



Výroční zpráva 2019

Obsah

Drážní inspekce v roce 2019.....	5
Základní personální údaje.....	6
Vývoj počtu vlastního šetření mimořádných událostí.....	6
Mimořádné události.....	9
Mimořádné události.....	10
Mimořádné události na železničních dráhách kromě metra.....	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.....	14
Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	15
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2019.....	17
Přehled šetřených MU včetně vydání závěrečné zprávy.....	17
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	37

DRÁŽNÍ INSPEKCE V ROCE 2019

Dražní inspekce je správní úřad a svou činnost zahájila 1. ledna 2003. Z pohledu Evropské unie je Dražní 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 Dražní 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.).

Dražní 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 posláních 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 2019 si plnila Dražní 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 2019).

Dražní inspekce je zapojena do práce této Sítě i do činnosti dalších pracovních skupin založených za účelem výměny dobrých praktik a zkušeností a 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. Dražní inspekce je i členem skupiny Středoevropských (německy mluvících) vyšetřovacích orgánů, kde jsou projednávány záležitosti týkající se bezpečnostního šetření MU a jsou řešeny i aktuální problémy a výměna praktických zkušeností. Nejvíce jednání se v roce 2019 uskutečnilo v rámci Plenárních zasedání Sítě národních vyšetřovacích orgánů a Pracovní skupiny pro přípravu Programu vzájemného hodnocení činnosti národních vyšetřovacích orgánů (NIB Peer Review Programme).

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Vybrané údaje o zaměstnanosti k 31.12.2019

Kvalifikační struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	s VŠ vzděláním II. stupně	23	58,97
	s VŠ vzděláním I. stupně	6	15,39
	se SŠ vzděláním	10	25,64
	s nižším vzděláním	0	0,00
	celkem	39	100,00

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20 – 30 let	3	7,69
	31 – 40 let	12	30,77
	41 – 50 let	8	20,51
	51 – 60 let	12	30,77
	nad 60 let	4	10,26
	celkem	39	100,00

Zaměstnanost žen		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	ženy	6	15,38

V roce 2019, stejně jako v předchozích letech, byl kladen důraz na semináře zaměřené na **průběžné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace** zaměstnanců Drážní inspekce. Vzhledem k omezenému počtu zaměstnanců a množství pracovních úkolů se tato podstatná oblast činnosti zabezpečovala s velkými obtížemi.

VÝVOJ POČTU VLASTNÍHO ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Drážní inspekce na základě oznámených skutečností je povinna se po oznámení vzniku MU rozhodnout, 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 přestala Drážní inspekce vykonávat preventivní státní dozor, nicméně v rámci zvyšování bezpečnosti na dráhách zahajovala ve větší míře šetření mimořádných událostí v plném rozsahu, tedy s potenciálem vydání bezpečnostních doporučení. Zatímco v letech předcházejících změně zákona zahajovala Drážní inspekce šetření v plném rozsahu průměrně u 22 mimořádných událostí, tak po změně legislativy v roce 2017 se jednalo již průměrně o 56 mimořádných událostí. Ačkoliv počet šetřených mimořádných událostí vzrostl na více než dvojnásobek, počet zaměstnanců Drážní inspekce se od roku 2017 snížil téměř o čtvrtinu.



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

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

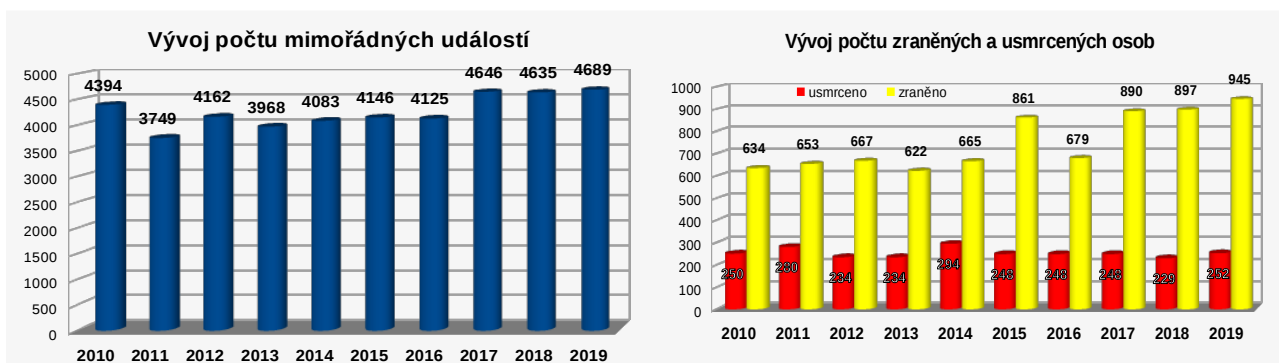
Mimořádnou událostí je nehoda nebo incident, ke které došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a která ohrozila nebo narušila

- a) bezpečnost drážní dopravy,
- b) bezpečnost osob,
- c) bezpečnou funkci staveb nebo zařízení, nebo
- d) 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.

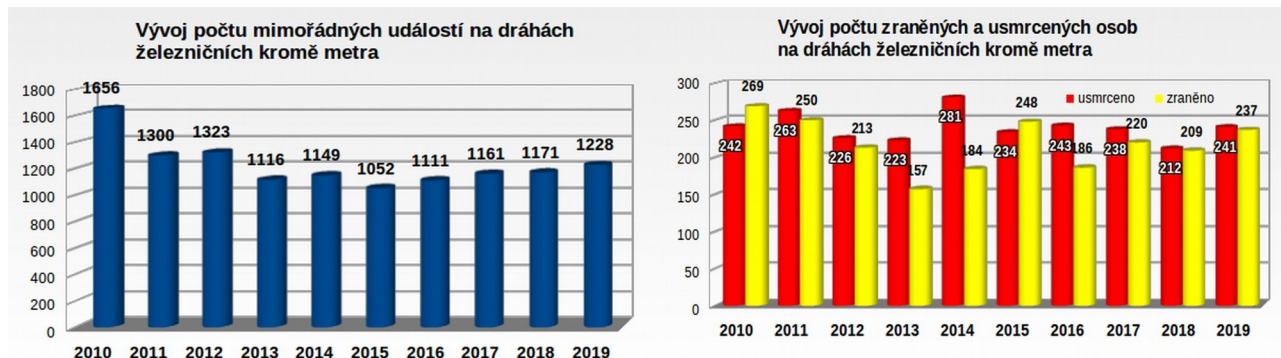


2019	počet MU	% rozdíl v porovnání s r. 2018	počet usmrcených osob	% rozdíl v porovnání s r. 2018	počet zraněných osob	% rozdíl v porovnání s r. 2018
dráha celostátní	836	9,28	210	18,64	143	19,17
dráha regionální	241	-0,82	31	-11,43	86	3,61
dráha vlečka	145	-8,23	0	0,00	8	60,00
dráha tramvajová	2730	-0,80	7	-22,22	485	1,68
dráha trolejbusová	688	2,38	0	-100,00	203	4,10
dráha speciální	31	0,00	4	-33,33	10	0,00
dráha lanová	12	33,33	0	0,00	10	66,67
dráha místní	0	0,00	0	0,00	0	0,00
dráha zkušební	6	20,00	0	0,00	0	-100,00
celkem	4689	1,17	252	10,04	945	5,35

Počet šetřených mimořádných událostí hlášených do Agentury Evropské unie pro železnice										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
srážka vlaků	2	7	1	2	7	6	3	9	11	10
vykolejení vlaku	6	8	4	14	6	5	4	10	13	12
srážka s překážkou	0	4	6	1	1	4	0	6	2	4
střetnutí na přejezdu	4	1	7	5	7	8	2	17	22	11
požár drážního vozidla	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
újma na zdraví způsobená jedoucím DV	2	4	1	2	2	1	1	3	4	2
jiné mimořádné události	1	1	4	7	6	2	2	10	9	11
celkem	15	26	23	31	29	26	12	55	61	50

Mimořádné události na železničních dráhách kromě metra

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 241 osob a dalších 237 bylo zraněno. Největší podíl na počtu usmrcených osob ve statistických výstupech Drážní inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem, přičemž zvýšení počtu usmrcených v roce 2019 je dáno jednak vyšším počtem usmrcených při střetnutí na železničním přejezdu, ale i vyšším počtem střetů vlaku s osobou i usmrcených při těchto mimořádných událostech (více viz samostatné kapitoly – Střetnutí na železničním přejezdu, Střet vlaku s osobou).



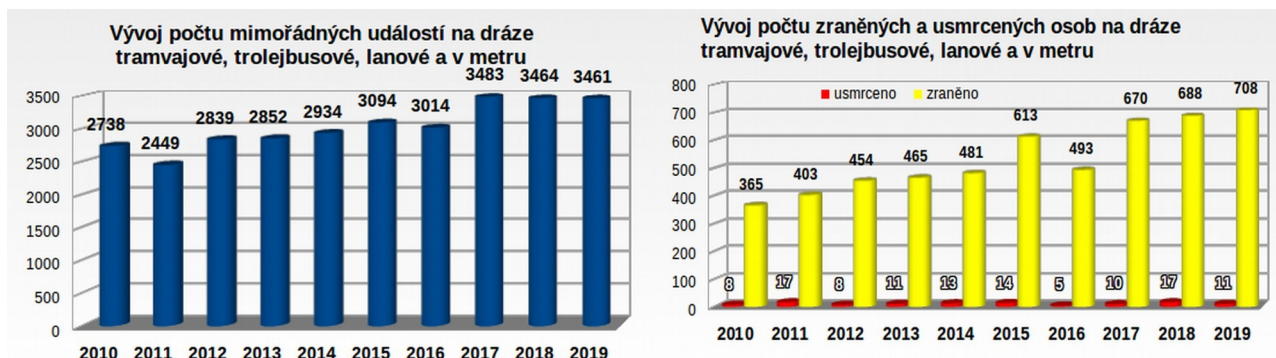
Počet mimořádných událostí na dráze celostátní a regionální

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	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	3	0	2	16	0	0	4	0	0	2	0	0	5	0	0	10	9	1	13	1	6	7	0	3	60	10	12
Jihomoravský	3	0	23	9	0	0	11	0	0	1	0	0	30	0	0	29	24	6	12	6	6	23	0	8	118	30	43
Karlovarský	0	0	0	11	0	0	2	0	0	0	0	0	5	0	0	5	3	2	7	1	3	6	0	2	36	4	7
Královéhradecký	1	0	0	8	0	0	4	0	0	0	0	0	9	0	0	10	8	2	7	6	1	5	0	1	44	14	4
Liberecký	1	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0	8	5	3	10	2	3	4	0	0	33	7	6
Moravskoslezský	5	0	0	18	0	3	5	0	0	3	0	0	13	0	0	34	26	8	5	1	11	24	0	7	107	27	29
Olomoucký	2	0	0	23	0	0	3	0	0	3	0	2	8	0	0	26	23	4	11	3	5	11	1	5	87	27	16
Pardubický	3	0	6	4	0	0	5	0	0	4	0	0	8	0	0	14	11	3	11	1	10	9	1	3	58	13	22
Plzeňský	2	0	0	16	0	0	1	0	0	5	0	0	3	0	0	8	5	4	9	2	5	10	0	3	54	7	12
Praha	2	0	0	14	0	0	8	0	0	3	0	0	15	0	0	27	21	6	6	3	9	18	0	0	93	24	15
Středočeský	1	0	0	35	0	0	7	0	0	6	0	1	21	0	0	39	26	14	34	7	20	34	0	3	177	33	38
Ústecký	4	0	0	23	0	1	8	0	0	1	0	0	8	0	0	19	18	1	22	7	6	34	0	0	119	25	8
Vysočina	5	0	2	9	0	0	7	0	0	1	0	0	2	0	0	8	6	2	10	1	5	7	0	1	49	7	10
Zlínský	0	0	0	5	0	0	1	0	0	2	0	0	7	0	0	14	11	3	9	2	2	4	0	2	42	13	7
Celkem MU (druh)	32	0	33	195	0	4	66	0	0	32	0	3	139	0	0	251	196	59	166	43	92	196	2	38	1077	241	229

Počet mimořádných událostí na vlečkách a dráhách zkušebních

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	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0
Jihomoravský	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	8	0	0
Karlovarský	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0
Královéhradecký	0	0	0	0	0	0	2	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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Moravskoslezský	6	0	0	10	0	0	26	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10	0	0	4	0	3	57	0	3
Olomoucký	0	0	0	2	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	7	0	2
Pardubický	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	7	0	0
Plzeňský	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0
Praha	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	0	0
Středočeský	3	0	0	0	0	0	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	10	0	1	25	0	2
Ústecký	5	0	0	2	0	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	21	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	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Celkem MU (druh)	16	0	0	14	0	2	78	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	1	15	0	1	24	0	4	151	0	8

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



Počet 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	19	0	3	406	0	14	4	0	0	0	0	0	0	0	21	2	19	60	0	33	510	2	69	
Liberec a Jablonec	3	0	0	26	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	3	4	0	0	39	0	3	
Most a Litvínov	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	9	16	0	10	
Olomouc	8	0	0	54	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	19	0	15	85	0	17	
Ostrava	8	0	0	164	0	13	6	0	0	1	0	1	7	0	0	7	1	6	57	0	36	250	1	56
Pizeň	14	0	1	107	0	12	1	0	0	0	0	1	0	0	7	0	6	12	0	7	142	0	26	
Praha	35	0	14	1386	1	92	12	0	0	6	0	0	0	0	74	3	68	175	0	130	1688	4	304	
Celkem MU (druh)	87	0	18	2149	1	133	26	0	0	7	0	1	11	0	0	113	6	103	337	0	230	2730	7	485

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	3	0	41	95	0	8	0	0	0	3	0	3	54	0	24	155	0	76
České Budějovice	3	0	0	40	0	9	0	0	0	0	0	0	21	0	8	64	0	17
Hradec Králové	3	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	7	34	0	7
Chomutov a Jirkov	0	0	0	3	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	2
Jihlava	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	16	0	3
Mariánské Lázně	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1
Opava	0	0	0	18	0	1	0	0	0	0	0	0	7	0	5	25	0	6
Ostrava	6	0	0	37	0	4	0	0	0	2	0	2	35	0	7	80	0	13
Pardubice	3	0	0	28	0	1	0	0	0	4	0	4	22	0	16	57	0	21
Pizeň	5	0	0	49	0	1	0	0	0	1	0	1	19	0	12	74	0	14
Praha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Teplíce	1	0	0	10	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	12	0	1
Ústí nad Labem	7	0	0	60	0	0	0	0	0	4	0	4	50	0	25	121	0	29
Zlín a Otrokovice	2	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	13	44	0	13
Celkem MU (druh)	33	0	41	400	0	27	0	0	0	14	0	14	241	0	121	688	0	203

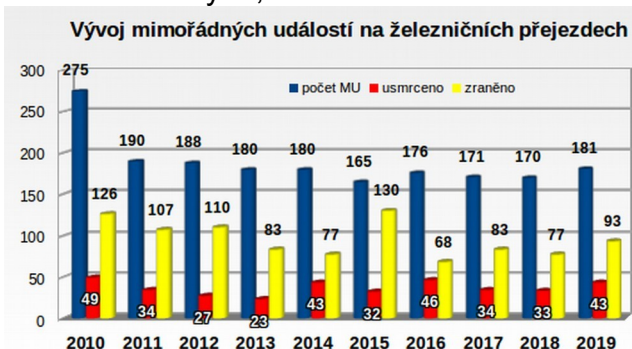
Následkem MU v metru v roce 2019 zemřely 4 osoby a 10 osob bylo zraněno.

Na lanových dráhách se v roce 2019 stalo 12 MU, při kterých bylo 10 osob zraněno. Nikdo při MU na dráze lanové nezemřel.

Mimořádné události v metru	
druh MU	počet
střet s osobou	12
vykolejení DV	0
nedovolená jízda	9
ostatní MU	10
Celkem	31

Mimořádné události na železničních přejezdech

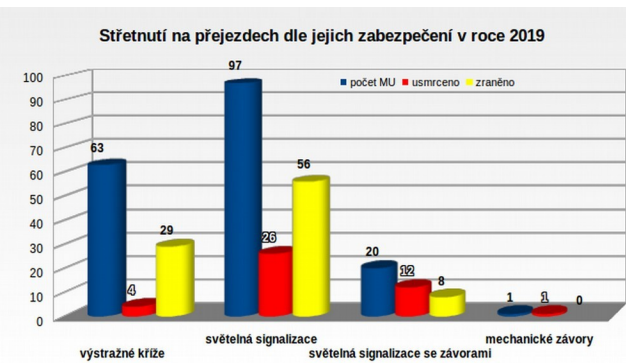
V roce 2019 se na železničních přejezdech událo celkem 181 střetnutí. Stejně jako v letech minulých, tak i v roce 2019 docházelo k největšímu počtu nehod i usmrcení



na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor, kde zemřelo celkem 26 osob. Dalších 12 osob zemřelo na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací se závorami, kde jsou všichni usmrcení chodci nebo cyklisté, kteří podlezi nebo obešli sklopená závorová břevna a vstoupili na dráhu v době příjezdu vlaku. V případech, které se udály na přejezdech se závorami, se na rozdíl od přejezdů bez

závor 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 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 břevna.



Střetnutí na přejezdech v roce 2019 dle krajů			
kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	13	1	6
Jihomoravský	12	6	6
Karlovarský	7	1	3
Královéhradecký	7	6	1
Liberecký	10	2	3
Moravskoslezský	15	1	11
Olomoucký	11	3	5
Pardubický	13	1	10
Plzeňský	9	2	5
Praha	6	3	9
Středočeský	37	7	21
Ústecký	22	7	6
Vysočina	10	1	5
Zlínský	9	2	2

Střetnutí na ŽP dle měsíců v roce 2019			
měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	22	2	3
únor	11	0	3
březen	11	2	6
duben	18	4	8
květen	18	4	3
červen	13	1	6
červenec	24	10	27
srpen	16	3	15
září	10	3	9
říjen	17	7	8
listopad	15	5	2
prosinec	6	2	3

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 úrovněného 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 2019 pak Drážní inspekce mimo jiné vydala na základě výsledků šetření mimořádných událostí další bezpečnostní doporučení, aby v případech, kdy je rozhodnuto o změně zabezpečení přejezdu, byl vždy železniční přejezd zabezpečen světelnou výstražnou signalizací doplněnou o závorová břevna. Drážní inspekce dále v rámci bezpečnostních doporučení ke střetnutím na přejezdech již v minulosti mimo jiné doporučila, aby ovládací mechanismus u závor, kdy jsou na jednom přejezdu na každé straně pozemní komunikace dvě poloviční závorové místo jedné, využíval sekvenční sklápění, což znamená, že se závorová vpravo sklápí dříve, aby bránila vjezdu na přejezd již po uplynutí předzváněcí doby pro břevno závorové před přejezdem, kdežto levá závorová pro opačný směr je déle nahoře a sklápí se později, a to až po uplynutí vyklizovací doby, tj. předzváněcí doby pro břevno závorové za přejezdem. Tím je také zajištěno, že automobil, který ač neměl a vjel již v době výstrahy na železniční přejezd, může bezpečně opustit prostor přejezdu bez nutnosti násilného proražení zadního závorového břevna.

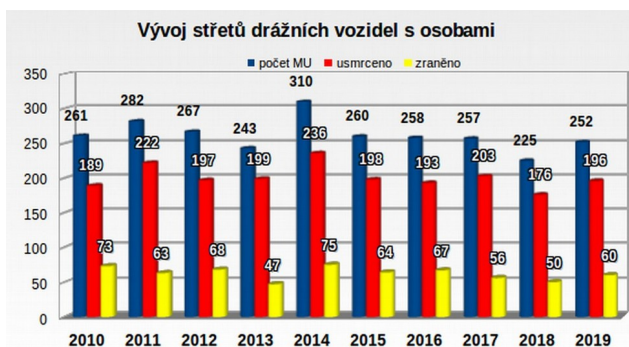
Střetnutí na přejezdech v roce 2019 dle zúčastněného uživatele přejezdu

uživatel ŽP	počet MU	usmrceno	zraněno
cyklista	5	3	1
motocykl	3	2	1
nákladní automobil	25	1	32
osoba	29	24	5
osobní automobil	115	13	54
traktor	4	0	0

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

Mimo železniční přejezdy umírali lidé především při střetu vlaku s osobou, kterých Drážní inspekce zaznamenala celkem 252, což je o 27 více než v roce 2018.

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



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.

Střety s osobami v roce 2019 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno	měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	10	9	1	leden	12	7	5
Jihomoravský	29	24	6	únor	22	17	5
Karlovarský	5	3	2	březen	14	14	2
Královéhradecký	10	8	2	duben	27	24	3
Liberecký	8	5	3	květen	23	16	8
Moravskoslezský	34	26	8	červen	17	15	2
Olomoucký	27	23	5	červenec	19	13	6
Pardubický	14	11	3	srpen	21	16	5
Plzeňský	8	5	4	září	21	16	5
Praha	27	21	6	říjen	30	23	7
Středočeský	39	26	14	listopad	22	19	4
Ústecký	19	18	1	prosinec	24	16	8
Vysočina	8	6	2				
Zlínský	14	11	3				

Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

Mezi lety 2014 až 2019 došlo na železnici (vyjma metra) celkem k 729 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) a 85 osob zraněno.

Následky mimořádných událostí

	Počet MU	Usmrcených	Zraněných	Škoda [Kč]			
				Drážní vozidla	Drážní infrastruktura	Ostatní	Celkem
2019	149	0	23	6 543 951 Kč	4 584 607 Kč	415 453 Kč	11 544 011 Kč
2018	148	0	22	26 784 756 Kč	3 257 555 Kč	136 860 Kč	30 179 171 Kč
2017	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

Z hlediska účastníků MU při nedovolených jízdách a věkové struktury jsou z dlouhodobého hlediska nejpočetnější skupinou strojvedoucích v rozpětí **51 – 60 let**. V posledních čtyřech 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 strojvedoucích 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**.

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 278 případů. U této skupiny ale neplatí, že se jedná výhradně o mladší

Věk strojvedoucích

	do 30	31 – 40	41 – 50	51 – 60	nad 60
2019	21	32	40	44	11
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

ročníky strojvedoucích, protože z části se jedná o strojvedoucí, kteří se requalifikovali na pozici strojvedoucího z jiné pracovní pozice v rámci železnice, resp. předtím pracovali v úplně jiném oboru. Druhou nejpočetnější skupinou jsou zkušení strojvedoucí s praxí mezi 26 a 35 lety (20 %) s tím, že na vysokých číslech se drží i skupina strojvedoucích s praxí mezi 6 a 15 lety. 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.

	do 5	6 – 15	16 – 25	26 – 35	nad 35
2019	74	28	7	20	14
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

Podle druhu jízdy drážního vozidla se nejčastěji jednalo o projetí návěstidel u vlaků osobní dopravy, následované posuny a vlaky nákladní dopravy.

Druh jízdy drážního vozidla					Provedení návěstidla				
	Posun	Vlaky osobní dopravy	Vlaky nákladní dopravy	Vlaky celkem		stožárové	trpasličí	krakorec / lávka	jiné
2019	45	66	38	104	2019	98	19	30	2
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

Z hlediska umístění a provedení návěstidel se ve většině jednalo o návěstidla stožárová umístěná přímo u koleje nebo nad kolejí.

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 o desítky metrů. Konkrétně k projetí návěstidla do 40 metrů (odpovídá přibližně délce lokomotivy a jednoho čtyřnápravového vozu pro přepravu cestujících) došlo u 35 % mimořádných událostí, do 400 metrů je evidováno u celkem 84 % mimořádných událostí. Projetí návěstidel o více

	do 40	40 – 400	400 – 1000	nad 1000
2019	52	73	9	12
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

než 1 kilometr se odehrálo stejně tak jako v minulém roce 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 22 % případů však strojvedoucí projetí návěstidla sami nezjistili a byli zastaveni např. pomocí radiostanic nebo mobilního telefonu, výpravčím, dispečerem, popř. pomocí signálu „Generální stop“. 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.

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 v minulosti vydala řadu bezpečnostních doporučení, která měla za cíl předcházet vzniku těchto mimořádných událostí. V rámci bezpečnostních doporučení Drážní inspekce již od roku 2009 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.

Zjištění MU a způsob zastavení vlaku				
	strojvedoucí	strojvedoucí – nevěděl o MU	generální stop	srážka / vykolejení
2019	100	25	8	16
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

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2019

Drážní inspekce na základě oznámených skutečností rozhoduje 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. Drážní inspekce zahajuje šetření mimořádných událostí s cílem zvýšení bezpečnosti na dráhách s tím, že preventivním nástrojem je bezpečnostní doporučení, jehož cílem je eliminovat potenciální rizika vzniku mimořádné události.

Přehled šetřených MU včetně vydání závěrečné zprávy

	Datum:	9. 1. 2019, 09:01 h		Místo:	Leština u Světlé	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Os 5935 a následná nedovolená jízda za přenosné návěstidlo „Stůj“ na vyloučenou 1. traťovou kolej ve směru do železniční stanice Světlá nad Sázavou, s jízdou přes otevřený železniční přejezd P3696.				

Bezprostřední příčina:

- postavení vlakové cesty pro vlak Os 5935 ze železniční stanice Leština u Světlé směrem k železniční stanici Světlá nad Sázavou na vyloučenou 1. traťovou kolej.

Příspěvající faktor:

- nepoužití předepsané mechanické pomůcky na dobu výluky, zajišťující nemožnost nesprávné obsluhy (nechtěného či mylného stlačení či povytažení) tlačítka na ovládacím pultu staničního zabezpečovacího zařízení výpravčí železniční stanice Leština u Světlé.

Příspěvající faktor pokračování nehodového děje:

- nereagování strojvedoucího vlaku Os 5935 na návěst „Stůj“ přenosného krycího návěstidla a následné pokračování v jízdě po vyloučené 1. traťové koleji přes otevřený přejezd P3696.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy výpravčí železniční stanice Leština u Světlé, které stanovují povinnost na dobu výluky zajistit upamatovací pomůckou ovládací prvky, aby nemohla být dovolena jízda vozidel na vyloučenou kolej, zakrytí tlačítek stavění vlakových cest a výměnových řadičů červenými krytkami.

	Datum:	10. 1. 2019, 06:34 h	Místo:	Liberec		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	553 761 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Sp 1997 za návěstidlo Lc102 s následnou srážkou s kolejnicovým zarážedlem, vykolejením a srážkou s elektronickým informačním panelem a mobiliářem veřejně přístupného prostoru u budovy „Ostrov“.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“, návěstěné hlavním (cestovým) návěstidlem Lc102 železniční stanice Liberec osobou řídící drážní vozidlo vlaku Sp 1997.

Přispívající faktor:

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

Zásadní příčina:

- nevhodný způsob jízdy ve spojení s nepozorností osoby řídící drážní vozidlo vlaku Sp 1997, která:
 - za zhoršených povětrnostních podmínek nezavedla nejpozději v úrovni hlavního (cestového) návěstidla Lc2 železniční stanice Liberec provozní brzdění tak včas, aby pro zastavení vlaku nemusela použít maximální brzdovou sílu vlaku;
 - v době jízdy po staniční koleji č. 102 železniční stanice Liberec nezavedla obsluhou ovládacích prvků drážního vozidla brzdění vlaku včas, aby mohla vlak bezpečně zastavit nejpozději v místě konce postavené jízdni (vlakové) cesty.


	Datum:	17. 1. 2019, 12:52 h	Místo:	Mlýnice – Buková hora		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	12 100 Kč
	Popis:	Pád stromu na dopravní lano vratné větve visuté lanové dráhy a její poškození v době provozu s cestujícími.				

Bezprostřední příčina:

- řetězový pád dvou stromů (dominový efekt), rostoucích v oblasti mimo ochranné pásmo dráhy, na dopravní lano lanové dráhy.

Přispívající faktory:

- těžká vrstva sněhu na větvích stromů vlivem sněžení a mírného oteplení v předchozích dnech;
- podmáčený terén skrytý pod sněhovou vrstvou mimo ochranné pásmo dráhy.


	Datum:	18. 1. 2019, 13:49 h	Místo:	Chodov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	34 743 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda (ujetí) dvou odstavených ložených nákladních drážních vozidel.				

Bezprostřední příčina:

- nedostatečné zajištění skupiny odstavených drážních vozidel proti nežádoucímu pohybu.

Zásadní příčina:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce při odstavování drážních vozidel.

	Datum:	22. 1. 2019, 07:47 h	Místo:	Vesec u Liberce – Jablonec nad Nisou		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	25 314 966 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 2652 se silničním motorovým vozidlem – nákladním automobilem na železničním přejezdu P5508.				

Bezprostřední příčina:


- uvážnutí nákladního automobilu na železničním přejezdu.

Zásadní příčiny:

- dlouhodobě chybná klasifikace kategorie a funkční třídy (skupiny) pozemní komunikace a nezjištění této závady při zpracování a připomínkování projektové dokumentace popř. při kontrolní činnosti;
- podélný sklon pozemní komunikace na železničním přejezdu a v navazujících úsecích bez jakéhokoliv omezení provozu silničních vozidel v rozporu s ČSN 73 6380 a nezjištění této závady při kontrolní činnosti, popřípadě chybějící dopravní značení omezující provoz silničních vozidel a nezjištění této závady při zpracování a připomínkování projektové dokumentace popř. při kontrolní činnosti.

Příčina v systému bezpečnosti:

- opakované selhání kontrolní činnosti v klasifikaci kategorie a funkční třídy (skupiny) pozemní komunikace vedoucí přes železniční přejezd.

	Datum:	27. 1. 2019, 05:51 h	Místo:	Lovětín		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Najetí vlaku Os 21240 na ulomenou větev borovice v prostoru koleje s následným vykolejením při nezajištěné jízdě vlaku zpět prostorem výhybky Sv7 se samovratným přestavníkem v činnosti.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolená změna směru jízdy vlaku Os 21240 po předchozím zastavení v prostoru výhybky Sv7 se zapnutou samovratnou činností.

Příspějící faktor:

- nedokončení průjezdu celého vlaku Os 21240 prostorem výhybky Sv7 se zapnutou samovratnou činností z koleje, na kterou není v přednostní poloze výhybka přestavena, kvůli překážce v dopravní cestě – spadlou částí větve, která znemožnila jízdu vlaku v původním směru.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a drážní dopravy strojvedoucím vlaku, související s jeho nesprávným vyhodnocením vzniklé situace po kontaktu hnacího drážního vozidla

vlaku Os 21240 s překážkou v dopravní cestě.

	Datum:	15. 2. 2019, 04:49 h	Místo:	Kamenice nad Lipou		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	53 809 Kč
	Popis:	Vykolejení drážního vozidla za jízdy vlaku Os 21221.				

Bezprostřední příčina:

- neodstranění prostředku pro zajištění drážního vozidla proti ujetí – zarážky z kolejnice před uvedením drážních vozidel vlaku Os 21221 do pohybu.

Zásadní příčina:

- porušení technologických postupů provozovatele dráhy a drážní dopravy.

	Datum:	19. 2. 2019, 09:13 h	Místo:	Velké Meziříčí – Křižanov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda (ujetí) vlaku Os 24948 bez strojvedoucího ze širé trati proti směru původní jízdy.				

Bezprostřední příčina:

- nesprávná manipulace se vzduchovými ventily brzdového systému při odstraňování závady na střadačové brzdě.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů strojvedoucím vlaku Os 24948 při odstraňování poruchy střadačové brzdy.

	Datum:	22. 2. 2019, 19:20 h	Místo:	Ejpovice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Ex 350 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla L2 s návěstí „Stůj“ a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 17816.				

Bezprostřední příčina:


- odjezd vlaku Ex 350 z železniční stanice Ejpovice bez řádné výpravy.

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:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro odjezd vlaku z dopravní – nevyžádání si výpravy vlaku jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla v případě, kdy z místa zastavení vlaku v železniční stanici není vidět návěst hlavního návěstidla.

	Datum:	23. 2. 2019, 05:42 h		Místo:	České Budějovice	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	6 906 387 Kč
	Popis:	Srážka dvou hnacích drážních vozidel při posunu.				

Bezprostřední příčina:


- nefunkční brzdový systém hnacího drážního vozidla 91 54 7 362 055-6 zapříčiněný technickou závadou (vzduchovou netěsností) jeho brzdové jednotky (brzdových jednotek).

Příspěvající faktory:

- působení klimatických podmínek na nesprávný technický stav brzdového ústrojí hnacího drážního vozidla 91 54 7 362 055-6 – mráz při zemi - 10 °C;
- porušení stanoveného technologického postupu strojvedoucím HDV 91 54 7 362 055-6, při provádění zkoušky brzdy hnacího drážního vozidla, tj. neprovedení zjištění řádné funkce brzdového systému před odjezdem z místa odstavení.

Zásadní příčina:

- instalování nesprávných pryžových manžet pístů brzdových válců brzdových jednotek hnacího drážního vozidla 91 54 7 362 055-6, změna jejich vlastností vlivem mrazu (ztuhnutí a zmenšení průměru pod potřebou mez) při spolupůsobení opotřebením – kavitace (korozní napadení feriticko-perlitické uhlíkové oceli) pracovní stěny brzdového válce, a tím zásadní propouštění tlakového vzduchu z brzdového válce do ovzduší, minimálně z brzdové jednotky 1P předmětného hnacího drážního vozidla.

	Datum:	23. 2. 2019, 11:05 h		Místo:	Karlovy Vary – Krásná vyhlídka	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	2 565 Kč
	Popis:	Pád drážního vozidla lanové dráhy – sedačky č. 29 obsazené jedním cestujícím.				

Bezprostřední příčina:


- odjezd drážního vozidla – sedačky č. 29 obsazené cestujícím pevně nepřipojené k dopravnímu lanu lanové dráhy z prostoru dolní stanice Karlovy Vary.

Příspěvající faktory:

- technický stav drážního vozidla – sedačky č. 29 použité při provozování drážní dopravy, kdy vlivem vylovení částí silonového kolečka připojovací/odpojovací páky spínacího aparátu drážního vozidla nedošlo k pevnému připojení drážního vozidla k dopravnímu lanu lanové dráhy;
- anomálie v materiálu lámací tyčinky č. 6, které zapříčinily nezlomení lámací tyčinky v jednom okamžiku, ale až se zpožděním.

Zásadní příčina:

- neaktivace zabezpečovacího zařízení lanové dráhy v době průjezdu drážního vozidla – sedačky č. 29 s otevřeným spínacím aparátem podél připojovací pojistky, tvořené spínačem s lámací tyčinkou č. 6.

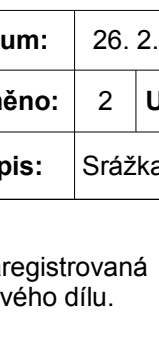
	Datum:	26. 2. 2019, 12:13 h	Místo:	Jihlava		
	Zraněno:	2	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Srážka posunového dílu s vlakem Os 8353 stojícím na staniční koleji.				

Bezprostřední příčina:

- strojvedoucím nezaregistrovaná ztráta komunikace s vedoucím posunu a následné okamžité nezastavení posunového dílu.

Zásadní příčina:

- nedodržení ustanovení technologických postupů strojvedoucím posunového dílu v případě přerušení radiového spojení při posunu.

	Datum:	27. 2. 2019, 08:38 h	Místo:	Havlíčkův Brod		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	4 945 050 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda samostatně posunujícího hnacího drážního vozidla za návěstidlo s návěstí „Posun zakázán“, vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Nex 45306 a následná srážka s hnacím drážním vozidlem jedoucím v čele vlaku Nex 45306.				

Bezprostřední příčina:

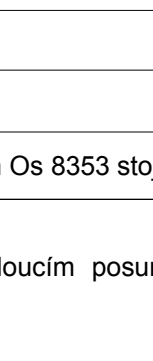
- nerespektování návěsti „Posun zakázán“ návěstidla Se7 strojvedoucím posunového dílu.

Příspěvající faktor:

- nesprávné vyhodnocení obsahu vedené radiové komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a hlavním výpravčím bezprostředně před mimořádnou událostí, kdy strojvedoucí žádal pomocí radiostanice o souhlas k posunu, přestože tento mu byl v obvodu stanice při všech předchozích posunových cestách a obecně vždy udělen návěstí dovolující jízdu na příslušných návěstidlech.

Zásadní příčina:

- nedodržení povinnosti strojvedoucího posunového dílu zjistit pohledem nebo dotazem, zda pro každou zamýšlenou jízdu posunového dílu nepřenositelná návěstidla platná pro posun dovolují posun.

	Datum:	2. 3. 2019, 09:01 h	Místo:	Praha-Smíchov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Sv 1042 kolem vjezdového návěstidla s návěstí Stůj s následným násilným přestavením výhybky a vjetím do postavené vlakové cesty pro vlak Služ 171181.				

Bezprostřední příčina:

- nezjištění návěsti Stůj vjezdového návěstidla železniční stanice Praha-Smíchov strojvedoucím v zácviku, resp. strojvedoucím vlaku Sv 1042.

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:

- nesledování tratě a návěstí z vedoucího drážního vozidla strojvedoucím v zácviku, resp. strojvedoucím vlaku Sv 1042;

- upřednostnění činnosti nesouvisející s řízením DV před sledováním tratě strojvedoucím;
- neznalost místních poměrů strojvedoucího v zácviku.

	Datum:	4. 3. 2019, 12:19 h		Místo:	Ronov nad Doubravou – Žleby	
	Zraněno:	6	Usmrceno:	0	Škoda:	1 546 600 Kč
	Popis:	Nedovolený odjezd vlaku Os 15912 z dopravně D3 Ronov nad Doubravou a jeho následná srážka s protijedoucím vlakem Mn 84261.				

Bezprostřední příčina:

- nesplnění ohlašovací povinnosti v dopravně D3 Ronov nad Doubravou strojvedoucím vlaku Os 15912 a nedovolený odjezd do prostorového oddílu trati obsazeného vlakem Mn 84261.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů nerespektováním pokynu provozovatele dráhy strojvedoucím vlaku Os 15912.

	Datum:	5. 3. 2019, 08:00 h		Místo:	Brno hl. n.	
	Zraněno:	23	Usmrceno:	0	Škoda:	452 393 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 4708 za cestové návěstidlo a následná srážka s protijedoucím vlakem Os 4711.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Lc4 železniční stanice Brno hl. n. osobou řídící hnací drážní vozidlo vlaku Os 4708.

Příspějící faktor:

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

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů stanovených provozovatelem dráhy strojvedoucím při řízení vlaku Os 4708.

	Datum:	11. 3. 2019, 08:25 h		Místo:	Most nové nádraží	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Pn 62502 ze staniční koleje v obvodu St 1 na staniční kolej v obvodu St 5 na kolej obsazenou stojícím posunovým dílem.				

Bezprostřední příčina:

- neukončení rušícího posunu a nezjištění volnosti vlakové cesty pro jízdu vlaku Pn 62502.

Příspějící faktor:

- zrušení uděleného souhlasu k posunu od St 5 na SK č. 37 ke St 1 výpravčím St 1 obsluhou zabezpečovacího zařízení bez telefonické domluvy s výpravčím St 5.

Zásadní příčina:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy výpravčím St 5 při zjišťování volnosti a přípravě vlakové cesty.

	Datum:	14. 3. 2019, 14:05 h		Místo:	Rájec-Jestřebí	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	5 000 Kč
	Popis:	Těžká újma na zdraví posunovače v čele posunového dílu při srážce s uskladněnou dřevní kulatinou, která zasahovala do průjezdného průřezu posunového dílu.				

Bezprostřední příčina:

- jízda sunutého posunového dílu na kolej s nedostatečným volným schůdným a manipulačním prostorem.

Přispívající faktory:

- nákladní automobil s návěsem na přepravu dřeva odstavený na vnitřní straně oblouku a částečně zasahující do volného schůdného a manipulačního prostoru, který částečně bránil ve výhledu posunové četi;
- dřevní kulatina složená v prostoru průjezdného průřezu koleje a zasahující až do obrysu drážního vozidla.

Zásadní příčina:

- nedodržování Smluvních přepravních podmínek dopravce ČD Cargo a Provozního řádu nákladíšť odesílateli nebo jimi najatými subjekty.

	Datum:	29. 3. 2019, 10:51 h		Místo:	Kostelec u Heřmanova Městce	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	302 597 Kč
	Popis:	Vykoľejení hnacího drážního vozidla za jízdy vlaku Mn 83306.				

Bezprostřední příčina:

- jízda vlaku Mn 83306 přes výhybku č. 2, jejíž pravý jazyk byl po provedených opravných pracích v nevyhovujícím technickém stavu.

Zásadní příčiny:

- neodborně provedené obroušení jazyka po jeho navaření ze strany zhotovitele;
- nedodržení technologických postupů zaměstnancem provozovatele dráhy, vázaných ke kontrolní činnosti při přebírání opravných prací od zhotovitele – nezjištění nevyhovujícího stavu jazyka výhybky č. 2 po obroušení a nepřijetí opatření k zajištění bezpečnosti.

Příčina v systému bezpečnosti:

- absence jednoznačného a jednoduchého technologického postupu, ve kterém by byl shrnut jasný postup a jednoznačné požadavky na parametry přejímky jazyka po navaření a broušení.

	Datum:	29. 3. 2019, 17:18 h		Místo:	Veselí nad Moravou	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	352 416 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda (samovolné ujetí) parní lokomotivy z vlečkové koleje na kusou kolej celostátní dráhy, kde se srazila se zarážedlem na konci koleje a vykoľejila.				

Bezprostřední příčina:

- zborcení přítokové roury (přivádějící páru k parnímu stroji lokomotivy) způsobené vnějším přetlakem a protržením stěny v oblasti jejího ztenčení.

Příspěvající faktor:

- absence média nutného k ovládní lokomotivního servomotorického vratného zařízení ČKD a tlakové brzdy na lokomotivě.

Zásadní příčiny:

- lokální a značně nerovnoměrné korozní ztenčení tloušťky stěny přítokové roury (přivádějí páru k parnímu stroji lokomotivy);
- nezjištění kritického ztenčení tloušťky stěny přítokové roury (přivádějí páru k parnímu stroji lokomotivy) a vznikajícího postupného elastického zborcení této roury.

	Datum:	1. 4. 2019, 13:42 h		Místo:	Brno, křižovatka ulic Masná, Křenová a Koželužská	
	Zraněno:	40	Usmrceno:	0	Škoda:	2 056 505 Kč
	Popis:	Srážka trolejbusu linky č. 33 kurz 03315 s protijedoucí tramvají kurz 60002 (služební jízda).				

Bezprostřední příčina:

- náhlé vybočení trolejbusu do jízdní dráhy tramvaje jedoucí v opačném směru, způsobené okamžitou ztrátou ovladatelnosti přední nápravy trolejbusu vlivem technické závady – odlomení části závrtného šroubu v uchycení spodního ramene pravého předního kola.

Zásadní příčina:

- použití drážního vozidla v technickém stavu, který neodpovídal schválené způsobilosti – použití závrtných šroubů sloužících k uchycení ramen přední nápravy k rámu trolejbusu, které neodpovídaly svými parametry výrobní dokumentaci a měly výrobní vadu.

	Datum:	13. 4. 2019, 05:37 h		Místo:	Vlečka přístav Mělník	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	19 380 241 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda posunového dílu přes výhybku, následná srážka s drážními vozidly odstavenými na vlečkové koleji, vykolejení 4 drážních vozidel a požár hnacího drážního vozidla.				

Bezprostřední příčina:


- nesprávně postavená posunová cesta.

Příspěvající faktory:

- nedodržení jízdy podle rozhledových poměrů, mj. nepřizpůsobením rychlosti jízdy posunového dílu;
- nesledování návěstí a nejednání podle zjištěných skutečností.

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů nezkontrolováním správně postavené posunové cesty vedoucím posunu;
- nedodržení technologických postupů pro řízení hnacího drážního vozidla strojvedoucím.

	Datum:	19. 4. 2019, 01:57 h	Místo:	Ústí nad Orlicí		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Výstup cestujícího z rozjíždějího se vlaku Os 5021, jeho pád do kolejíště a následný střet s vlakem Nex 59099.				

Bezprostřední příčiny:


- snaha o výstup cestujícího z rozjíždějího se vlaku Os 5021 v prostoru nástupiště;
- jednání vlakvedoucí, která umožnila rozjezd vlaku Os 5021 s neuzavřenými nástupními dveřmi.

Příspěvající faktor:


- vliv návykové látky (alkoholu) na chování postiženého cestujícího.

Zásadní příčiny:

- rizikové jednání cestujícího spočívající v nedodržení právních předpisů a smluvních přepravních podmínek provozovatele drážní dopravy;
- nedodržení technologických postupů stanovených provozovatelem drážní dopravy vlakvedoucí vlaku Os 5021 v době provádění postupů při odjezdu vlaku ze železniční stanice Ústí nad Orlicí.

	Datum:	17. 5. 2019, 20:29 h	Místo:	Domoušice – Hřivice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	4 516 630 Kč
	Popis:	Vykolejení 4 drážních vozidel za jízdy vlaku Služ 54500.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	28. 6. 2019, 12:51 h	Místo:	Vysoké Mýto		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	454 361 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Os 15048 s jeho následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem výhybky se samovratným přestavíčkem Sv1 dopravní D3 Vysoké Mýto, které nenávěstilo návěst „Jízda zajištěna“.

Příspěvající faktor:

- strojvedoucím v přípravě zvolený způsob jízdy vlaku Os 15048 v dopravně D3 Vysoké Mýto, tolerovaný na něj dozírajícím strojvedoucím, jenž byl založený na předpokladu, že světelné návěstidlo výhybky se samovratným přestavíčkem Sv1 bude návěstit návěst „Jízda zajištěna“.

Zásadní příčina:

- nezastavení vlaku Os 15048 před výhybkou č. 1 dopravní D3 Vysoké Mýto a nekontrolování jejího správného přestavení.

	Datum:	8. 7. 2019, 07:00 h	Místo:	Plzeň hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	298 180 Kč
	Popis:	Srážka – najetí posunového dílu na konec vlaku Služ 55862.				

Bezprostřední příčina:


- nezastavení posunového dílu před koncem vlaku Služ 55862 při jízdě podle rozhledových poměrů.

Příspěvající faktory:

- nedovolené uvedení posunového dílu do pohybu bez pokynu daného vedoucím posunové čety k zahájení posunu;
- chybně vydaný pokyn prostřednictvím radiostanice pro 1. posunovou zálohu a následně nedovolené rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle Lc204;
- konstrukční uspořádání hnacího drážního vozidla řady 742, kdy při jízdě dlouhým představkem vpřed má osoba řídící drážní vozidlo omezený výhled na trať.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy osobou řídící drážní vozidlo posunového dílu nedodržením podmínek jízdy podle rozhledových poměrů při posunu.


	Datum:	13. 7. 2019, 15:14 h	Místo:	Lubná – Zavidov		
	Zraněno:	7	Usmrceno:	1	Škoda:	5 200 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 17750 s dodávkovým automobilem s následným vykolejením vlaku na železničním přejezdu P1735.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí dodávkového automobilu na železniční přejezd P1735 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 17750 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:	14. 7. 2019, 14:52 h	Místo:	Jaroměř – Smiřice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	4	Škoda:	450 550 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Sp 1793 s osobním automobilem na železničním přejezdu P5223.				


Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P5223 v době, kdy se k němu blížil vlak Sp 1793 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.


	Datum:	16. 7. 2019, 07:43 h	Místo:	Hořetice		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	10 441 020 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 1083 s osobním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P65.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy zde projížděl vlak 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.

 Zdroj: Policie ČR	Datum:	21. 7. 2019, 13:50 h	Místo:	Praha, mezi zastávkami Trojská a Nad Trojou		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	314 474 Kč
	Popis:	Srážka tramvajového vlaku linky č. 17, pořadí 17, s osobním (užitkovým) automobilem.				

Bezprostřední příčina:


- nedovolené vjetí osobního automobilu do prostoru křížení tramvajové dráhy s pozemní komunikací v době, kdy se k němu blížila tramvaj a nedání přednosti v jízdě tramvaji.

Příspěvající faktory:

- zhoršené rozhledové poměry způsobené vzrostlými okrasnými dřevinami oddělujícími tramvajovou dráhu od souběžně vedoucí pozemní komunikace, ulice Trojská;
- nesprávně umístěné dopravní značení P 5 „Dej přednost v jízdě tramvaji!“ v prostoru před křížením tramvajové dráhy s účelovou pozemní komunikací.

Zásadní příčina:

- nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu na pozemních komunikacích řidičkou osobního automobilu.

	Datum:	24. 7. 2019, 04:36 h	Místo:	Nová Paka – Lázně Bělohrad		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	947 775 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Os 5700 se spadlým stromem s následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:

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

Příspěvající faktory:

- vnitřní hniloba stromu;
- nevyhodnocení dřevin (vyšší zeleně) rostoucích v obvodu dráhy a ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje jako zdroj ohrožení bezpečného

provozování dráhy a drážní dopravy.

Zásadní příčiny:

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

	Datum:	28. 7. 2019, 16:32 h	Místo:	Chodová Planá – Mariánské Lázně		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	27 996 729 Kč
	Popis:	Vykolejení hnacího drážního vozidla a 13 tažených drážních vozidel vlaku Pn 64520.				

Bezprostřední příčina:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 61 km.h-1 v úrovni neproměnného návěstidla rychlostník N s návěstí „Traťová rychlost“ s číslicí „30“ strojvedoucím vlaku Pn 64520.

Příspěvající faktory:

- absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily překročení nejvyšší dovolené rychlosti;
- neseznámení se strojvedoucího vlaku Pn 64520 se změnami stavebně technických parametrů drah, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, konkrétně se změnami TTP tratě 713B s přispěním nejednoznačnosti způsobu stanovené formy prokazatelného seznamování strojvedoucích dopravce ČDC se změnami stavebně technických parametrů drah a TTP.

Zásadní příčina:

- porušení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce strojvedoucím vlaku Pn 64520 nedodržením nejvyšší dovolené rychlosti nařizené neproměnným návěstidlem rychlostník N s návěstí „Traťová rychlost“ s číslicí „30“.

	Datum:	30. 7. 2019, 18:11 h	Místo:	Odbočka Moravice – Hradec nad Moravicí		
	Zraněno:	9	Usmrceno:	0	Škoda:	4 292 665 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 23477 s nákladním automobilem tvořeným tahačem návěsů s návěsem na železničním přejezdu P7812.				

Bezprostřední příčina:


- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P7812 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 23477.

Příspěvající faktor:

- prostorové uspořádání křižovatky silnic I. třídy č. 57 a III. třídy č. 44346, nacházející se ve směru jízdy nákladního automobilu od obce Otice, část Rybníčky, bezprostředně za železničním přejezdem P7812, bez připojovacích, resp. odbočovacích, pruhů pro snadnější odbočení silničních vozidel z vedlejší silnice na silnici hlavní a obráceně.

Zásadní příčina:

- jednání řidiče nákladního automobilu před železničním přejezdem P7812, kde si nepočínal zvlášť opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	19. 8. 2019, 08:13 h	Místo:	Vlečka DEZA Valašské Meziříčí		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	4 330 000 Kč
	Popis:	Nezajištěná (samovolná) a neřízená jízda hnacího drážního vozidla s následnou srážkou s odstavenými drážními vozidly.				


Zdroj: DEZA, a. s.

Bezprostřední příčiny:

- nesprávný způsob jízdy před zastavením hnacího drážního vozidla 92 54 2 740 324-9 a v průběhu jeho stání za výhybkou D9 – nevyřazení 1. výkonového stupně;
- nezajištění hnacího drážního vozidla 92 54 2 740 324-9 proti pohybu před vzdálením se z kabiny strojvedoucího.

Zásadní příčina:

- řízení hnacího drážního vozidla 92 54 2 740 324-9 osobou, která nebyla držitelem platného průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla nebo platné licence strojvedoucího a nebyla na vlečce „DEZA Valašské Meziříčí“ způsobilá k řízení hnacího drážního vozidla a pro výkon pracovní činnosti řidič hnacího drážního vozidla.

	Datum:	20. 8. 2019, 23:54 h	Místo:	Lovosice, Vlečka TSS Lovosice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	88 217 660 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda taženého posunového dílu, jeho následná srážka s předními vraty haly a se speciálním drážním vozidlem – obnovovacím strojem SUM 1000.1 CS, odstaveným v hale, vykolejení hnacího drážního vozidla posunového dílu a srážka speciálního drážního vozidla (SUM 1000.1 CS) se zadními vraty haly.				

Zdroj: AWT, a. s.

Bezprostřední příčina:

- postavení posunové cesty ze staniční koleje č. 5 železniční stanice Lovosice na II. část vlečky „TSS Lovosice“, tzn. do místa (na dráhu), které strojvedoucí, jakožto zaměstnanec řídící posun, při sjednávání posunu s výpravčí 2 železniční stanice Lovosice nestanovil.

Příspěvající faktor:

- absence aplikovaných prvků zabezpečení, které by při pochybení (omylu) osoby obsluhující staniční zabezpečovací zařízení neumožnily svou automatickou činností, bez potvrzení, obsluhujícímu zaměstnanci nesprávnou volbou konce jízdní cesty postavit posunovou cestu do místa na dráze za stykem vzájemně zaústěných drah, které neurčil při sjednání posunu zaměstnanec řídící posun.

Příspěvající faktor pokračování nehodového děje:

- nezjištění návěsti „Posun zakázán“ strojvedoucím posunového dílu návěstěné návěstídkem výkolejky V_{k7} železniční stanice Lovosice nacházející se ve směru k místu (vlečce „Vlečka AWT – Lovosice“), které jako zaměstnanec řídící posun při sjednání posunu s osobou řídící drážní dopravu stanovil.

Zásadní příčiny:

- nepozornost výpravčí 2 železniční stanice Lovosice při obsluze staničního zabezpečovacího zařízení, kdy nevědomou chybou – omylem postavila posunovou cestu ze staniční koleje č. 5 železniční stanice Lovosice na vlečku „TSS Lovosice“, tzn. do místa (na dráhu), které zaměstnanec řídící posun při sjednávání posunu nestanovil;
- neprovedení kontroly správného postavení posunové cesty výpravčí 2 železniční stanice Lovosice, zda je posunová cesta postavena k místu stanovenému při sjednání posunu zaměstnancem řídícím posun, tzn. na vlečku „Vlečka AWT – Lovosice“.

	Datum:	21. 8. 2019, 19:44 h	Místo:	Ronov nad Doubravou – Třemošnice		
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	2 150 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 15929 s nákladním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P3762.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P3762 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 15929 a bylo možné jej vidět.

Zásadní příčina:

- jednání řidiče nákladního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně, zejména se nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	23. 8. 2019, 12:25 h	Místo:	Mimoň – Zákupy		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	6 599 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 6606 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P3395.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí jízdní soupravy na železniční přejezd P3395 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 6606 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Přispívající faktor:

- zvýšené nároky na pozornost řidiče jízdní soupravy, který je povinen při odbočování vlevo dát přednost protijedoucím vozidlům a současně vyhodnotit stav výstražníků přejezdového zabezpečovacího zařízení při vysoké intenzitě silniční dopravy.

Zásadní příčiny:

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

	Datum:	25. 8. 2019, 05:50 h	Místo:	Olomouc, zastávka U Dómu		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 300 Kč
	Popis:	Nezajištěná (samovolná) a posléze neřízená jízda tramvajového vlaku linky č. 2, kurz 1, ve směru spádu dráhy, v jejímž průběhu došlo ke srážce s odstaveným silničním motorovým vozidlem.				

Bezprostřední příčina nezajištěné (samovolné) jízdy drážního vozidla:

- nezajištění drážního vozidla proti pohybu účinkem mechanické – elektrohydraulické kotoučové brzdy.

Bezprostřední příčina následné nezajištěné (samovolné) a neřízené jízdy drážního vozidla:

- nezajištění drážního vozidla proti pohybu.

Zásadní příčina nezajištěné (samovolné) jízdy drážního vozidla:


- neúčinkování mechanické – elektrohydraulické kotoučové brzdy, kdy se příčinu nesprávné funkce nebo technické závady mechanické – elektrohydraulické kotoučové brzdy typu EVO nepodařilo prokazatelným způsobem jednoznačně detekovat.

Zásadní příčina následné nezajištěné (samovolné) a neřízené jízdy drážního vozidla:

- neúčinkování mechanické – elektrohydraulické kotoučové brzdy, kdy se příčinu nesprávné funkce nebo technické závady mechanické – elektrohydraulické kotoučové brzdy typu EVO nepodařilo prokazatelným způsobem jednoznačně detekovat;
- deaktivace záchranné brzdy (kolejnicových brzd) obsluhou přepínače „VYPÍNAČ ŘÍZENÍ“ provedenou řidičem tramvajového vlaku, který se mylně domníval, že stojící drážní vozidlo zajistí proti pohybu vypnutím řízení.

Příčina nezajištěné (samovolné) a neřízené jízdy drážního vozidla v předpisovém rámci:

- absence postupu zajištění stojícího drážního vozidla proti ujetí (samovolnému pohybu ve směru spádu) po předchozím selhání mechanické – elektrohydraulické kotoučové (zajišťovací) brzdy.


	Datum:	29. 8. 2019, 16:39 h	Místo:	Kolín		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda sunutého posunového dílu za úroveň seřadovacího návěstidla v poloze „Posun zakázán“ a následné vjetí do vlakové cesty postavené pro vlak Os 5914.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla Se81 železniční stanice Kolín vedoucím posunové čety, který byl zaměstnancem řídicím posun, jehož při jízdě sunutého posunového dílu dopravce určil k přehlédnutí staniční koleje před sunutými drážními vozidly a dávání potřebných návěstí osobě řídící drážní vozidlo posunového dílu.

Zásadní příčina:

- nepozornost zaměstnance řídicího posun – vedoucího posunové čety v době jízdy sunutého posunového dílu po staniční koleji č. 116a železniční stanice Kolín, který nedal osobě řídící drážní vozidlo posunového dílu pokyn k zastavení včas, aby ta mohla posunový díl bezpečně zastavit nejpozději v místě konce postavené jízdní (posunové) cesty, tzn. před seřadovacím návěstidlem Se81.


	Datum:	31. 8. 2019, 15:34 h	Místo:	Lípa nad Dřevnicí		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	791 897 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda a vykolejení vlaku Os 14226 na výhybce se samovratným přestavníkem.				

Bezprostřední příčina:

- dovolení jízdy vlaku přes výhybku v samovratném režimu, která nebyla přestavena do koncové polohy pro přednostní směr jízdy.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro zajištění bezpečnosti při jízdě vlaku v době poruchy přednostní polohy výhybky v samovratném režimu.

	Datum:	6. 9. 2019, 09:35 h		Místo:	Praha-Uhřetěves	
	Zraněno:	6	Usmrceno:	0	Škoda:	50 763 609 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 2522 s jízdní soupravou uzavřenou mezi závorovými břevny železničního přejezdu P5674 s následným vykolejením vlaku.				

Bezprostřední příčina:


- nedovolené vjetí jízdní soupravy na železniční přejezd P5674 v době, kdy byla dávana uživatelnou pozemní komunikace světelná a akustická výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Příspěvající faktor:

- neopuštění prostoru železničního přejezdu – nepřeražení sklopeného závorového břevna v situaci uzavření jízdní soupravy mezi sklopenými závorovými břevny před příjezdem vlaku.

Zásadní příčiny:

- nerespektování světelné výstrahy a akustické výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení uživatelem pozemní komunikace;
- jednání řidiče jízdní soupravy před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvlášť opatrně.


	Datum:	12. 9. 2019, 09:30 h		Místo:	Hněvčeves – Všestary	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	205 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 5505 se silničním motorovým vozidlem – osobním automobilem na železničním přejezdu P5391.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P5391 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 5505.

Zásadní příčina:

- jednání řidiče osobního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvlášť opatrně, na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nezastavil vozidlo před železničním přejezdem na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať, a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	17. 9. 2019, 08:12 h		Místo:	Praha, mezi zastávkami Baterie – Ořechovka	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	806 417 Kč
	Popis:	Vykolejení tramvaje linky č. 1, pořadí č. 8.				

Bezprostřední příčina:

- technická závada tramvajového kola – uvolnění obruče.

Zásadní příčina:

- nevhodná (netrvanlivá) směs pryžových segmentů vypružení složeného tramvajového kola.

	Datum:	30. 9. 2019, 06:55 h	Místo:	Vlečka Liberty Ostrava, a. s.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	48 000 Kč
	Popis:	Vykolejení jednoho taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Mn 80301.				

Bezprostřední příčina:

- v důsledku závad v geometrických parametrech koleje ve výhybce č. 65 a přilehlé části koleje č. 18 vlečky „Liberty Ostrava a.s.“ ztráta svíslé kolové síly pravého kola 1. nápravy, ve směru jízdy vlaku, zadního podvozku taženého drážního vozidla CZ-ČDC 81 54 6995 040-7 řady Faccs295.2.

Zásadní příčina:

- nezajištění pravidelné kontroly a údržby dráhy v místě vzniku mimořádné události.

	Datum:	1. 10. 2019, 07:31 h	Místo:	Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	2	Škoda:	343 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 4507 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7115.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P7115 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 4507 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:	2. 10. 2019, 18:00 h	Místo:	Omlenice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	89 381 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Os 18809 a jeho následné vykolejení na výhybce.				

Bezprostřední příčina:

- přestavení výhybky č. 1 pod jedoucimi drážními vozidly vlaku Os 18809.

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při rušení a přípravě vlakové cesty.

	Datum:	20. 10. 2019, 02:08 h	Místo:	Blansko – Rájec-Jestřebí		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	12 149 072 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Ex 575 s osobním automobilem uvázným na železničním přejezdu.				

Zdroj: Policie ČR

Bezprostřední příčina:


- uváznutí osobního automobilu v prostoru železničního přejezdu vpravo ve směru jízdy po předchozím sjetí z přejezdové vozovky.

Příspěvající faktor:

- noční doba a hustá padající mlha, které zkreslovaly zhoršený rozhled z osobního automobilu na povrch železničního přejezdu.

Zásadní příčina:

- nedodržení povinnosti řidiče osobního automobilu přizpůsobit své chování a způsob jízdy při účasti na provozu na pozemních komunikacích dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a výhledu z vozidla.

	Datum:	3. 11. 2019, 16:02 h	Místo:	Praha-Malešice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	11 210 750 Kč
	Popis:	Vykolejení 9 vozů za jízdy vlaku Pn 59701.				

Bezprostřední příčina:


- náhlý lom jazyka výhybky č. 10ab v době jeho pojiždění vlakem Pn 59701.

Příspěvající faktory:

- stáří jazyka minimálně 40 let a jím daná délka cyklického namáhání vysokými letními teplotami a výsledné totální zkřehnutí materiálu jazyka výhybky;
- dlouhodobé cyklické namáhání intenzivním železničním provozem;
- nemožnost zjištění únavové trhliny prohlídkami prováděnými podle postupů provozovatele dráhy.

Zásadní příčina:

- porušení nosného průřezu jazyka výhybky č. 10ab v důsledku transkrystalického štěpného lomu, šířícího se z čela únavové trhliny iniciované korozními důlky v oblasti horní hrany paty jazykové kolejnice na straně přilehlé k opornici.

	Datum:	5. 11. 2019, 14:16 h	Místo:	Čachnov – Skuteč		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Os 15356 na obsazenou traťovou kolej.				

Bezprostřední příčina:


- vjezd vlaku Os 15356 do mezistaničního úseku obsazeného drážními vozidly na základě přijaté bezpečnostní informace (odhlášky), jejíž obsah byl v rozporu s objektivní skutečností.

Příspěvající faktor:

- zmatečné jednání zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, jenž trakčně zajišťovali jízdu soupravy tvořící posun mezi dopravami, spočívající v nedodržení povinností a chaotickém přesunu kompetencí pro jednotlivé funkce v procesu provádění posunu mezi dopravami.

Zásadní příčiny:

- předání bezpečnostní informace (odhlášky) dispečerovi organizujícímu a řídícímu drážní dopravu, že posun mezi dopravami dojel do stanice celý a traťová kolej je volná, traťovým strojníkem SŽDC, který nebyl k této činnosti v případě posunu mezi dopravami oprávněn a nepřesvědčil se o úplnosti vracení se soupravy tvořící posun mezi dopravami;
- nespojení soupravy při návratu posunu mezi dopravami do žst. Skuteč;
- neplnění předepsaných povinností pro posun mezi dopravami strojvedoucím a vedoucím posunové čety dopravce, jenž trakčně zajišťoval jízdu celé soupravy.

 Zdroj: SŽDC, s. o.	Datum:	18. 11. 2019, 19:20 h	Místo:	Děčín východ		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za úroveň návěstidla „Označník“ a vjetí do mezistaničního úseku obsazeného vlakem Lv 57478.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování pokynu provozovatele dráhy, tj. návěsti „Posun zakázán“, dávaného návěstidlem „Označník“.

Příspěvající faktory:

- nedovolené uvedení posunového dílu do pohybu bez uděleného svolení k posunu;
- vydání pokynu k postavení posunové cesty bez předchozího udělení svolení k posunu.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů stanovených provozovatelem dráhy jízdou posunového dílu za návěstidlo „Označník“ bez svolení osoby řídící drážní dopravu.

 Zdroj: SŽDC, s. o.	Datum:	27. 11. 2019, 20:05 h	Místo:	Praha-Běchovice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	310 855 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Pn 57506 kolem návěstidla s návěstí zakazující jízdu, řezání výhybky a vjetí do postavené vlakové cesty pro souběžně jedoucí vlak Ex 285.				

Bezprostřední příčina:


- nerespektování návěsti „Stůj“, návěstěné hlavním (odjezdovým) návěstidlem S0a železniční stanice Praha-Běchovice osobou řídící hnací drážní vozidlo vlaku Pn 57506.

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 hlavní návěstidlo, které zakazuje jeho jízdu.

Zásadní příčiny:

- nevědomé pochybení, omyl osoby řídící hnací drážní vozidlo vlaku Pn 57506, a to při sledování návěstí hlavních návěstidel v železniční stanici Praha-Běchovice, jež se za tmy projevilo záměnou hlavního (odjezdového) návěstidla S1a, které návěstilo návěst „Rychlost 100 km/h a volno“, za hlavní (odjezdové) návěstidlo S0a, které návěstilo návěst „Stůj“;
- upřednostnění činnosti související s obsluhou hnacího drážního vozidla před sledováním tratě a před sledováním činnosti návěstního opakovače osobou řídící hnací drážní vozidlo.

 Zdroj: SŽDC, s. o.	Datum:	9. 12. 2019, 09:03 h	Místo:	Zámrsk		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	8 849 034 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Ex 282 s krytem elektrického ohřevu výhybek.				

Bezprostřední příčina:

- jízda vlaku Ex 282 přes výhybku č. 5 s otevřeným prvním krytem elektrického ohřevu, který

zasahoval do průjezdného průřezu.

Zásadní příčina:

- nezajištění včasného uzavření a zabezpečení prvního krytu elektrického ohřevu výhybky č. 5, a tím nezachování bezpečného průjezdného průřezu pro jízdu drážních vozidel přes tuto výhybku.

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 povinnost sdělit Drážní inspekci ve lhůtě 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jím určená bezpečnostní doporučení, jaká opatření v souvislosti s tímto doporučením přijal.

K mimořádným událostem vzniklým v roce 2019 vydala Drážní inspekce následující bezpečnostní doporučení:

- 17. ledna 2019, **Buková hora**, kdy došlo k pádu stromu na dopravní lano vratné větve lanové dráhy. Drážní inspekce doporučila:
Ministerstvu dopravy České republiky iniciovat, resp. zajistit změnu příslušných právních předpisů tak, aby:
 - vlastníci a správci pozemků v okolí lanové dráhy měli zákonnou povinnost udržovat dřeviny (vegetaci) v takovém stavu a výšce, aby svým případným pádem neohrozily bezpečnost provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost drážní dopravy a zároveň aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná sankcemi při jejím nedodržení;
 - umožnit provozovatelům lanových drah předcházet možnosti pádu stromů v dopadové vzdálenosti na dráhu, ohrožujících bezpečnost provozu dráhy, jejich kácením.
- 23. ledna 2019, **Vesec u Liberce – Jablonec nad Nisou**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 2652 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P5508. Drážní inspekce doporučila:
Drážnímu úřadu:
 - vzhledem ke skutečnosti, že došlo k opakovaným uvážnutím silničních motorových vozidel na železničních přejezdech, které byly po významné opravě nebo přestavbě schválené Drážním úřadem, aniž by bylo ověřeno splnění všech platných norem včetně ČSN 73 6380, aby byl zajištěn plynulý průjezd silničních vozidel, resp. aniž by byl železniční přejezd správně označen odpovídajícím dopravním značením o omezení provozu silničních vozidel na pozemní komunikaci na přejezdu, přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci:
 - úpravy systému bezpečnosti tak, aby provozovatel dráhy dokázal porovnáním se skutečným stavem kriticky hodnotit údaje o kategorii a funkční třídě pozemní komunikace získané od správce pozemní komunikace;
 - systematického zjišťování kategorie a funkční třídy (skupiny) pozemní komunikace, včetně zajištění dokladování způsobu získání této informace;

- kontroly, zda dopravní značení před železničními přejezdy odpovídá kategorii a funkční třídě (skupině) pozemní komunikace, a kontroly plnění opatření stanovených při společných prohlídkách železničních přejezdů.
- 23. února 2019, **České Budějovice**, kdy došlo ke srážce dvou hnacích drážních vozidel při posunu. Drážní inspekce doporučila:
Drážnímu úřadu:
 - přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci kontroly možné instalace nesprávných pryžových manžet pístů brzdových válců brzdových jednotek hnacích drážních vozidel, především řady 362, 363, 162 a 163 u všech dopravců, a to z důvodu změny jejich vlastností vlivem mrazu (ztvrdnutí a zmenšení průměru pod potřebnou mez) a při spolupůsobení opotřebením – kavitace (korozního napadení feriticko-perlitické uhlíkové oceli) pracovních stěn brzdových válců zásadního propouštění tlakového vzduchu z brzdových válců do ovzduší.
 - 23. února 2019, **Karlov pod Pradědem**, kdy došlo k pádu drážního vozidla – sedačky č. 29 obsazené cestujícími za provozu lanové dráhy „KARLOVSKÝ EXPRES“. Drážní inspekce doporučila:
Drážnímu úřadu:
 - přijetí vlastního opatření, aby:
 - u stávajících visutých lanových drah s odpojitelným uchycením drážních vozidel – sedaček na dopravní lano, u kterých je pevné připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu kontrolováno pouze mechanicky, a to připojovací pojistkou tvořenou spínačem s lámací tyčinkou, byla mechanická kontrola pevného připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu doplněna dalším kontrolním prvkem, který bude jinak, než mechanicky, spolu se spínačem s lámací tyčinkou kontrolovat pevné připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu;
 - u nově do provozu zařazovaných lanových drah s odpojitelným uchycením drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu byla mechanická kontrola pevného připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu, tvořená spínačem s lámací tyčinkou, vždy doplněna dalším kontrolním prvkem, který bude jinak, než mechanicky, spolu se spínačem s lámací tyčinkou kontrolovat pevné připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu.
 - v rámci svých mezinárodních aktivit a jako člen sítě národních bezpečnostních orgánů prosazovat výše uvedená bezpečnostní doporučení i u příslušných orgánů členských států Evropské unie.
 - 4. března 2019, **Ronov nad Doubravou – Žleby**, kdy došlo ke srážce vlaku Os 15912 s vlakem Mn 84261. Drážní inspekce doporučila:
Ministerstvu dopravy ve spolupráci s Drážním úřadem:
 - při aktualizaci NIP zvážit možnost vybavení tratí ERTMS v jednodušším technickém provedení a v ekonomicky přijatelné úrovni, například i s využitím prostředků a funkcionalit v ČR dosud nezavedených, ale běžně využívaných v zahraničí (například prvky ETCS úrovně 1, využití provozního módu „Omezený dohled“ [Limited Supervision] a další);
 - při aktualizaci NIP navrhnout konkrétní postup a harmonogram vybavení ostatních tratí i mimo rámec stanovený právními předpisy EU (tratě sítě TEN-T) a právními předpisy ČR (tratě s rychlostí vyšší než 100 km/h), tedy i tratí se zjednodušeným řízením drážní dopravy, a doplnit v tomto smyslu NIP. S ohledem na zmíněné možnosti využití dalších a jednodušších variant provedení ERTMS/ETCS Drážní inspekce nedoporučuje odkládat implementaci ERTMS na období po roce 2030 nebo vyčkávat na stanovení dalších povinností ze strany právních předpisů EU, podmiňovat implementaci ETCS předcházející implementací GSM-R a v žádném případě nedoporučuje vázat implementaci až po provedení celkové modernizace nebo optimalizace tratě.

V případě, že se provádí celková modernizace nebo optimalizace tratě (i mimo TEN-T), doporučuje Drážní inspekce zařadit implementaci ETCS jako její nedílnou součást;

- vzhledem k možnosti, že na některých tratích nemusí být ERTMS implementováno ani v dlouhodobém horizontu, doporučuje Drážní inspekce zvážit jejich vyčlenění ze systému, na něž se vztahují požadavky dle směrnice o interoperabilitě a související právní předpisy EU, resp. umožnění implementace takového technického zařízení, které by na takových tratích umožnilo zvýšit úroveň zabezpečení jízdy drážních vozidel technickým řešením adekvátním k současnému stavu techniky a současně ekonomicky přijatelným na odpovídající úrovni bezpečnosti.

- 29. března 2019, **Kostelec u Heřmanova Městce**, kdy došlo k vykolejení hnacího drážního vozidla za jízdy vlaku Mn 83306. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- s využitím výkonu svých pravomocí přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy, Správa železnic, státní organizace, a u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů drah na dráze železniční:
 - vytvoření jednotných a jasných technologických postupů pro výkon kontroly a měření jazyků výhybek po jejich navaření a broušení, a sjednocení do jednoho závazného dokumentu.

- 29. března 2019, **Veselí nad Moravou**, kdy došlo k nezajištěné jízdě (samovolné ujetí) parní lokomotivy z vlečkové koleje, srážce se zarážedlem a vykolejení. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele lokomotivní kotle společnosti České dráhy, a. s., aby:
 - minimálně v rámci konání prohlídek a zkoušek lokomotivních kotlů v provozu u všech jím v úvahu připadajících provozovaných parních lokomotiv byla provedena kontrola stavu (včetně měření tloušťky stěn) přítokových rour (přivádějících páru k parnímu stroji lokomotivy) a rovněž byl při těchto kontrolách vizuálně zjištěn vnější a vnitřní stav povrchu předmětných rour,
 - na základě vyhodnocení a výsledků kontrol dle předchozího bodu zajistil výměnu nevyhovujících přítokových rour (přivádějících páru k parnímu stroji lokomotivy);
 - komplexně aktualizoval stávající vnitřní předpisy o provozování určených technických zařízení – lokomotivních kotlů nebo vydal nový, případně obecně platný vnitřní předpis o provozování určených technických zařízení, kam by se daly lokomotivní kotle zahrnout, v jejichž rámci bude zohledněn nepravdivý provoz lokomotivních kotlů a celková změna přístupu k jejich provozování;
 - aktualizace nebo vydání nových vnitřních předpisů dle předchozího bodu bylo provedeno nejpozději do doby nejbližšího podání žádosti o vydání osvědčení dopravce podle § 34h zákona č. 266/1994 Sb., kdy již tyto vnitřní předpisy budou k této žádosti přiloženy;
- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů parních lokomotiv v České republice.

- 1. dubna 2019, **Dopravní podnik města Brna, zastávka Masná**, kdy došlo ke srážce trolejbusu linky č. 15/33 s tramvají linky č. 2/600 (služební jízda). Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- apelovat na provozovatele drážní dopravy dráhy trolejbusové, aby v rámci údržby drážních vozidel byly nahrazovány komponenty (součásti), které mají vliv na bezpečné provozování drážní dopravy, výhradně komponenty (součástmi) v souladu s odpovídající schválenou výrobní dokumentací drážního vozidla, resp. součástkami se shodnými parametry, pokud již tyto

komponenty (součásti) nejsou z technologických důvodů vyráběny.

- 28. června 2019, **Vysoké Mýto**, kdy došlo k vykolejení vlaku Os 15048. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- v návaznosti na již dříve vydané bezpečnostní doporučení obsažené ve Zprávě o výsledcích šetření mimořádné události, č. j.: 6-1527/2018/DI, ze dne 5. 3. 2019, přijmout vlastní opatření, které ve spolupráci s provozovateli drah železničních, kategorie regionální, zajistí, aby u výhybek se samovratným přestavníkem na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy pojížděných vlaky, jež jsou osazeny světelným návěstidlem výhybky se samovratným přestavníkem, byla aktivní návěst „Jízda zajištěna“ návěstěna daným světelným návěstidlem doplněna o aktivní návěst zakazující jízdu pro případ, kdy výhybka v samovratném režimu není správně přestavena v přednostní poloze;
- přijmout vlastní opatření, které zajistí úpravu (rozšíření) stávajícího způsobu nabývání základních obecných znalostí, dovedností a postupů, nezbytných pro řízení drážního vozidla a výkon činnosti strojvedoucího, o povinné absolvování výcviku pro získání prvotních praktických návyků řešení situací vyžadujících okamžitou reakci na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků, a to ještě před započítím praktického jízdního výcviku při řízení jízdy vlaku;
- přijmout vlastní opatření, které zajistí „přemístění“ stávající záklopky záchranné brzdy v kabině strojvedoucího drážních vozidel řady 814 a 914 z pravé strany ovládacího pultu stanoviště strojvedoucího nebo zřízení duplicitní záklopky záchranné brzdy na takové místo, aby ji mohla v situaci bezprostředního ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy snadno použít také druhá osoba v kabině strojvedoucího sedící na nouzovém sedadle nebo stojící vlevo vedle osoby řídící drážní vozidlo.

- 13. července 2019, **Lubná – Zavidov**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 17750 s dodávkovým automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P1735. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny;
- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P1735 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.

Městskému úřadu Rakovník, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic II. Třídy:

- přijetí opatření, které zajistí, že 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 P1735 v obou směrech, budou dovybaveny žlutozeleným retroreflexním podkladem za účelem zvýraznění jmenovaných dopravních značek.

- 16. července 2019, **Hořetice**, kdy došlo ke střetnutí vlaku R 1083 s osobním automobilem na železničním přejezdu P65 s následným vykolejením. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích

a modernizací tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny;

- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P65 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany snižují pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.

Městskému úřadu Žatec, odboru dopravy a silničního hospodářství, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech pozemních komunikací III. Třídy:

- doplnit dopravní značku A 31a „Návěstní deska“ dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“.

- 21. července 2019, **Dopravní podnik hlavního města Prahy, Trojská – Nad Trojou**, kdy došlo ke srážce tramvaje linky č. 17 s osobním automobilem. Dražní inspekce doporučila:

Ministerstvu dopravy České republiky:

- iniciovat vznik předpisu (např. normy, úpravy stávajícího zákona, vyhlášky apod.), kde budou jednotně, jednoznačně a závazně stanovena pravidla pro osazování dopravního značení a další parametry (označení, zabezpečení, stanovení metodiky výpočtu rozhledových poměrů, údržby zeleně aj.) pro křížení tramvajových drah s pozemními komunikacemi a jejich bezprostřední okolí.

Dražnímu úřadu:

- zajistit u provozovatelů dráhy tramvajové prověření obdobných míst křížení dráhy tramvajové s pozemní komunikací jako v případě předmětné MU a ve spolupráci s obcemi, příp. jinými vlastníky pozemků stanovit a přijmout přechodná opatření u těchto křížení z hlediska údržby zeleně a odstraňování překážek v rozhledu na dráhu, a to do doby splnění bezpečnostního doporučení daného Ministerstvu dopravy České republiky, pokud již nejsou tato opatření stanovena.

- 24. července 2019, **Nová Paka – Lázně Bělohrad**, kdy došlo ke srážce vlaku Os 5700 se spadlým stromem s následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- z pozice národního bezpečnostní orgánu zajistit, aby provozovatelé drah ve svých vnitřních předpisech měli zapracován postup dle § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, a tento postup primárně a důsledně aplikovali, tedy aby příslušným zaměstnancům provozovatele dráhy vnitřní předpisy ukládaly povinnost odstranit stromoví ohrožující bezpečné provozování dráhy prvořadě bez využití ustanovení § 10 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.;
- periodicky provádět státní dozory ve věcech drah se zaměřením na prověření, zda se v okolí tratí nenachází stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, a v případě, že se nacházejí, zda příslušný provozovatel dráhy již aktivně postupoval dle zákonem mu daných pravomocí, tedy zda již zahájil efektivní kroky směřující k odstranění tohoto zdroje ohrožení.

Ministerstvu dopravy:

- na základě jednání s Ministerstvem zemědělství a Ministerstvem životního prostředí prosadit změny v zákonech č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), tak, aby tyto právní předpisy byly v souladu s ustanoveními § 10 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (aby jejich kolizemi nevznikal prostor pro rozdílné výklady a následně pro soudní spory), a umožňovaly tak zajistit odstraňování a oklešťování stromoví ohrožujícího bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy bez administrativních překážek a časově náročných procesů, a to jak provozovateli dráhy, tak samotným vlastníkům.

- 28. července 2019, **Chodová Planá – Mariánské Lázně**, kdy došlo k vykolejení hnacího drážního vozidla a 13 tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 64520. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- Přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci níže uvedených bezpečnostních doporučení u provozovatelů drah a dopravců v České republice:
 - požadovat úpravu ustanovení článků vnitřního předpisu provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, SŽDC D1 týkajících se umístování předvěstníků a rychlostníků, kdy současné znění čl. 197 „Předvěstník je nepřenositelné návěstidlo, které předvěstí traťovou rychlost od nejbližšího následujícího rychlostníku.“, čl. 1331 „Návěst Očekávejte traťovou rychlost...předvěstí strojvedoucímu snížení rychlosti od nejbližšího následujícího rychlostníku...“ a čl. 1349 „Předvěstník se umísťuje před nejbližší následující rychlostník na vzdálenost nejméně...“, ve spojení s čl. 118 „Předvěstění je činnost, při které je dán pokyn, který upozorňuje na návěst, která bude následovat.“, vylučuje umístění dalších rychlostníků mezi tato nepřenositelná návěstidla i když jsou v drážním provozu potřebná. V rámci úpravy článků např. zvážit zapracování povinnosti umístění opakovacího předvěstníku v úrovni rychlostníku, který je instalován mezi předvěstníkem umístěným na určenou vzdálenost od kmenového pro něj platného rychlostníku;
 - doporučit provozovatelům drah posouzení možnosti alternativního aplikování osazení vzdálenostních upozorňovadel nebo tzv. „opakovacích předvěstníků“ v případech zásadního snížení traťové rychlosti, jejíž nedodržení by mohlo vést až ke vzniku vážné nehody podobně, jako jsou v současnosti umístována vzdálenostní upozorňovadla před předvěstmi u hlavních návěstidel nebo opakovací přejezdničky;
 - požadovat od provozovatelů drah zlepšení přehlednosti údajů v TTP, zvýrazňování jejich aktuálních změn včetně barevného rozlišení a zvýrazňování těch snížení rychlostí, která mohou mít zásadní vliv na bezpečnost drážního provozu tak, aby svým způsobem zpracování vystupovaly z celkového rámce, jako údaje varovné a strojvedoucími nepřehlédnutelné, případně oddělení informací z hlediska bezpečnosti zásadních od ostatních a dále roztřídění podle jejich významu;
 - požadovat od dopravců vytvoření řídicího aktu (systému) k zajištění bezprostředního zjištění a přijetí opatření u osob řídících drážní vozidlo, které se prokazatelně neseznámily se změnami stavebně technických parametrů drah, jenž mají přímý vliv na zajištění bezpečnosti drážního provozu, a to ještě před uvedením drážního vozidla do pohybu;
 - požadovat po dopravcích, a to i v rámci udělování Osvědčení dopravce a výkonu státního dozoru ve věcech drah, zcela jednoznačně stanovený a pochybnosti vylučující způsob prokazatelného seznamování osob řídících drážní vozidlo, především se změnami stavebně technických parametrů drah a TTP;
 - v zájmu bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy iniciovat posouzení možnosti doplnění TJŘ o sloupec (sloupce) obsahující zásadní údaje z TTP, především stanovujících, resp. zásadně omezujících traťovou rychlost, zejména v případech, kdy se dle TTP jedná o omezení rychlosti trvalé;
 - doporučit dopravcům zkrácení stanovené lhůty platnosti znalosti traťových poměrů u osob řídících drážní vozidlo, a to ve vztahu ke skutečnosti, že v současné době dochází na českých železnicích k mnoha rekonstrukcím, optimalizacím a výstavbám, které mají za následek mnoho změn stavebně technických parametrů drah a staveb na dráze s přímým vlivem na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy.

Dále Drážní inspekce doporučila Drážnímu úřadu:

- aby v rámci svých pravomocí zajistil, že přijatý systém zajišťování bezpečnosti, zejména pak způsob posuzování rizik a přijímání opatření pro usměrňování rizik, bude provozovateli prováděn tak, aby jejich obecně stanovené postupy a metody byly aplikovány efektivněji i na konkrétní provozní situace;
- iniciovat zlepšení vzájemné spolupráce a součinnosti provozovatelů drah a dopravců při

usměrňování rizik, zejména v konkrétních případech, kdy dochází ke vzájemné interakci na společném rozhraní zasahujícím do provozování dráhy rizikem možného selhání lidského činitele při provozování drážní dopravy zaměstnanci dopravců, např. prostřednictvím konkrétních ustanovení ve Smlouvách o provozování drážní dopravy.

- 30. července 2019, **odbočka Moravice – Hradec nad Moravicí**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 23477 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7812. Dražní inspekce ještě před ukončením šetření upozornila a navrhla provozovateli dráhy SŽDC, s. o., a to do doby realizace změny zabezpečení železničního přejezdu dle Rozhodnutí Dražního úřadu (č. j. DUCR-118151/15/Kk, ze dne 1. 4. 2015) omezit traťovou rychlost na daném železničním přejezdu. Následně doporučila:

Dražnímu úřadu:

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

- 20. srpna 2019, **Lovosice**, kdy došlo k nezajištěné jízdě posunového dílu, jeho následné srážce s vraty a se speciálním drážním vozidlem, jeho vykolejení, a následné srážce speciálního drážního vozidla s vraty haly. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, které:
 - u provozovaných a nově do provozu uváděných staničních zabezpečovacích zařízení 3. kategorie – elektronických stavědel zajistí, aby při stavění jízdních cest pro jízdy drážních vozidel přes styk vzájemně zaústěných drah, uskutečňovaných formou posunu, kdy se konec posunové cesty nachází na jiné dráze, byla pro potvrzení povinně dokumentovaných úkonů obsluhy vždy zabezpečovacím zařízením vyžadována sekvence znaků, tzv. potvrzovací sekvence, obsahující název nebo číslo dráhy, na níž se konec jízdní cesty nachází;
 - zajistí, aby jednotné technologické postupy, jež jsou prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy dopravce Advanced World Transport, a. s. (od 2. 10. 2019 PKP CARGO INTERNATIONAL, a. s.), resp. ostatních dopravců v České republice, obsahovaly sled bezpečnostních zásad pro obsluhu brzdového, popř. pískovacího zařízení drážních vozidel osobou řídící drážní vozidlo, které při jízdě vlaku nebo posunu za zhoršených povětrnostních či adhezních podmínek zajistí snížení rychlosti drážních vozidel nebo jejich bezpečné zastavení na požadovaném místě, a to započítáním brzdění včas s předstihem menším brzdícím účinkem, resp. podpořením odvalování kol použitím pískovacího zařízení, pokud je tímto zařízením drážní vozidlo vybaveno.

- 21. srpna 2019, **Ronov nad Doubravou a Třemošnice**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 15929 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P3762. Dražní inspekce doporučila:

Městskému úřadu Chrudim, jakožto příslušnému silničnímu správnímu úřadu:

- zajistit doplnění vodorovného dopravního značení v prostoru železničního přejezdu P3762, zejména pak doplnění dopravní značky V6b „Příčná čára souvislá STOP“ v souladu s TP 133 a v minimální vzdálenosti 2200 mm od osy koleje dle ČSN 73 6380.

- 23. srpna 2019, **Zákupy-Božíkov – Mimoň**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 6606 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P3395. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- ve spolupráci s příslušnými provozovateli drah se přednostně, plošně a intenzivně zaměřit na problematiku železničních přejezdů, u kterých je hranice nejbližší křižovatky vzdálena od nebezpečného pásma přejezdu méně než 30 m, a pokud nejdou zrušit ani řešit mimoúrovňovým křížením dráhy s pozemní komunikací, alespoň na nich systematicky zvyšovat bezpečnost např. využitím opatření popsaných v bodě 4.2.1 závěrečné zprávy k mimořádné události.

- 25. srpna 2019, **Dopravní podnik města Olomouce, zastávka U Dómu**, kdy došlo k nezajištěné (samovolné) a posléze neřízené jízdě tramvajového vlaku linky č. 2, kurz 1, ve směru spádu dráhy, v jejímž průběhu došlo ke srážce s odstaveným silničním motorovým vozidlem. Dražní inspekce doporučila:
Dražnímu úřadu:
 - přijetí vlastního opatření, které zajistí, aby:
 - na všech vyrobených drážních vozidlech typové řady EVO (EVO 1 a EVO 2), u nichž zapojení ovládání kolejnicových neadhezních elektromagnetických brzd odpovídá provedení dle technických podmínek „TP 6-07-EVO1-01/06-DPMO“ motorového jednočládkového jednosměrného bezbariérového tramvajového vozidla EVO 1, resp. „TP 6-07-EVO1-01/03-DPMO“ motorového jednočládkového jednosměrného oboustranného bezbariérového tramvajového vozidla EVO 1/O, platných od 10. 5. 2017, byly provedeny úpravy zapojení jističů FA11 a FA13 a zapojení ovládání kolejnicových neadhezních elektromagnetických brzd tak, aby tyto brzdy bylo možné aktivovat i při vypnutém řízení (za podmínky zapnutí vozových baterií);
 - všechna drážní vozidla typové řady EVO (EVO 1 a EVO 2) byla pro případ, kdy se nedostaví odpovídající brzdný účinek mechanické – elektrohydraulické kotoučové brzdy pro zastavení drážního vozidla a jeho zajištění proti pohybu, vybavena mechanickými prostředky k zajištění vozidel proti pohybu, např. zajišťovacími klíny.

- 6. září 2019, **Praha-Uhřetěves**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 2522 s jízdní soupravou na železničním přejezdu P5674. Dražní inspekce doporučila:
Dražnímu úřadu:
 - ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky iniciovat změnu české technické normy ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění, tak, aby u železničních přejezdů zabezpečovaných světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením doplněným celými závory, která se sklápějí polovičními břevny závor současně proti sobě a která po sklopení nezasahují před železničním přejezdem do jízdního pruhu pro opačný směr jízdy silničních vozidel, bylo přednostně uplatňováno postupné (sekvenční) sklápění polovičních břeven celých závor proti sobě v témže jízdním pruhu;
 - ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky iniciovat změnu české technické normy ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění, tak, aby červenobílý návěstní nátěr na vnitřní straně břeven celých závor byl nahrazen jiným (zákaz neevokujícím), resp. aby byl doplněn instrukcí, nabádající řidiče silničního motorového vozidla, z jakékoliv příčiny uzavřeného na železničním přejezdu mezi sklopenými závorovými břevny, k urychlenému opuštění železničního přejezdu přeražením břevna závory.Magistrátu hl. města Prahy, jakožto příslušnému silničnímu správnímu úřadu:
 - zajistit doplnění vodorovného dopravního značení v prostoru železničního přejezdu P5674, zejména pak doplnění dopravní značky V5 „Příčná čára souvislá“ v souladu s TP 133.

- 12. září 2019, **Hněvčoves – Všestary**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 5505 s osobním automobilem na železničním přejezdu P5391. Dražní inspekce doporučila:
Dražnímu úřadu:
 - přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Dražní inspekcí již dříve

vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny;

- přijetí opatření, kterým bude zajištěno provedení opravy povrchu účelové komunikace na parcelním pozemku číslo 589/1 s cílem odstranění výtluhu, nacházejícího se v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu P5391, a to ve směru jízdy do obce Sovětice.

- 1. října 2019, **Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 4507 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7115. 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 železničních přejezdů P7115 a P3926 zabezpečených v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany snižují pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.

- 20. října 2019, **Blansko a Rájec-Jestřebí**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Ex 575 s osobním automobilem na železničním přejezdu P6803. Dražní inspekce doporučila:

Městskému úřadu Blansko, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic III. Třídy a Dražnímu úřadu:

- zajistit provedení úpravy stávajícího vodorovného dopravního značení před železničním přejezdem P6803 ve směru jízdy od obce Dolní Lhota a rozšířit v odpovídající vzdálenosti před, přes a za tímto železničním přejezdem, vodorovné dopravní značení o dopravní značku č. V4 „Vodící čára“.

- 3. listopadu 2019, **Praha-Malešice**, kdy došlo k vykolejení 9 vozů za jízdy vlaku Pn 59701. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, které u provozovatelů drah zajistí:
 - z hlediska současného a budoucího možného rozvoje nejmodernějších defektoskopických metod soustavné prověřování, resp. vyhodnocování veškerých dostupných defektoskopických metod, kterými je možno zjistit skryté vady v oblasti paty jazykové kolejnice a aplikaci nejúčinnější metody či metod v systému prováděné kontrolní činnosti;
 - v případě absence adekvátního technologického řešení zjišťování skrytých vad, resp. následných trhlin v oblasti paty jazykové kolejnice přijetí opatření, které by u drtivé většiny jazyků, dlouhodobě namáhaných cyklickým střídáním vysokých teplot a intenzivním železničním provozem, dokázalo zamezit porušení jejich nosného průřezu, např. zavedením cyklické výměny jazyků v termínech, vycházejících z relevantní analýzy;
 - provedení mimořádné kontroly stavu a dotažení šroubů krátkých spojek na jazycích výhybek a zajištění jejich trvalé a pravidelné kontroly i v budoucnosti.

- 5. listopadu 2019, **Čachnov – Skuteč**, kdy došlo k jízdě vlaku Os 15356 na obsazenou traťovou kolej. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- apelovat na provozovatele drah, aby údržbové práce a opravy na trati (zejména za použití traťové mechanizace) byly prováděny přednostně při výluce koleje, při které platí přísnější pravidla týkající se zejména zahajování a ukončování výluky, než ve vlakové přestávce, jak tomu bylo u předmětné MU.
- 27. listopadu 2019, **Praha-Běchovice**, kdy došlo k nedovolené jízdě vlaku Pn 57506 kolem návěstidla s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro souběžně jedoucí Ex 285. Dražní inspekce doporučila:

Ministerstvu dopravy ve spolupráci s Dražním úřadem:

- iniciovat změnu a doplnění obsahu bodu 1.7 přílohy 3 k vyhlášce č. 16/2012 Sb., a to o informování o relevantních mimořádných událostech, ke kterým došlo na vymezené dráze nebo její části (přičemž je důležité nevztahovat je pouze k jednomu dopravci, ale ke všem vzniklým mimořádným událostem na dané dráze).
- 9. prosince 2019, **Zámorsk**, kdy došlo ke srážce vlaku Ex 282 s uvolněným krytem spojovacích tyčí výhybky. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- s využitím výkonu svých pravomocí přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy, Správa železnic, státní organizace, a u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů drah na dráze železniční:
 - provést mimořádné bezpečnostní školení z manipulace s kryty elektrického ohřevu výhybek a s kryty žlabových pražců výhybek u všech zaměstnanců manipulujících s těmito kryty, kde budou prokazatelně seznámeni se všemi požadavky na manipulaci s nimi;
 - zařadit toto školení do náplně vstupních a pravidelných bezpečnostních školení příslušných zaměstnanců;
 - v rámci vlastní pravidelné kontrolní činnosti nařídít průběžnou kontrolu uzavření, zajištění a celkového stavu výše uvedených krytů výhybek;
 - stanovit pravidla pro vnitřní kontrolní činnost odborných správ a provozních jednotek při práci na zařízení v provozované koleji (především v oblasti zajištění bezpečnosti a dodržování stanovených pracovních postupů), včetně jasných požadavků pro tyto kontroly (např. četnost, druhy a způsob kontroly, jejich zaznamenávání a evidenci apod.).