkou osobního automobilu.

	Datum:	18. 1. 2018, 08:52 h	Místo:	Beroun		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Služ 269294 za návěstidlo zakazující jízdu, násilné přestavení výhybky a vjetí na staniční kolej obsazenou vlakem Os 7716.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování návěsti „Stůj“ cestového návěstidla Lc2a železniční stanice Beroun strojvedoucím vlaku Služ 269294.

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 stanovených provozovatelem dráhy a drážní dopravy strojvedoucím při řízení vlaku Služ 269294 z důvodu nedostatečné pozornosti.

	Datum:	18. 1. 2018, 16:20 h	Místo:	Smržovka		
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 26341 za návěstidlo Sc3 s následnou srážkou se zarážedlem v železniční stanici Smržovka				

Bezprostřední příčina:


- snížení brzdícího účinku drážních vozidel vlaku Os 26341 v důsledku vytvoření zmrzků mezi koly a brzdovými špalíky.

Přispívající faktor:

- nepříznivé povětrnostní podmínky (prachový sníh).

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů stanovených dopravcem – nedostatečné „ohřátí“ třecího uzlu brzdového ústrojí drážních vozidel strojvedoucím vlaku Os 26341 za vjezdu do žst. Smržovka při venkovní teplotě nižší než 2 °C, kdy docházelo k víření prachového sněhu.

	Datum:	24. 1. 2018, 11:24 h	Místo:	Břvany – Lenešice		
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	3 442 569 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 6707 s rypadlem nakladačem s následným vykolejením na železničním přejezdu P2158.				

Bezprostřední příčina:

- stání rypadla nakladače v prostoru nebezpečného pásma železničního přejezdu P2158 v době jízdy vlaku Os 6707.

Zásadní příčina:

- nemožnost opuštění nebezpečného pásma železničního přejezdu rypadlem nakladačem pro nečinný motor z důvodu nedostatečného množství paliva v nádrži.


	Datum:	31. 1. 2018, 04:32 h	Místo:	Skovice – Čáslav místní nádraží		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	505 400 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 15900 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3737.				

Foto: Policie ČR

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P3737 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 15900.

Zásadní příčiny:

- vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy bylo možno vidět příjíždějící vlak;
- jednání řidiče osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně.

	Datum:	3. 2. 2018, 08:35 h		Místo:	Mělník	
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	3 416 620 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda posunového dílu a následná srážka s odstavenou lokomotivou.				

Bezprostřední příčina:

- nezastavení posunového dílu zálohy Z 2 před koncem posunové cesty, tj. před hroty výhybky č. 26.

Příspěvající faktory:

- jízda posunového dílu do posunovacího obvodu č. 2 strojvedoucím zálohy Z 2 bez pokynu od vedoucího posunu zálohy Z 2;
- nezajištění včasného předání pokynů k zastavení posunového dílu během jízdy před výhybkou č. 26 vedoucím posunu zálohy Z 2.

Příspěvající faktory ke srážce:

- nedodržení podmínek pro jízdu podle rozhledových poměrů při posunu strojvedoucím zálohy Z 2;
- nezajištění včasného předání pokynů k zastavení posunového dílu vedoucím posunu zálohy Z 2 po zjištění, že posunový díl před výhybkou č. 26 nezastavuje;
- nejasné a nesrozumitelné sdělení vedoucího posunu zálohy Z 1 dané přes vysílačku, které evokovalo informaci o poloze výhybky č. 26.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů pro posun a rádiovou komunikaci, které byly stanoveny vnitřními předpisy provozovatele dráhy SŽDC, ze strany zaměstnanců dopravy ČDC.


	Datum:	15. 2. 2018, 09:11 h		Místo:	Praha-Horní Počernice	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Vjezd vlaku Os 5815 na staniční kolej proti odjíždějícímu vlaku Os 5810.				

Bezprostřední příčina:

- jízda vjíždějícího vlaku Os 5815 na jinou kolej, než pro něj byla určena, proti současně odjíždějícímu vlaku Os 5810.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při přípravě vlakové cesty:
 - nesprávnou obsluhou zabezpečovacího zařízení,
 - nezjištěním nesprávného postavení vlakových cest, které bylo indikováno zabezpečovacím zařízením,
 - ústním potvrzením správného postavení vlakových cest pro vlaky Os 5810 a Os 5815 signalistkou St. 2, ačkoliv výhybky nebyly správně přestaveny.


 <p>Foto: Policie ČR</p>	Datum:	16. 2. 2018, 13:47 h	Místo:	Ostrava-Třebovice		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	1 643 200 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 3420 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7724.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P7724 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 3420.

Zásadní příčina:

- jednání řidičky osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínala zvláště opatrně a nepřesvědčila se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.


	Datum:	28. 2. 2018, 08:33 h	Místo:	Vlečka Českomoravský cement, a. s., Praha Radotín		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	952 278 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda sunutého posunového dílu za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, srážka se zádržným pražcem a zarážděm kusé odvrátne koleje, následné vykolejení 2 nákladních vozů a jejich pád do prostoru podchodu pro pěší.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěstí Posun zakázán seřaďovacího návěstidla Se42 vedoucím posunu předmětného sunutého posunového dílu.

Zásadní příčina:

- nesledování návěstí seřaďovacího návěstidla Se42 vedoucím posunu předmětného sunutého posunového dílu dle stanovených technologických postupů provozovatele dráhy Českomoravský cement, a.s.

	Datum:	3. 3. 2018, 10:24 h	Místo:	Přerov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	498 111 Kč
	Popis:	Vykolejení 1 nákladního vozu oběma podvozky za jízdy vlaku Nex 45730.				

Bezprostřední příčina:


- naražení a vyjetí levého kola 3. nápravy taženého drážního vozidla SK-ZSSKC 31 56 4768 555-3 vlaku Nex 45730 na poškozený hrot jazyka výhybky č. 213 železniční stanice Přerov.

Příspěvající faktor pokračování nehodového děje:

- neodpovídající tvar okolku levého kola 3. nápravy taženého drážního vozidla SK-ZSSKC 31 56 4768 555-3, které po vykolejení (po naražení a vyjetí na poškozený hrot jazyka výhybky) se odvalovalo prostorem mezi ne zcela přilehlým levým jazykem k levé opornici a levou opornici výhybky č. 213 železniční stanice Přerov.

Zásadní příčina:

- nedůsledné používání zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy mající za následek ponechání výhybky č. 213 železniční stanice Přerov v provozu se závadami bezprostředně ohrožujícími bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

	Datum:	22. 3. 2018, 04:28 h		Místo:	Šlapanice	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Pn 62171 za úroveň návěstidla zakazujícího jízdu, následný rozřez výhybky a jízda po 2. traťové koleji ve směru do žst. Blažovice proti vlaku Os 4140.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S2 v železniční stanici Šlapanice strojvedoucím vlaku Pn 62171.

Příspěvající faktor:

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

Zásadní příčina:

- selhání osoby řídící HDV vlaku Pn 62171, která v době jízdy vlaku po 2. SK žst. Šlapanice nezajistila dodržení povinnosti zastavit vlak bezpečně před návěstěným místem z důvodu chybné interpretace rozhovoru (komunikace) s výpravčí žst. Šlapanice.

	Datum:	26. 3. 2018, 13:26 h		Místo:	Rudoltice v Čechách	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Střet vlaku Ex 1007 se zaměstnancem externí firmy, pracujícím v 1. staniční koleji.				

Bezprostřední příčina:

- provádění práce, bez jejíhož dokončení nesměla být ukončena výluka, v prostoru provozované koleje po ukončení výluky bez zajištění bezpečnosti pracovního místa.

Příspěvající faktory:


- nedokončené práce na ukolejnění sloupu trakčního vedení č. 35 před ukončením výluky;
- pozdní ukončování výluky – došlo k překročení stanoveného času ukončení výluky o 9 minut;
- nesprávná organizace práce ze strany provozovatele dráhy i externí firmy a nebezpečný způsob ukončování výlukové činnosti – postupy při ukončování výluky byly v rozporu se stanovenými technologickými postupy.

Zásadní příčiny:

- uvedení nepravdivého času ukončení prací zhotovitele v příkazu „B“ a Záznamu o poučení č. 1 k tomuto příkazu a ukončení výluky trakčního vedení v době, kdy stále probíhaly práce na ukolejnění sloupu trakčního vedení poškozeným;
- ukončení výluky bez prokazatelného předání bezpečnostní informace mezi vedoucím prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky o ukončení prací zhotovitele ve výluce;
- nezajištění bezpečnosti práce zaměstnance pracujícího samostatně v kolejišti v době těsně po ukončení výluky v provozované koleji.

Příčina v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti:

- nejednoznačně stanovený postup týkající se povinnosti prokazatelného předávání informací souvisejících s ukončováním výluk mezi vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky, který nespĺňuje požadavky na předávání bezpečnostních informací a je tak v rozporu s odpovídajícími ustanoveními systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy.


 Foto: SZDC, s.o.	Datum:	30. 3. 2018, 02:06 h	Místo:	Čelákovice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 605 200 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda s následným vykolejením 1 nákladního vozu sunutého posunového dílu				

Bezprostřední příčina:

- nepřestavení výhybky č. 19 do předepsané polohy pro zamýšlenou jízdní cestu.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy výpravčí žst. Čelákovice neprovedením kontroly správného postavení posunové cesty před udělením souhlasu k posunu.


	Datum:	6. 4. 2018, 10:17 h	Místo:	Rakovník – Lužná u Rakovníka		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	469 400 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 19709 s osobním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P244.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P244 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 19709 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:	17. 4. 2018, 12:33 h	Místo:	Zdice – Lochovice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	362 650 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 1246 s osobním automobilem na železničním přejezdu P558.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P558 v době, kdy se k němu blížil vlak R 1246 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:	23. 4. 2018, 13:29 h	Místo:	Lochovice – Jince		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	814 200 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 7908 s osobním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P552.				

Bezprostřední příčina:

- stání osobního automobilu v prostoru nebezpečného pásma železničního přejezdu P552 v době

jízdy vlaku Os 7908.

Zásadní příčina:

- nemožnost opuštění nebezpečného pásma železničního přejezdu z důvodu uváznutí levého předního kola osobního automobilu mezi kolejnicovými pásy mimo přejezdovou vozovku.

	Datum:	29. 4. 2018, 17:32 h	Místo:	Lhotka u Mělníka		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 000 460 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Os 8532 s následným vykolejením motorového vozu na výhybce.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného návěstidlem Sv1 strojvedoucímu vlaku Os 8532 před vjezdem na výhybku č. 1sv dopravní D3 Lhotka u Mělníka.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů stanovených provozovatelem dráhy a dopravcem nesledováním návěstidla Sv1 strojvedoucím a nejednání podle zjištěných skutečností – nezastavení vlaku Os 8532 před výhybkou č. 1sv a nezkontrolování jejího správného přestavení.

	Datum:	3. 5. 2018, 08:37 h	Místo:	Křemže – Boršov nad Vltavou		
	Zraněno:	18	Usmrceno:	0	Škoda:	23 631 902 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 8102 za návěstidlo zakazující jízdu, násilné přestavení výhybky, následná srážka s vlakem Os 8103 a vykolejení.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L1 v železniční stanici Křemže osobou řídící drážní vozidlo – vlak Os 8102.

Příspějící faktory ke srážce:

- používání drážních vozidel, na základě výjimky udělené právními předpisy ČR, bez terminálu radiostanice plně kompatibilního a spolupracujícího ve všech funkcích s infrastrukturní částí použitého vlakového rádiového zařízení;
- nevyslání kódovaného dispečerského příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ rádiového systému TRS do celé řízené oblasti výpravčími DOZ žst. Kájov při hrozící srážce vlaků, který by, na rozdíl od funkcionality VNPN z žst. Křemže, měl zaručený dosah na vlak Os 8103, z důvodu stanovených technologických postupů provozovatele dráhy, reflektujících ustanovení výjimky udělené právními předpisy ČR.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce osobou řídící drážní vozidlo – vlak Os 8102.


 Foto: SŽDC, s.o.	Datum:	8. 5. 2018, 07:17 h	Místo:	Výhybna Cejřov – Chrast u Chrudimi		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	6 502 166 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 5340 s přívěsem (zemědělským strojem – postřikovačem) na železničním přejezdu P5321.				

Bezprostřední příčina:

- uvážnutí přívěsu v prostoru železničního přejezdu P5321, a to po jeho předchozím utržení od traktoru a jeho samovolné jízdě do prostoru železničního přejezdu.

Zásadní příčina:

- jízda technicky nezpůsobilého vozidla po pozemní komunikaci.


	Datum:	22. 5. 2018, 17:56 h	Místo:	Velvary – Kralupy nad Vltavou předměstí		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	648 208 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 20323 s motocyklem na železničním přejezdu P2104.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí motocyklu na železniční přejezd P2104 v době, když se v jeho prostoru nacházel vlak Os 20323 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčiny:

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


	Datum:	23. 5. 2018, 11:18 h	Místo:	Mikulášovice dolní nádraží – Panský		
	Zraněno:	2	Usmrceno:	0	Škoda:	26 971 845 Kč
	Popis:	Vykoľejen1 kolejového jeřábu a jeho převrácení z náspu při přepravě mostní konstrukce na vyloučené koleji.				

Bezprostřední příčina:

- více než dvojnásobné překročení dovoleného zatížení trati při přepravě mostní konstrukce zavěšené na výložníku jeřábu mající za následek propad nivelety pravého kolejnicového pasu a převrácení kolejového jeřábu.

Zásadní příčiny:

- nedodržení podmínek pro přepravu mostní konstrukce stanovených provozovatelem dráhy v Příkazu k dopravě (URMIZA) ze strany zaměstnanců zhotovitele a dopravce;
- nedodržení podmínek pro přepravu mostní konstrukce stanovených v Technologickém předpisu pro přepravu a vložení mostní konstrukce ze strany zaměstnanců zhotovitele a dopravce;
- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy ze strany vedoucího výlukových prací;
- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce ze strany strojvedoucího SHV (jeřábníka).


 <p>Foto: SŽDC, s.o.</p>	Datum:	23. 5. 2018, 12:34 h	Místo:	Nová Ves nad Lužnicí		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	4 813 960 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 8709 s nákladním automobilem (jízdní soupravou), tvořeným tahačem návěsů s návěsem na železničním přejezdu P5588.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P5588 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 8709 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčiny:

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


	Datum:	27. 5. 2018, 07:44 h	Místo:	Praha-Vršovice seřaďovací nádraží		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda sunutého posunového dílu za návěstidlo zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Sv 29977.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L1 v železniční stanici Praha-Vršovice seřaďovací nádraží, stavědlo Odjezd, posunovačem v čele sunutého posunového dílu.

Zásadní příčina:

- vydání pokynu pro zahájení posunu posunovačem v čele sunutého posunového dílu po jeho předchozím chybném převzetí světelné návěsti neplatné svým významem pro posun a dávané nepřenosným proměnným návěstidlem neplatným pro kolej se stojícím posunovým dílem.

	Datum:	28. 5. 2018, 05:06 h	Místo:	Ústí nad Labem hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Nex 43333 za úroveň hlavního návěstidla v poloze „Stůj“ a následné vjetí do vlakové cesty postavené pro vlak Os 6905.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc1 železniční stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží osobou řídící drážní vozidlo vlaku Nex 43333.

Příspějící 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 43333 v železniční stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží, které se projevilo záměnou (upřednostněním) sledování a vnímání návěsti návěstěné hlavním (cestovým) návěstidlem Sc3, platné výhradně pro sousední staniční kolej č. 3, namísto návěsti návěstěné hlavním (cestovým) návěstidlem Sc1.


	Datum:	4. 6. 2018, 08:31 h	Místo:	Stupno – Chrást u Plzně		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	258 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 17803 s osobním automobilem na železničním přejezdu P448.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P448 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 17803 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. 6. 2018, 14:30 h	Místo:	Lochovice – Jince		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	512 420 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 7909 s osobním automobilem na železničním přejezdu P551.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak 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:	29. 6. 2018, 12:39 h	Místo:	Praha, mezi zastávkami Štěpánská a Karlovo náměstí		
	Zraněno:	25	Usmrceno:	0	Škoda:	44 000 000 Kč
	Popis:	Srážka tramvaje linky č. 16 s tramvají linky č. 22.				

Bezprostřední příčina:

- nepřizpůsobení jízdy rozhledovým podmínkám, hmotnosti, jízdním a brzdovým vlastnostem tramvajového vlaku řidičem tramvajového vlaku linky č. 16, pořadí 20.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro jízdu mezi dvěma za sebou jedoucími vlaky, případně i pro jízdu za nekolejovými vozidly.


	Datum:	1. 7. 2018, 09:06 h		Místo:	Veselí nad Moravou	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Sp 1724 po chybně postavené vlakové cestě směrem na 1. traťovou kolej obsazenou protijedoucím vlakem Sp 1721.				

Bezprostřední příčina:

- chybně postavená vlaková cesta pro vlak Sp 1724.

Zásadní příčina:

- nepozornost a nesprávný postup signalisty při stavění vlakové cesty pro vlak Sp 1724.


 <small>Foto: SZDC, s.o.</small>	Datum:	11. 7. 2018, 17:51 h		Místo:	Staňkov	
	Zraněno:	3	Usmrceno:	1	Škoda:	452 948 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Ex 352 s osobním automobilem na železničním přejezdu P619.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P619 v době, kdy se k němu blížil vlak Ex 352 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčiny:

- nerespektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení řidičkou osobního automobilu;
- jednání řidičky osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínala zvlášť opatrně.


 <small>Foto: SZDC, s.o.</small>	Datum:	16. 7. 2018, 09:48 h		Místo:	Kamenný Újezd u Českých Budějovic – Včelná	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	3 101 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 3800 s dodávkovým automobilem na železničním přejezdu P5577.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí dodávkového automobilu na železniční přejezd P5577 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 3800 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčiny:

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

	Datum:	18. 7. 2018, 05:39 h	Místo:	Svor		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku R 1101 na staniční kolej obsazenou vlakem Os 6000.				

Bezprostřední příčina:


- dovolení vjezdu vlaku R 1101 po vlakové cestě nezamýšleně postavené na 1. staniční kolej obsazenou vlakem Os 6000.

Přispívající faktor:

- nepřítomnost mechanismu nebo další osoby, která by předcházela nebo omezila selhání lidského faktoru jednotlivce při přípravě vlakové cesty.

Zásadní příčina:

- selhání lidského faktoru, nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy, neuvedení staničního zabezpečovacího zařízení do základního stavu po výluce dopravní služby a následné rutinní přestavení vjezdového návěstidla na návěst dovolující jízdu, přestože vlaková cesta byla postavena na jinou než zamýšlenou kolej.

	Datum:	20. 7. 2018, 11:11 h	Místo:	Brno hl. n.		
	Zraněno:	7	Usmrceno:	0	Škoda:	63 330 Kč
	Popis:	Srážka posunového dílu s vlakem Os 4615.				

Bezprostřední příčina:


- nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů při prováděném posunu.
-

Přispívající faktor:

- nedostatečné pokyny pro zajišťování bezpečnosti při posunu od vedoucího posunové čety strojevedoucím.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro činnosti při provádění posunu zúčastněným zaměstnancem dopravce – vedoucím posunové čety.

	Datum:	20. 7. 2018, 22:59 h	Místo:	Chrást u Plzně – Plzeň hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	26 770 Kč
	Popis:	Srážka – najetí vlaku Sv 21920 na konec vlaku Nex 61400.				

Bezprostřední příčina:

- nezastavení vlaku Sv 21920 před koncem vlaku Nex 61400 při jízdě podle rozhledových poměrů v obsazeném traťovém oddílu automatického bloku.

Zásadní příčina:

- porušení technologických postupů provozovatele dráhy osobou řídící drážní vozidlo vlaku Sv 21920 nedodržením podmínek jízdy podle rozhledových poměrů.

	Datum:	26. 7. 2018, 02:36 h	Místo:	Brno hl. n.		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	49 065 Kč
	Popis:	Úraz strojvedoucího vlaku Ex 476 – zásah elektrickým proudem ze zásuvky vlakového topení				

Bezprostřední příčina:

- nedovolená manipulace se zásuvkou vlakového topení HDV 380.013-3 v režimu „aktivního odstavení“ strojvedoucího vlaku Ex 476.

Zásadní příčina:

- nedbalost strojvedoucího při prohlídce hnacího drážního vozidla při nástupu na vlak Ex 476.

	Datum:	31. 7. 2018, 13:33 h	Místo:	Putim – Písek		
	Zraněno:	6	Usmrceno:	0	Škoda:	13 960 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 8409 s kolovým traktorem s přivěšeným diskovým podmítačem na železničním přejezdu P483 s následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené stání řidiče kolového traktoru v průjezdném průřezu dráhy a nebezpečném prostoru železničního přejezdu P483 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 8409 a byla dávana světelná i zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčina:

- jednání řidiče kolového traktoru před železničním přejezdem P483, kde si nepočínal zvlášť opatrně.

	Datum:	1. 8. 2018, 08:46 h	Místo:	Kamenný Újezd u Českých Budějovic – Včelná		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	303 345 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Ex 1540 s osobním automobilem na železničním přejezdu P5577.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P5577 v době, kdy se k němu blížil vlak Ex 1540 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 zvlášť opatrně.

	Datum:	15. 8. 2018, 12:02 h	Místo:	Praha-Vršovice seřaďovací nádraží		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	910 052 Kč
	Popis:	Vykolejení 4 nákladních vozů za jízdy vlaku Pn 56118.				

Bezprostřední příčina:

- zlomení hlavního listu pružnice levého kola 1. nápravy taženého drážního vozidla CZ-COAL 84 54 6680 739-1 v místě poškození hlavního listu příčnou trhlinou, mající za následek ztrátu svislé kolové síly příslušného kola.

Zásadní příčina:

- nezajištění provozování taženého drážního vozidla CZ-COAL 84 54 6680 739-1 v technickém stavu odpovídajícím požadavkům bezpečnosti při provozování drážní dopravy.

	Datum:	16. 8. 2018, 18:56 h	Místo:	Čížová		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	2 868 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 7912 s traktorem s přívěsem na železničním přejezdu P491 s následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí jízdní soupravy na železniční přejezd P491 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 7912 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Zásadní příčiny:

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

	Datum:	17. 8. 2018, 17:46 h	Místo:	Rýmařov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	125 780 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Mn 81013 a následné vykolejení nákladního vozu, řazeného na konci vlaku.				

Bezprostřední příčina:

- jízda vlaku Mn 81013 přes výhybku č. 8 v dopravně D3 Rýmařov, která nebyla v době odjezdu vlaku správně přestavena.

Přispívající faktor:

- nepřesvědčení se o skutečné poloze návěstního taženého drážního vozidla vlaku Mn 81013 a nezjištění jeho stání v prostoru výhybky č. 8 dopravní D3 Rýmařov a před jejím začátkem.

Zásadní příčina:

- jízda vlaku Mn 81013 přes nezajištěnou výhybku č. 8 v dopravně D3 Rýmařov, která nebyla opatřena mechanickým výměnovým zámkem pro její zajištění, a tudíž nesměla být vlakem pojížděna.

	Datum:	7. 9. 2018, 20:49 h	Místo:	Kolín		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	18 090 000 Kč
	Popis:	Vykolejení 5 osobních vozů za jízdy vlaku Sv 10220.				


Bezprostřední příčina:

- lom závěrového háku a odlehnutí nezapevněného jazyka výhybky č. 169 část „a“ od opornice za jízdy vlaku Sv 10220 (tzv. vidlicová jízda).

Zásadní příčiny:

- vznik a postupný rozvoj dílčích únavových trhlin v místě snížení nosného průřezu závěrového háku čelistového výměnového závěru, zapříčiněných konstrukčními vruby a strukturálními nehomogenitami, vedoucí až k úplnému lomu, a to při dlouhodobém nestandardním a proměnlivém působení vnějších sil na závěrový hák čelistového výměnového závěru;

- dlouhodobé nestandardní a proměnlivé působení součástí výhybky na prvky čelistového výměnového závěru výhybky č. 169 část „a“, a to při intenzivním provozním zatížení jízdou drážních vozidel;
- nezjištění únavových trhlin prohlídkami prováděnými podle postupů provozovatele dráhy.

 <p>Foto: SZDC, s.o.</p>	Datum:	18. 9. 2018, 08:07 h	Místo:	Kralupy nad Vltavou předměstí		
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	3 431 500 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 9705 s nákladním automobilem (jízdní soupravou), tvořeným tahačem návěsů s návěsem na železničním přejezdu P2114.				

Bezprostřední příčina:


- uvážnutí jízdní soupravy v průjezdném průřezu dráhy na železničním přejezdu, její neodstranění před příjezdem vlaku a nevarování strojvedoucího ani provozovatele dráhy před tímto nebezpečím.

Příspěvající faktor:

- nesledování tratě strojvedoucím a nezastavení vlaku před překážkou v průjezdném průřezu dráhy, která byla vzhledem k rychlosti vlaku dostatečně včas viditelná.

Zásadní příčina:

- náhlá a neočekávaná závada na brzdovém systému návěsu jízdní soupravy.

	Datum:	21. 9. 2018, 07:27 h	Místo:	Štěpánov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	10 517 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku R 883 za úroveň hlavního návěstidla, které návěstilo návěst „Stůj“, s následným vjetím na staniční kolej obsazenou vlakem Pn 57039.				

Bezprostřední příčina:

- nezjištění návěsti „Stůj“ hlavního (vjezdového) návěstidla 1S železniční stanice Štěpánov osobou řídící drážní vozidlo vlaku R 883.

Příspěvající 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 zakazuje jízdu vlaku.

Zásadní příčiny:

- nevědomá pochybení (omyly) osoby řídící drážní vozidlo vlaku R 883, jenž se za zhoršené viditelnosti (mlha) projevila:
 - záměnou hlavního (oddílového) návěstidla automatického bloku 1-746, které návěstilo návěst „Výstraha“, za hlavní (vjezdové) návěstidlo 1S železniční stanice Štěpánov;
 - ztrátou orientace v prostoru s následným nezjištěním hlavního (vjezdového) návěstidla 1S železniční stanice Štěpánov, které návěstilo návěst „Stůj“.

	Datum:	21. 9. 2018, 19:14 h	Místo:	Holýšov – Staňkov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	2 592 500 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Os 7424 se spadlými stromy.				

Bezprostřední příčina:

- narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – spadlými kmeny stromů, které rostly v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od průjezdného průřezu traťové koleje.

Příspěvající faktor:

- povětrnostní podmínky – silný nárazový vítr, hustý déšť.

	Datum:	21. 9. 2018, 21:34 h	Místo:	České Budějovice		
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	1 272 570 Kč
	Popis:	Srážka samostatně jedoucí posunové lokomotivy s odstavenou soupravou osobních vozů a následné vykolejení jednoho vozu.				

Bezprostřední příčina:

- způsob jízdy strojvedoucího, po uvedení HDV do pohybu, při němž nebyly dodrženy podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro řízení hnacího drážního vozidla strojvedoucím při posunu.

	Datum:	24. 9. 2018, 16:34 h	Místo:	Chvatěruby – Úžice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	96 479 Kč
	Popis:	Vykolejení lokomotivy za jízdy vlaku Mn 89551.				

Bezprostřední příčina:

- jízda vlaku přes nesprávně provedený kolejnicový styk ojeté a nově vložené kolejnice.

Zásadní příčiny:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy, právních předpisů a vztažné technické normy při údržbě traťové koleje;
- nezajištění odpovídající kontroly a nezjištění nesprávného provedení kolejnicového styku, které nezaručovalo bezpečnost a plynulost pojezděné hrany kolejnice.

	Datum:	23. 10. 2018, 08:57 h	Místo:	Studeneč		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 4807 za úroveň návěstidla zakazujícího jízdu, následné projetí železničního přejezdu v otevřené poloze a vjetí na staniční kolej obsazenou vlakem Os 4806.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (vjezdového) návěstidla „S“ železniční stanice Studeneč strojvedoucím vlakem Os 4807.

Příspěvající 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 zakazuje jízdu vlaku.

Zásadní příčina:

- nepozornost strojvedoucího vlaku Os 4807 při řízení drážního vozidla a nedostatečné sledování pokynů, dávaných mu provozovatelem dráhy prostřednictvím samostatné předvěsti „PřS“ a hlavního návěstidla „S“, a to z důvodu pravděpodobné manipulace se služebním tabletem v době jízdy kolem uvedených návěstidel, jak strojvedoucí uvedl ve svém podání vysvětlení.


	Datum:	28. 10. 2018, 14:16 h	Místo:	Brandýs nad Labem – Neratovice		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	256 820 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 19418 s osobním automobilem na železničním přejezdu P2753.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P2753 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 19418.

Zásadní příčiny:

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


	Datum:	5. 11. 2018, 14:43 h	Místo:	Turnov – Sychrov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	135 994 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 5432 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3096.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P3096 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 5432 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:	15. 11. 2018, 22:19 h	Místo:	Železniční zkušební okruh Cerhenice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	5 498 790 Kč
	Popis:	Samovolná jízda odstavené elektrické jednotky a následná srážka s protijedoucí lokomotivou.				

Bezprostřední příčina:

- nezajištění drážních vozidel odstavené elektrické jednotky ETR521 „HITACHI Caravaggio“ proti ujetí.

Zásadní příčina:

- nepozornost vedoucího posunu při odstavování elektrické jednotky ETR521 „HITACHI Caravaggio“.

	Datum:	18. 11. 2018, 21:28 h	Místo:	Studénka		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	5 013 500 Kč
	Popis:	Stažení obruče z kotouče kola nákladního vozu s jeho následným vykolejením za jízdy vlaku Pn 52918.				

Bezprostřední příčina:

- uvolnění spojení obruče s věncem kotouče levého kola 1. nápravy taženého drážního vozidla CZ- WT 88 54 9200 105-6 za současné destrukce vzpěrného kroužku a části obruče.

Zásadní příčina:

- postupná deformace styčné plochy obruče levého kola 1. nápravy v průběhu používání taženého drážního vozidla CZ-AWT 88 54 9200 105-6, zapříčiněná materiálem obruče neodpovídajícím stanoveným parametrům.

	Datum:	20. 11. 2018, 04:54 h	Místo:	Odbočka Chotěbuz – Český Těšín		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	395 450 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Nex 49745 za úroveň návěstidla automatického bloku bez zastavení, které návěstilo návěst „Stůj“, a následná srážka s koncem vlaku Nex 49735.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (oddílového) návěstidla automatického bloku 1-3218 traťové koleje č. 1 odbočka Chotěbuz – Český Těšín osobou řídící hnací drážní vozidlo vlaku Nex 49745.

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 zakazuje jízdu vlaku.

Zásadní příčina:

- nevědomé pochybení (omyl) osoby řídící drážní vozidlo vlaku Nex 49745, která se domnívala, že má s vlakem při jízdě po traťové koleji č. 1 jet v mezistaničním oddílu Louky nad Olší – Český Těšín (Czeski Cieszyn), tzn. také v prostorovém oddílu odbočka Chotěbuz (Kocobędz) – Český Těšín (Czeski Cieszyn), ačkoli jí převzatý písemný rozkaz žádný takový pokyn (informaci) neobsahoval.


	Datum:	21. 11. 2018, 22:32 h	Místo:	Strakonice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	4 953 972 Kč
	Popis:	Vykolejení posunového dílu (samostatně jedoucí lokomotiva) na výhybce.				

Bezprostřední příčina:

- jednostranný pokles zařízení přenosu tažných sil pod úroveň temene hlavy kolejnice.

Zásadní příčina:

- lom přední ojnice zařízení přenosu tažných sil ve svaru mezi okem a tělesem ojnice.

	Datum:	22. 11. 2018, 13:57 h	Místo:	Praha, mezi zastávkami Palackého náměstí a Jiráskovo náměstí		
	Zraněno:	11	Usmrceno:	0	Škoda:	1 950 000 Kč
	Popis:	Srážka tramvaje linky č. 17/29 s tramvají linky č. 17/3.				

Bezprostřední příčina:


- nepřizpůsobení jízdy rozhledovým poměrům a nedodržení bezpečné vzdálenosti mezi dvěma tramvajovými vlaky.

Příspějící faktor:

- nesprávné vyhodnocení, popřípadě nevyhodnocení psychické nebo fyzické únavy a nepřijetí opatření k zajištění bezpečnosti.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro jízdu mezi dvěma za sebou jedoucími tramvajovými vlaky, případně i pro jízdu za nekolejovými vozidly.


	Datum:	2. 12. 2018, 10:18 h	Místo:	Velké Březno – Ústí nad Labem-Střekov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	2 715 500 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Nex 55383 s osobním automobilem na železničním přejezdu P2969.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P2969 v době, kdy se k němu blížil vlak Nex 55383 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 nepočítal zvláště opatrně.

	Datum:	11. 12. 2018, 08:20 h	Místo:	Karlovy Vary dolní nádraží		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 593 243 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Os 7023 s posledním vozem vlaku Mn 87001.				

Bezprostřední příčina:


- zrušení vlakové cesty vlaku Mn 87001 výpravčí žst. Karlovy Vary dolní nádraží dříve, než byly uvolněny všechny výhybky a zadní námezník ve vlakové cestě;
- dovolení jízdy vlaku Os 7023 výpravčí žst. Karlovy Vary dolní nádraží, aniž byla jeho vlaková cesta volná.

Příspějící faktor:

- nedovolené přestavení výhybky č. 23 obsazené drážním vozidlem výhybkářkou/signalistkou žst. Karlovy Vary dolní nádraží.

Zásadní příčina:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy při zjišťování volnosti a stavění vlakové cesty pro vlak Os 7023.

	Datum:	13. 12. 2018, 13:14 h	Místo:	Třebovice v Čechách – Česká Třebová		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Vyskočení cestujícího ze dveří jedoucího vlaku R 888.				

Bezprostřední příčina:


- vyskočení cestujícího z jedoucího vlaku R 888.

Příspěvající faktor:

- psychické vypětí poškozeného cestujícího vlivem jeho konfliktu s ostatními cestujícími a následné aktivace Policie ČR k řešení nastalé situace.

Zásadní příčina:

- rizikové jednání cestujícího, spočívající v jeho úmyslné manipulaci s ovládacími prvky pro nouzové otevření dveří a jejich otevření za jízdy vlaku R 888.

	Datum:	14. 12. 2018, 05:05 h	Místo:	Nymburk hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	5 380 950 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Pn 62228 na vyloučenou kolej a vykolejení lokomotivy a 1 nákladního vozu.				

Bezprostřední příčina:

- vjezd vlaku na Přivolávací návěst po nesprávně postavené vlakové cestě na vyloučenou kolej.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při přípravě vlakové cesty zejména nedostatečnou kontrolou správného postavení vlakové cesty.

Opatření k předcházení mimořádných událostí

Do účinnosti novely zákona o dráhách v roce 2017, tj. do 31. 3. 2017, mohla Drážní inspekce na základě šetření příčin a okolností vzniku MU vydat bezpečnostní doporučení k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy na dráhách 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 pro předcházení vzniku MU určené Drážnímu úřadu, jinému správnímu orgánu nebo příslušnému orgánu jiného členského státu. Drážní úřad a jiný správní orgán využijí bezpečnostní doporučení k přijetí odpovídajících opatření, včetně návrhu na změnu právní úpravy. Drážní úřad a jiný správní orgán má následně povinnosti sdělit Drážní inspekci ve lhůtě 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jim určená bezpečnostní doporučení, jaká opatření v souvislosti s tímto doporučením přijal.

K mimořádným událostem vzniklým v roce 2018 vydala Drážní inspekce následující bezpečnostní doporučení:

- 4. ledna 2018, **Lochovice - Zdice**, střetnutí vlaku Os 7907 s osobním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P558. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- 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;
 - vzhledem k opakování obdobných mimořádných událostí s tragickými následky na železničním přejezdu P558 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P558 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.
- 6. ledna 2018, **Česká Lípa**, nedovolená jízda soupravy Sv 6618 kolem návštěvnické zastávky a vjetí do vlakové cesty vlaku Sv 6095, následná srážka a vykolejení. Dražní inspekce doporučila:
Dražnímu úřadu:
 - v rámci monitorování stavu bezpečnosti a vlastní kontrolní činnosti se zaměřit na dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu včetně rádiové komunikace jednotlivými zúčastněnými zaměstnanci a na kontrolní činnost provozovatelů dráhy a dopravců týkající se této oblasti;
 - zajistit zvýšení kontrolní činnosti týkající se dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu včetně rádiové komunikace ze strany zúčastněných provozovatelů dráhy a dopravců.
 - 6. ledna 2018, **Ostrava**, střet tramvaje linky č. 3, kurz 105, se zaměstnancem Dopravního podniku Ostrava, a. s., a následná srážka s překážkou v prostoru zastávky Zahrádky. Dražní inspekce doporučila:
Dražnímu správnímu úřadu, kterým je Magistrát města Ostravy:
 - přijmout vlastní opatření směřující k upřesnění provozovatelem dráhy Dopravní podnik Ostrava, a. s., upraveného způsobu organizace práce a pracovních postupů při provozování dráhy s ohledem na práci v kolejišti, na trati a v obvodu dráhy tak, aby obsahem tohoto upraveného způsobu organizace práce a pracovních postupů byla stanovena osoba odpovědná za určení, a to prokazatelným způsobem, poučené odborně způsobilé osoby, která v případě potřeby dává návěsti řidičům dražních vozidel znamení ostatním účastníkům silničního provozu a která odpovídá za správné umístění přenosných návěstidel, tzn. za zabezpečení (krytí) pracovního místa, a to ještě před zahájením prací.
 - 18. ledna 2018, **Smržovka**, nedovolená jízda vlaku Os 26341 za návštěvnické zastávky s následnou srážkou se zarážedlem. Dražní inspekce doporučila:
Dražnímu úřadu:
 - zajistit, aby vnitřní předpisy dopravců explicitně stanovovaly jednoznačné postupy pro předcházení situaci snížení součinitele tření mezi kolem a brzdovým špalíkem a nedostatečného brzdícího účinku (např. vlivem vzniku ledových výlisků mezi kolem a brzdovým špalíkem) pro všechna dražní vozidla;
 - zajistit, aby na trati Josefův Důl – Smržovka a jiných obdobných, sklonově náročných tratích zajišťovali vozbu vlaků primárně strojvedoucí s delší praxí (odvozenou od pravidelnosti a četnosti řízení v daných specifických podmínkách za nepříznivých povětrnostních podmínek), při nezbytném nasazení strojvedoucích s kratší praxí pak zajistit, aby před samostatnou jízdou na daných tratích absolvovali minimálně praktické proškolení ze specifík řízení dané řady HDV za sněhové pokrývky.
 - 31. ledna 2018, **Skovice – Čáslav místní nádraží**, střetnutí vlaku Os 15900 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3737. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- vzhledem ke skutečnosti, že na železničním přejezdu P3737 došlo k opakovaným závažným střetnutím vlaků se silničními motorovými vozidly, a skutečnost, že železniční přejezd P3737 se kříží s pozemní komunikací I. třídy s dopravním momentem 364 320 a je zabezpečen pouze výstražnými kříži, aby zajistil zvýšení úrovně zabezpečení tohoto železničního přejezdu a 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.

Krajskému úřadu Středočeského kraje, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic I. třídy:

- přijetí opatření, které zajistí, že na silnici č. I/17 ze směru od Čáslavi před železničním přejezdem P3737, zabezpečeným v současné době pouze výstražnými kříži, bude doplněno vodorovné dopravní značení V18 „Optická psychologická brzda“, vedoucí řidiče ke snížení rychlosti vozidla;
- zajistit, aby svislé dopravní značky A 31a „Návěstní deska (240 m)“ doplněné dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“, A 31b „Návěstní deska (160 m)“, A 31c „Návěstní deska (80 m)“ umístěné před železničním přejezdem P3737 na silnici č. I/17 v obou směrech, byly dovybaveny žlutým reflexním podbarvením za účelem zvýraznění jmenovaných dopravních značek. Toto může v budoucnu varovat účastníky provozu na pozemních komunikacích (jedoucí zvýšenou nepřiměřenou rychlostí).

- 3. února 2018, **Mělník**, nezajištěná jízda posunového dílu a následná srážka s odstaveným hnacím dražním vozidlem. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- v rámci monitorování stavu bezpečnosti a vlastní kontrolní činnosti se zaměřit na dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu včetně rádiové komunikace jednotlivými zúčastněnými zaměstnanci a na kontrolní činnost provozovatelů dráhy a dopravců týkající se této oblasti;
- zajistit zvýšení kontrolní činnosti týkající se dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu včetně rádiové komunikace ze strany zúčastněných provozovatelů dráhy a dopravců.

- 16. února 2018, **Ostrava-Třebovice**, střetnutí vlaku Os 3420 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7724. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P7724 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.

- 3. března 2018, **Přerov**, vykolejení taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Nex 45730. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího nejen na provozovatele dráhy Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, ale také na ostatní provozovatele drah železničních v České republice, které zajistí, aby tito provozovatelé obsahem technologických postupů, které jsou součástí jejich systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy jedná-li se o provozovatele dráhy celostátní nebo regionální, v případě vzniku lomu nebo příčné trhliny hlavy opornice výhybek 1. generace, popř. 2. generace uložené na dřevěných pražcích, a to nejen v místě abnormálních podkladnic s kluznými stoličkami, jednoznačně stanovili:
 - a) zda lze tyto lomy nebo příčné trhliny předběžně, do doby definitivní opravy vady, pro zabránění jejího dalšího rozvoje, opravit zaspojkováním nebo jinou úpravou;
 - b) konkrétní postup opravy, je-li tuto předběžnou opravu možno provést.

- 26. března 2018, **Rudoltice v Čechách**, střet vlaku Ex 1007 se zaměstnancem externí firmy pracujícím v 1. staniční koleji. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- s využitím výkonu svých pravomocí zajistit u provozovatele dráhy, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, a u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů drah na dráze železniční:
 - v technologických postupech doplnění jednoznačných a jasných pravidel pro prokazatelná předávání informací souvisejících s ukončováním výluk mezi vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky;
 - vytvořit jednotné vzory pro dokumentování a předávání bezpečnostních informací, stanovit dobu jejich archivace a určit náležitosti, které má prokazatelné předání informací souvisejících s ukončováním výluk obsahovat, a to mezi:
 - organizačním zástupcem zhotovitele, vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky;
 - zaměstnancem pro řízení sledu a odpovědným zástupcem objednavatele výluky.
 - v rámci smluvních ujednání se zhotoviteli vždy zakotvit podmínky provádění kontrol ze strany objednatele (provozovatele dráhy) na celou oblast BOZP a všech příslušných ustanovení právních předpisů a technologických postupů provozovatele dráhy, ve vazbě na rizika, charakter a rozsah (délku) objednávaných (prováděných) prací, a tyto kontroly následně namátkově provádět, řádně dokumentovat, bezprostředně vyhodnocovat a přijímat účinná opatření.
- 17. dubna 2018, **Zdice – Lochovice**, střetnutí vlaku R 1246 s osobním automobilem na železničním přejezdu P558. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní 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;
- vzhledem k opakování obdobných mimořádných událostí s tragickými následky na železničním přejezdu P558 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, kdy v období od 30. 7. 2017 do 17. 4. 2018 došlo již ke 3 obdobným mimořádným událostem s úmrtím řidičů, přijetí opatření, které urychleně zajistí doplnění železničního přejezdu P558 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.

- 29. dubna 2018, **Lhotka u Mělníka**, nezajištěná jízda s následným vykolejením vlaku Os 8532 na výhybce č. 1sv. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- zvážit u provozovatelů výhybek v samovratném režimu doplnění aktivní návěsti „Jízda zajištěna“ aktivní návěstí zakazující další jízdu pro případy, kdy výhybka není v koncové přednostní poloze.

- 3. května 2018, **Křemže – Boršov nad Vltavou**, srážka vlaků Os 8102 a Os 8103 s následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- v rámci svých pravomocí zajistit včasné upozornění na konec platnosti výjimky uvedené ve vyhlášce č. 173/1995 Sb. a povinnost dopravců provozovat drážní vozidla na tratích nebo části tratě s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení vybavená kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy a pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos a dohlédnout a následně zajistit dozor nad plněním výše uvedené povinnosti;
- v rámci svých pravomocí zajistit, aby výše uvedená drážní vozidla byla po skončení platnosti výjimky uvedené ve vyhlášce č. 173/1995 Sb., v souvislosti s vybavením kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy a pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos, vybavena i funkčním způsobem aktivním externím modulem „STOP“, který umožní nouzové zastavení vlaku bez nutnosti součinnosti mezi zadavatelem příkazu „STOP“ nebo „GENERÁLNÍ STOP“ a osobou řídící drážní vozidlo a následně zajistit dozor nad plněním výše uvedené povinnosti.

- 22. května 2018, **Kralupy nad Vltavou předměstí – Velvary**, střetnutí vlaku Os 20323 s motocyklem na železničním přejezdu P2104. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P2104 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, což z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení, a dále přijetí opatření, které zajistí dovybavení dopravní značky A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ v obou směrech žlutým reflexním podbarvením za účelem zvýraznění.

Městskému úřadu Kralupy nad Vltavou, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic II. třídy:

- zajistit, aby svislé dopravní značky A 31a „Návěstní deska (240 m)“ (doplněná dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“), A 31b „Návěstní deska (160 m)“ a A 31c „Návěstní deska (80 m)“ umístěné před železničním přejezdem P2104 v obou směrech, byly dovybaveny žlutým reflexním podbarvením za účelem zvýraznění. Toto může v budoucnu varovat účastníky provozu na pozemních komunikacích jedoucí zvýšenou (nepřiměřenou) rychlostí jakož i silniční vozidla ostatní.

- 23. května 2018, **Nová Ves nad Lužnicí**, střetnutí vlaku Os 8709 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P5588. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P5588 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. 5. 2018, **Praha-Vršovice**, nedovolená jízda sunutého posunového dílu za odjezdové návěstidlo L1 zakazující další jízdu. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, které zajistí:
 - v rámci vlastní kontrolní činnosti odpovídající zaměření na dodržování stanovených pravidel pro rádiovou komunikaci mezi zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce při organizování a provádění posunů (zejména v uzlových dopravních);
 - u provozovatele vlečky a provozovatele dráhy celostátní, podílející se v železniční stanici Praha-Vršovice seřaďovací nádraží, stavědlo Odjezd, na organizování a provádění posunů mezi vlečkou „DKV Praha PJ Vršovice“ a dráhou celostátní, přehodnocení kontrolního systému ve vztahu k dodržování stanovených pravidel pro rádiovou komunikaci;
- přijetí vlastního opatření, které zajistí úpravu příslušných technologických postupů provozovatele vlečky „DKV Praha PJ Vršovice“ tak, aby:
 - obsahovala pravidla pro předání (pověření) k výkonu funkce zaměstnance řídicího posun pro případy, kdy trvale pověřená osoba vnitřním předpisem v některém případě, z nějakého důvodu, svoji funkci neplní;
 - byla odstraněna skutečnost, kdy provozovatel vlečky pověřil sjednáním a převzetím svolení a souhlasu k posunu mezi vlečkou a dráhou celostátní, zastoupenou obvodem železniční stanice Praha-Vršovice seřaďovací nádraží, stavědlo Odjezd, zaměstnance, jenž se zařazením a výkonem funkce nijak nepodílí na činnosti v obvodu vlečky, navazující na obvod dráhy celostátní.

- 4. června 2018, **Stupno – Chrást u Plzně**, střetnutí vlaku Os 17803 s osobním automobilem na železničním přejezdu P448. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P448 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.

- 11. června 2018, **Lochovice – Jince**, střetnutí vlaku Os 7909 s osobním automobilem na železničním přejezdu P551. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P551 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.

- 11. července 2018, **Staňkov**, střetnutí vlaku Ex 352 s osobním automobilem na železničním přejezdu P619. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P619 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.

- 16. července 2018, **Kamenný Újezd u Českých Budějovic – Včelná**, střetnutí vlaku Os 3800 s dodávkovým automobilem na železničním přejezdu P5577. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P5577 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;
- přijetí opatření, které zajistí viditelnost výstrahy na výstražnicích přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P5577 na příslušnou vzdálenost ze všech pozemních komunikací.

- 31. července 2018, **Putim – Písek**, střetnutí vlaku Os 8409 s kolovým traktorem na železničním přejezdu P483. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;

- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P483 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjetí silničních motorových vozidel na železniční přejezd i v případě, že řidič silničního motorového vozidla reaguje na světelnou a zvukovou výstrahu dávanou přejezdovým zabezpečovacím zařízením, ale zastaví v nebezpečném pásmu železničního přejezdu a zasahuje částí vozidla do průjezdného průřezu dráhy.

Městskému úřadu Písek, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech místních pozemních komunikací:

- zajistit, aby dopravní značení před ŽP P483 bylo doplněno některým ze symbolů vodorovného dopravního značení, kterými jsou příčná čára souvislá č. V 5 (tzv. stopčára), psychologická brzda č. V 18 nebo symbol výstražného kříže (vodorovný symbol dopravní značky č. A 32).
- 16. srpna 2018, **Čížová**, střetnutí vlaku Os 7912 s jízdní soupravou tvořenou traktorem s přívěsem s následným vykolejením na železničním přejezdu P491. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P491 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.

- 9. září 2018, **Kolín**, vykolejení pěti tažených dražních vozidel za jízdy vlaku Sv 10220. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu provést prověření celkového technického stavu výhybky č. 169a v žst. Kolín a technického stavu souvisejícího čelistového výměnového závěru, kde byl zjištěn zjevný nestandardní dotyk závěrového háku s patou opomnice, a tento stav dále řešit s provozovatelem výhybky a výrobcí předmětných zařízení;
- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy SŽDC aby:
 - jím bylo vždy před zavedením nových prvků výhybkových konstrukcí a výměnových závěrů, na kterých přímo závisí bezpečnost dražní dopravy, do provozu vyžadováno od jejich výrobců mimo jiné provedení komplexního posouzení a vyhodnocení všech hlavních faktorů majících vliv na únavovou pevnost a životnost (například materiál, povrch, tvar, technologie, provozní zatížení a podmínky atd.), a to pomocí pokročilých analytických a numerických metod a modelování, při kterém bude vybráno takové řešení daného prvku, které by mělo nejlepší hodnocení z hlediska únavových vlastností (například konstruování na trvalou pevnost), a to za podmínky, že výběru tohoto řešení nebudou bránit jiné technické a konstrukční parametry, problémy a omezení;
 - v případě, že budou nově montovány čelistové výměnové závěry u křížovatkových výhybek a PHS, byly použity u vnitřních jazyků křížovatkových výhybek a typově podobných závěrových háků používaných v čelistových výměnových závěrech pro PHS už jen závěrové háky konstrukčně upravené dle předchozího bodu, kdy u nich bude docíleno zlepšení jejich parametrů z hlediska únavových vlastností;
 - byla provedena jednorázová kontrola všech křížovatkových výhybek a PHS s čelistovými závěry (cca 122 ks), která bude zaměřena na stav závěrových háků používaných u vnitřních jazyků křížovatkových výhybek a typově podobných závěrových háků používaných

v čelistových výměnových závěrech pro PHS, kdy bude minimálně vizuálně zkontrolována vrchní stěna těchto závěrových háků, zda se na ní nenachází trhliny a zároveň bude zkontrolováno, zda předmětné závěrové háky nejsou viditelně násilně poškozeny. V případě, že budou při jednorázové kontrole zjištěny jakékoliv závěrové háky s trhlínami, tak je nutné zajistit bezpečnost na daném místě;

- na základě vyhodnocení a výsledků jednorázové kontroly dle předchozího bodu zajistil výměnu násilně poškozených závěrových háků používaných u vnitřních jazyků křížovatkových výhybek a typově podobných závěrových háků používaných v čelistových výměnových závěrech pro pohyblivé hroty srdcovek, a to za závěrové háky konstrukčně upravené dle bodu 1 (kdy u nich bude docíleno zlepšení jejich parametrů z hlediska únavových vlastností), a to přednostně ve výhybkách, které jsou provozně silně zatížené a je přes ně dovolena jízda drážních vozidel vyšší rychlostí;
- na základě vyhodnocení a výsledků jednorázové kontroly dle bodu 3 zvážil případné doplnění nastaveného systému kontrol výhybek a výměnových závěrů, případně zvážil (zvláště s ohledem k jejich plánované životnosti) výměnu do této doby použitých závěrových háků u vnitřních jazyků křížovatkových výhybek a typově podobných závěrových háků používaných v čelistových výměnových závěrech pro PHS, a to za závěrové háky konstrukčně upravené dle bodu 1 (kdy u nich bude docíleno zlepšení jejich parametrů z hlediska únavových vlastností);
- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice.

- 18. září 2018, **Kralupy nad Vltavou**, střetnutí vlaku Os 9705 s jízdní soupravou stojící na železničním přejezdu P2114. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu ve spolupráci s Ministerstvem vnitra:

- zajistit prověření a případné přehodnocení v současnosti nastaveného systému součinnosti provozovatelů dráhy a složek IZS při řešení situací, kdy hrozí nebezpečí z prodlení a je třeba přijmout neprodlená opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tak aby bylo zajištěno, že:
 - v nastaveném systému bude při předávání informací figurovat minimální počet prostředníků, tj. při potřebě zastavit provoz pouze operátor tísňové linky a zaměstnanec provozovatele dráhy, který je schopen zastavit provoz bez prostředníka;
 - preferovaný kontakt bude určen takovým způsobem, aby byla maximálně eliminována jeho záměna s kontakty ostatními;
 - aktualizace příslušných dat (telefonních čísel) bude prováděna bezvadně, tj. s ohledem na nastavení informačních systémů všech stran bude zajištěno, že u všech železničních přejezdů se budou data do těchto systémů importovat korektně;
 - spolehlivost systému bude pravidelně prověřována.
- 21. září 2018, **Holýšov – Staňkov**, srážka vlaku Os 7424 se spadlými stromy. 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, 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 případným pádem neohrožily provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost drážní dopravy a zároveň aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná sankcemi při jejím nedodržení.

- 23. října 2018, **Studenec**, nedovolená jízda vlaku Os 4807 kolem návěstidla S zakazujícího jízdu a následný vjezd na staniční kolej obsazenou vlakem Os 4806. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- na dráhách, kde z dlouhodobého hlediska nebude zaveden evropský vlakový zabezpečovač ETCS přijetí opatření, směřujícího k instalaci technického zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jež bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo a zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů dráhy celostátní, resp. regionální a dopravců v České republice.
- 5. listopadu 2018, **Turnov – Sychrov**, střetnutí vlaku Os 5432 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3096. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní 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 P3096 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, což z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení.
- 18. listopadu 2018, **Studénka**, vykolejení jednoho taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Pn 52918. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, které zajistí provedení jednorázové kontroly stavu obručových kol TDV používaných při provozování drážní dopravy všemi dopravci v rámci členských zemí Evropské unie, zda nepocházejí z tavby č. 33049 od výrobce železničních dvojkolí Huta Gliwice (tehdejší Polská lidová republika). U všech TDV s danou obručí pak zajistit přijetí účinného opatření proti možnému vykolejení těchto TDV za jízdy vlaku.
- 21. listopadu 2018, **Strakonice**, vykolejení posunového dílu (samostatné hnací drážní vozidlo) na výhybce č. 36. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u dopravce České dráhy, a. s.:
 - stanovení horní hranice intervalu kilometrického proběhu u stupňů údržby „periodická oprava vyvazovací“ a „periodická oprava hlavní“ v příloze č. 1 vnitřního předpisu ČD V 25;
 - úpravu znění čl. 20 vnitřního předpisu ČD V 25 ve smyslu závaznosti horní hranice intervalu kilometrického proběhu také u „periodické opravy vyvazovací“ a „periodické opravy hlavní“;
- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu, včetně mezinárodních aktivit, přijetí opatření, které zajistí u všech v úvahu přicházejících dopravců provozujících hnací drážní vozidla řady 230, 240 a 242:
 - provedení jednorázové kontroly hnacích drážních vozidel uvedených řad zaměřené na technický stav předních ojnic zařízení přenosu tažných sil, konkrétně oblast svaru mezi okem a tělesem předních ojnic;
 - pravidelné provádění nejen defektoskopické kontroly koncového čepu předních ojnic

zařízení přenosu tažných sil, ale i defektoskopické kontroly svaru mezi okem a tělesem předních ojníc hnacích drážních vozidel uvedených řad.

- 2. prosince 2018, **Ústí nad Labem-Střekov – Svádov**, střetnutí vlaku Nex 55383 s osobním automobilem na železničním přejezdu P2969. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- 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;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P2969 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.