



Výroční zpráva 2020

Obsah

Drážní inspekce v roce 2020.....	5
Základní personální údaje.....	6
Vývoj počtu vlastního šetření mimořádných událostí.....	6
Mimořádné události.....	7
Mimořádné události.....	8
Mimořádné události na dráhách železničních kromě dráhy speciální (metra).....	9
Mimořádné události na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních (v metru).....	10
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	11
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	12
Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	13
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2020.....	15
Přehled šetřených MU včetně vydání závěrečné zprávy.....	15
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	28
Bezpečnostní doporučení k MU z roku 2020.....	28

DRÁŽNÍ INSPEKCE V ROCE 2020

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

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

Šetření MU Drážní inspekci vychází zejména z těchto právních předpisů:

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

Drážní inspekce, jakožto národní vyšetřovací orgán pro nezávislé zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě v České republice, je členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při Agentuře Evropské unie pro železnice (dále také jen Agentura). Jedním z hlavních poslání Agentury v oblasti šetření nehod je podle evropské legislativy (směrnice 2004/49/ES, o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic), ve znění pozdějších předpisů, respektive Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, o bezpečnosti železnic) podpora národních vyšetřovacích orgánů v jejich činnosti, zejména podpora jejich spolupráce při šetření drážních nehod a incidentů, šíření bezpečnostně významných informací a podpora vzájemné výměny zkušeností. Během roku 2020 si plnila Drážní inspekce povinnosti vůči Agentuře, které vyplývají ze zákona č. 266/1994 Sb., zejména informovala stanoveným způsobem Agenturu o zahajovaných šetřeních, a to do 7 dnů od zahájení šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, průběžně informovala o svých zjištěních a vkládala do databáze ERAIL závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádných událostí, jejichž šetření dokončila. Agentuře byla rovněž zaslána anglická verze Výroční zprávy (NIB Annual Report 2020).

Česká republika se musela v roce 2020, obdobně jako všechny další státy, vypořádat s negativními důsledky pandemie COVID-19. Tato pandemie se promítla i do fungování Drážní inspekce, kdy bylo mimo jiné v rámci preventivních opatření s ohledem na ochranu zdraví zaměstnanců Drážní inspekce umožněno vykonávat službu z jiného místa. Řada zaměstnanců toho využila a vykonávala službu z místa bydliště, a tím minimalizovala možnost nákazy například cestou do kanceláře či na samotném pracovišti. Dalším opatřením majícím vliv na činnost Drážní inspekce v době pandemie bylo omezení výjezdů k mimořádným událostem pouze na zákonem o dráhách dané MU, tedy na vážné nehody na dráze železniční, vyjma dráhy speciální.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

V roce 2020 byla realizována školení a semináře zaměřená na **odborné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace** zaměstnanců Drážní inspekce. Vzhledem k omezením související s pandemií COVID-19 byla řada původně plánovaných školení zrušena nebo přesunuta na rok 2021.

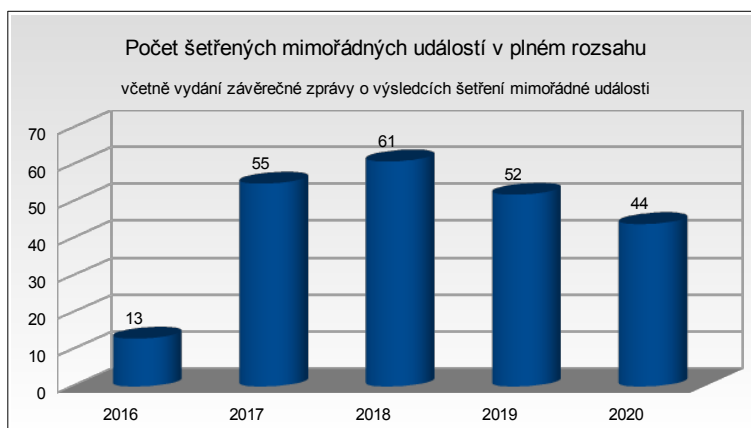
Kvalifikační struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	s VŠ vzděláním II. stupně	22	57,89
	s VŠ vzděláním I. stupně	6	15,79
	se SŠ vzděláním	10	26,32
	s nižším vzděláním	0	0,00
	celkem	38	100,00

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20 – 30 let	2	5,30
	31 – 40 let	11	28,90
	41 – 50 let	9	23,70
	51 – 60 let	10	26,30
	nad 60 let	6	15,80
	celkem	38	100,00

Zaměstnanost žen		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	ženy	6	15,79

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 se jednalo již průměrně o 53 mimořádných událostí.



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

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

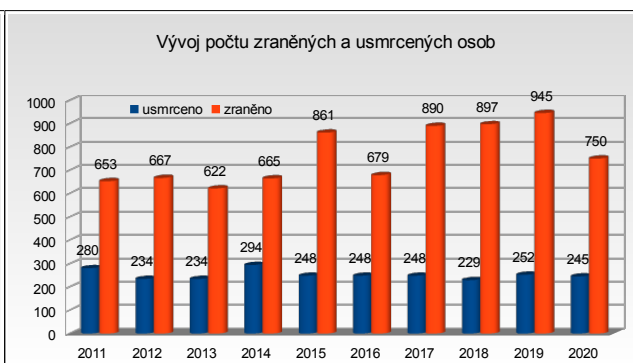
Mimořádnou událostí je nehoda nebo incident, ke které došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a která ohrozila nebo narušila

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

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

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

Incidentem je jiná událost než nehoda.

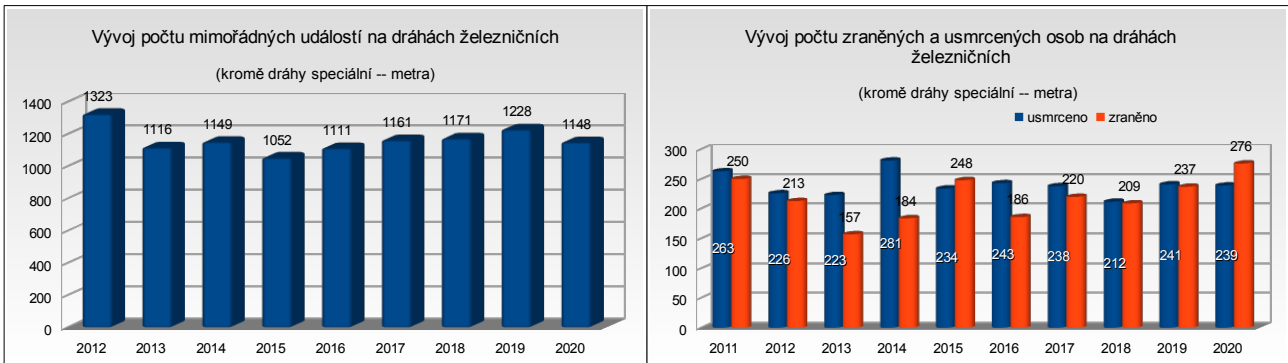


2020	počet MU	% rozdíl porovnání s r. 2019	počet usmrcených osob	% rozdíl porovnání s r. 2019	počet zraněných osob	% rozdíl porovnání s r. 2019
dráha celostátní	775	-7,30	195	-7,14	141	-1,40
dráha regionální	244	1,24	44	41,94	132	53,49
dráha vlečka	129	-11,03	0	0,00	3	-62,50
dráha tramvajová	1967	-27,95	1	-85,71	328	-32,37
dráha trolejbusová	540	-21,51	1	nárůst z 0	126	-37,93
dráha speciální	25	-19,35	4	0,00	9	-10,00
dráha lanová	11	-8,33	0	0,00	11	10,00
dráha místní	0	0,00	0	0,00	0	0,00
dráha zkušební	0	-100,00	0	0,00	0	0,00
celkem	3691	-21,28	245	-2,78	750	-20,63

Počet šetřených mimořádných událostí hlášených do Agentury Evropské unie pro železnice										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
srážka vlaků	7	1	2	7	6	3	9	11	10	9
vykolejení vlaku	8	4	14	6	5	4	10	13	12	12
srážka s překážkou	4	6	1	1	4	0	6	2	4	2
střetnutí na přejezdu	1	7	5	7	8	2	17	22	11	12
požár drážního vozidla	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
újma na zdraví způsobená jedoucím DV	4	1	2	2	1	1	3	4	2	5
jiné mimořádné události	1	4	7	6	2	2	10	9	11	4
celkem	26	23	31	29	26	12	55	61	50	44

Mimořádné události na dráhách železničních kromě dráhy speciální (metra)

Počet mimořádných událostí na dráhách železničních kromě dráhy speciální (metra) meziročně klesl o 80 případů, přičemž celkový počet těchto událostí byl nejnižší za posledních pět let. Celkem při těchto událostech zemřelo 239 osob a dalších 276 bylo zraněno. Největší podíl na počtu usmrčených osob ve statistických výstupech Drážní inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem, případně střetnutí na železničních přejezdech (více viz samostatné kapitoly – Střetnutí na železničním přejezdu, Střet vlaku s osobou).



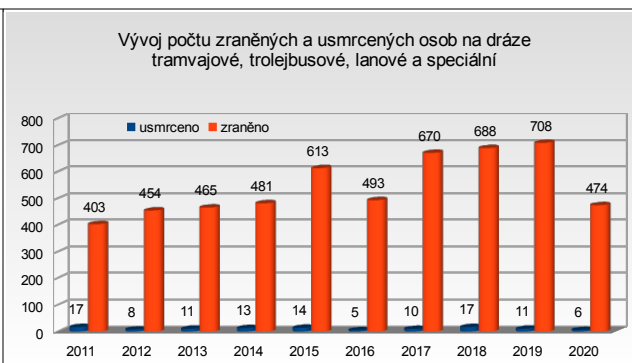
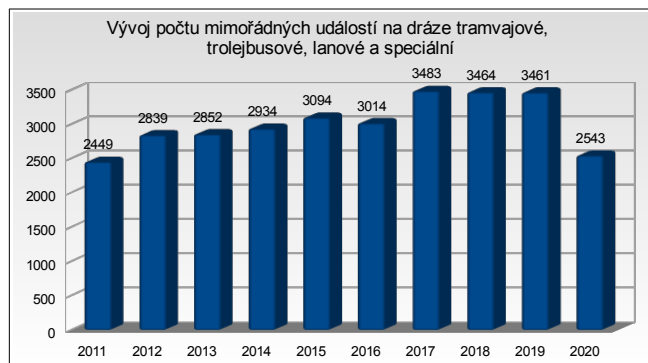
Počet mimořádných událostí na dráhách celostátních a regionálních

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykojení 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	5	0	0	18	0	0	8	0	0	3	0	0	11	0	0	12	11	1	16	3	12	8	0	0	81	14	13
Jihomoravský	7	0	1	12	1	0	7	0	0	4	0	0	20	0	0	37	31	6	9	4	4	22	0	6	118	36	17
Karlovarský	1	2	22	8	0	0	3	0	3	1	0	0	0	0	0	8	8	0	3	0	3	2	0	0	26	10	28
Královéhradecký	1	0	0	8	0	0	2	0	0	0	0	0	6	0	0	9	6	3	12	4	5	0	0	0	38	10	8
Liberecký	0	0	0	12	0	0	1	0	0	1	0	0	3	0	0	5	4	1	5	1	3	2	0	1	29	5	5
Moravskoslezský	9	0	4	22	0	0	3	0	0	6	0	0	16	0	0	29	23	6	13	4	8	22	0	6	120	27	24
Olomoucký	1	0	0	13	0	0	3	0	0	1	0	0	12	0	0	15	12	3	8	2	6	16	0	4	69	14	13
Pardubický	0	0	0	4	0	0	7	0	0	1	0	0	12	0	0	18	14	4	4	0	1	8	0	1	54	14	6
Píseňský	2	0	19	5	0	0	4	0	0	8	0	5	5	0	0	12	10	3	7	7	2	3	0	2	46	17	31
Praha	2	0	1	10	0	0	3	0	0	0	0	0	13	0	0	24	16	8	2	2	0	11	0	1	65	18	10
Středočeský	5	1	36	23	0	0	16	0	0	6	0	0	15	0	0	36	31	5	31	7	34	15	0	2	147	39	77
Ústecký	2	0	0	26	0	1	12	0	0	1	0	0	17	0	0	24	17	7	8	1	4	24	0	3	114	18	15
Vysočina	3	0	1	17	0	0	7	0	0	2	0	0	8	0	0	6	2	4	11	2	3	10	1	4	64	5	12
Zlínský	0	0	0	8	0	0	1	0	0	3	0	0	6	0	0	14	10	4	12	2	8	4	0	2	48	12	14
Celkem MU (druh)	38	3	84	186	1	1	77	0	3	37	0	5	144	0	0	249	195	55	141	39	93	147	1	32	1019	239	273

Počet mimořádných událostí na vlečkách a dráhách zkušebních

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykojení 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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	
Jihomoravský	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	
Karlovarský	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	
Královéhradecký	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liberecký	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moravskoslezský	3	0	0	4	0	0	15	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	3	0	0	28	0	0	
Olomoucký	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	3	0	0	8	0	0	
Pardubický	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	6	0	0	
Píseňský	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	
Praha	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	7	0	0	
Středočeský	1	0	0	2	0	0	17	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	0	0	27	0	1	
Ústecký	4	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	9	0	0	30	0	1	
Vysočina	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	5	0	0	
Zlínský	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	1	5	0	1	
Celkem MU (druh)	12	0	0	6	0	0	71	0	1	2	0	0	1	0	0	1	0	1	5	0	0	31	0	1	129	0	3	

Mimořádné události na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních (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	16	0	14	275	0	6	8	0	1	0	0	0	1	0	0	10	1	9	54	0	19	364	1	49
Liberec a Jablonec	0	0	0	16	0	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	5	2	0	0	27	0	6
Most a Litvínov	1	0	0	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	5	0	1	14	0	2
Olomouc	2	0	0	31	0	2	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	12	0	6	49	0	8
Ostrava	11	0	13	111	0	2	12	0	0	1	0	0	2	0	0	11	0	11	37	0	24	185	0	50
Pišeň	6	0	0	78	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	5	10	0	7	100	0	15
Praha	33	0	1	1023	0	71	7	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	42	125	0	84	1228	0	198
Celkem MU (druh)	69	0	28	1540	0	85	33	0	1	3	0	0	5	0	0	72	1	73	245	0	141	1967	1	328

Počet mimořádných událostí na dráze trolejbusové

Město	Srážky DV s DV			Srážky DV se sil. vozidlem			Požáry DV			Střet s osobou			Ostatní MU			Celkem MU (město)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Brno	6	0	0	82	1	6	0	0	0	2	0	2	62	0	23	152	1	31
České Budějovice	5	0	0	25	0	5	0	0	0	0	0	0	17	0	12	47	0	17
Hradec Králové	2	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	8	33	0	8
Chomutov a Jirkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jihlava	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0
Mariánské Lázně	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Opava	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4	10	0	4
Ostrava	5	0	0	19	0	0	1	0	0	0	0	0	25	0	7	50	0	7
Pardubice	0	0	0	28	0	5	0	0	0	0	0	0	16	0	14	44	0	19
Pišeň	2	0	0	49	0	3	0	0	0	0	0	0	11	0	10	62	0	13
Praha	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Teplice	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	9	0	0
Ústí nad Labem	5	0	0	39	0	1	0	0	0	0	0	0	45	0	18	89	0	19
Zlín a Otrokovice	0	0	0	22	0	2	0	0	0	0	0	0	6	0	6	28	0	8
Celkem MU (druh)	26	0	0	309	1	22	1	0	0	2	0	2	202	0	102	540	1	126

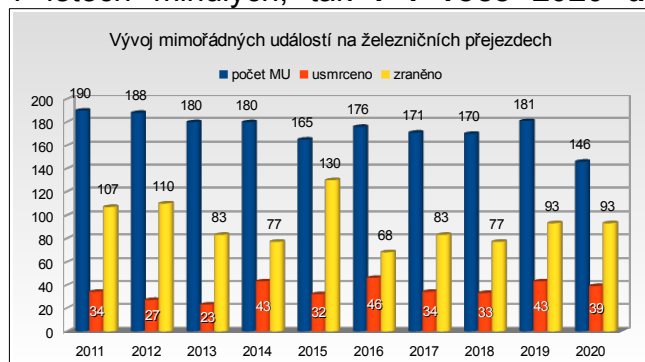
Následkem MU na dráze speciální (v metru) v roce 2020 zemřely 4 osoby a 9 osob bylo zraněno.

Na lanových dráhách se v roce 2020 stalo 11 MU, při kterých bylo 11 osob zraněno. Nikdo při MU na dráze lanové nezemřel.

Mimořádné události na dráze speciální	
druh MU	počet
střet s osobou	12
vykolejení DV	1
nedovolená jízda	6
ostatní MU	6
Celkem	25

Mimořádné události na železničních přejezdech

V roce 2020 se na železničních přejezdech událo celkem 146 střetnutí. Stejně jako v letech minulých, tak i v roce 2020 docházelo k největšímu počtu nehod na

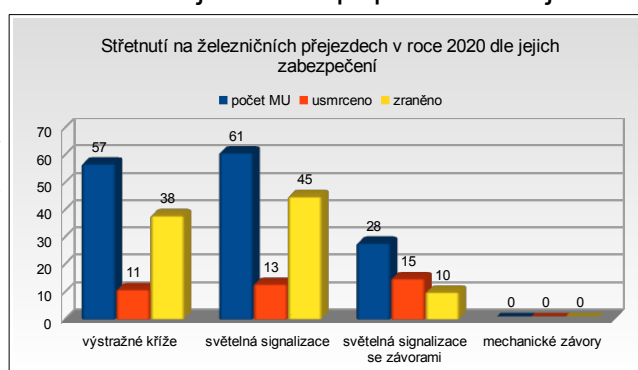


železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor. Nejvíce zemřelo osob při mimořádných událostech na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací doplněnou závorovými břevny, kde zemřelo celkem 15 osob, přičemž téměř všichni usmrcení jsou chodci, kteří podlezi nebo obešli sklopená závorová břevna a vstoupili na dráhu v době příjezdu vlaku. Pouze v jednom případě se jednalo

o motocyklistu, který narazil do boku vlaku při ujždění Policií ČR. 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 a nerespektování právních předpisů.

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 břevn.



Střetnutí na přejezdech v roce 2020 dle krajů				Střetnutí na přejezdu dle měsíců v roce 2020			
kraj	počet MU	usmrceno	zraněno	měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	16	3	12	leden	11	1	6
Jihomoravský	9	4	4	únor	8	1	14
Karlovarský	3	0	3	březen	7	2	4
Královéhradecký	12	4	5	duben	9	6	4
Liberecký	5	1	3	květen	11	4	5
Moravskoslezský	15	4	8	červen	13	4	19
Olomoucký	9	2	6	červenec	26	7	10
Pardubický	4	0	1	srpen	12	4	3
Plzeňský	7	7	2	září	15	4	13
Praha	2	2	0	říjen	8	3	4
Středočeský	32	7	34	listopad	12	0	6
Ústecký	8	1	4	prosinec	14	3	5
Vysočina	11	2	3				
Zlínský	13	2	8				

Z hlediska dlouhodobých statistických dat mají nejtragičtější následky střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. Drážní inspekce dlouhodobě doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorovými břevny, protože tento způsob zabezpečení 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 nejméně frekventovaných nebo kde je vyšší traťová rychlost. V roce 2020 pak Dražní inspekce mimo jiné vydávala na základě výsledků šetření mimořádných událostí další bezpečnostní doporučení, aby byly výstražné kříže, vč. případných svíslých dopravních značek P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, opatřeny retroreflexním fluorescenčním žlutozeleným podkladem, a tím se zvýšila viditelnost značení železničního přejezdu pro uživatele pozemní komunikace. Současně nadále doporučovala, aby byla realizována již dříve vydaná bezpečnostní doporučení zaměřená na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech.

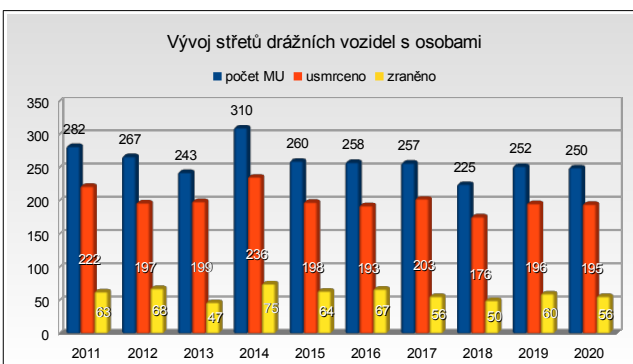
Střetnutí na přejezdech v roce 2020 dle zúčastněného uživatele přejezdu

uživatel ŽP	počet MU	usmrceno	zraněno
osoba	25	19	6
cyklista	1	1	0
motocykl	2	2	0
osobní automobil	94	17	51
autobus	1	0	11
nákladní automobil	20	0	20
traktor	3	0	5

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

Mimo železniční přejezdy umírali lidé především při střetu vlaku s osobou, kterých Dražní inspekce zaznamenala celkem 250, což je o 2 méně než v roce 2019.

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



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 2020 dle krajů				Střety s osobami dle měsíců v roce 2020			
kraj	počet MU	usmrceno	zraněno	měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	12	11	1	leden	21	16	5
Jihomoravský	37	31	6	únor	31	25	6
Karlovarský	8	8	0	březen	23	17	6
Královéhradecký	9	6	3	duben	12	9	3
Liberecký	5	4	1	květen	12	11	1
Moravskoslezský	29	23	6	červen	18	16	2
Olomoucký	15	12	3	červenec	25	18	7
Pardubický	18	14	4	srpen	25	21	4
Plzeňský	12	10	3	září	16	14	2
Praha	24	16	8	říjen	23	18	5
Středočeský	36	31	5	listopad	23	18	5
Ústecký	25	17	8	prosinec	21	12	10
Vysočina	6	2	4				
Zlínský	14	10	4				

Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

Mezi lety 2016 až 2020 došlo na železnici vyjma dráhy speciální (metra) celkem k 699 nedovoleným jízdám (tj. k nedovolené jízdě drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu nebo k nedovolenému odjezdu drážního vozidla z dopravy), v jejichž důsledku nebyla žádná osoba usmrcena, nicméně 102 osob bylo zraněno.

Následky mimořádných událostí							
	Počet MU	Usmrcených	Zraněných	Škoda [Kč]			
				Dražní vozidla	Dražní infrastruktura	Ostatní	Celkem
2020	153	0	22	21 935 197 Kč	9 748 072 Kč	0 Kč	31 683 269 Kč
2019	149	0	23	6 543 951 Kč	4 584 607 Kč	415 453 Kč	11 544 011 Kč
2018	148	0	22	26 784 756 Kč	3 257 555 Kč	136 860 Kč	30 179 171 Kč
2017	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

Nejčastěji jsou účastníky mimořádné události nedovolená jízda strojvedoucí ve věkovém rozpětí **41 – 50 let**. Obdobných hodnot však dosahuje i věková skupina 51 – 60.

Věk strojvedoucích					
	do 30	31 – 40	41 – 50	51 – 60	nad 60
2020	16	27	56	42	12
2019	21	32	40	44	11
2018	29	22	39	41	17
2017	21	19	33	33	21
2016	27	20	28	35	12

Z porovnání dostupných údajů o praxi strojvedoucích je dále patrné, že u většiny mimořádných událostí jsou jejich účastníky strojvedoucí **s praxí kratší než 5 let**. U této skupiny ale neplatí, že se jedná výhradně o mladší ročníky strojvedoucích, protože z části se jedná o strojvedoucí, kteří se rekvalifikovali na pozici strojvedoucího z jiné pracovní pozice v rámci železnice, případně předtím pracovali v úplně jiném oboru. Zároveň je nutné konstatovat, že Dražní inspekce nemá v současnosti k dispozici veškerá data o délce praxe strojvedoucích v řízení drážních vozidel k porovnání s celkovým počtem držitelů licence strojvedoucího.

Praxe strojvedoucích *) uvedeny pouze dostupné údaje					
	do 5	6 – 15	16 – 25	26 – 35	nad 35
2020	71	34	10	17	7
2019	74	28	7	20	14
2018	63	30	9	25	13
2017	42	27	9	20	17
2016	48	22	11	22	10

Podle druhu jízdy drážního vozidla nejčastěji došlo k projetí návěstidel u vlaků osobní dopravy, následované posuny a vlaky nákladní dopravy.

Druh jízdy drážního vozidla					
	Posun	Vlaky osobní dopravy	Vlaky nákladní dopravy	Vlaky celkem	
2020	51	76	26	102	
2019	45	66	38	104	
2018	38	70	40	110	
2017	43	56	28	84	
2016	39	54	29	83	

Typ nedovoleně projelých návěstidel					
	vjezdové	odjezdové	cestové	seřaďovací	jiné
2020	25	51	44	31	2
2019	29	53	37	30	0
2018	43	47	31	24	3
2017	22	44	33	25	3
2016	19	42	30	26	5

Provedení návěstidla				
	stožárové	trpasličí	krakorec / lávka	jiné
2020	122	21	8	2
2019	98	19	30	2
2018	111	20	15	2
2017	92	16	15	4
2016	85	28	7	2

Z hlediska umístění a provedení návěstidel se ve většině případů jednalo o návěstidla stožárová umístěná přímo u koleje nebo návěstidla umístěná 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 k projetí došlo o desítky metrů. Projetí návěstidla do 40 metrů, což odpovídá přibližně délce lokomotivy a jednoho čtyřnápravového vozu pro přepravu cestujících, evidujeme u 41 %. V naprosté většině případů se podařilo soupravu zastavit do 400 metrů za návěstidlem. Z hlediska

Ujetá vzdálenost [m] od projetí návěstidla do zastavení vlaku					Zjištění MU a způsob zastavení vlaku				
	do 40	40 – 400	400 – 1000	nad 1000		strojvedoucí	strojvedoucí – nevěděl o MU	generální stop	srážka / vykolejení
2020	63	76	5	9	2020	109	26	4	14
2019	52	73	9	12	2019	100	25	8	16
2018	44	70	20	11	2018	101	31	5	11
2017	45	57	16	7	2017	80	30	4	13
2016	35	56	10	12	2016	81	24	4	13

bezpečnosti je ohrožení u tohoto typu mimořádných událostí nejvyšší v případech, kdy vlak vjede do postavené vlakové cesty pro jiný vlak nebo do prostorového oddílu obsazeného jiným vlakem.

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 drahách 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.

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2020

Dražní 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. Dražní 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 šetření MU včetně vydání závěrečné zprávy

	Datum:	17. 1. 2020, 05:47 h		Místo:	Krásný Jez	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	838 915 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Os 7122 s jeho následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv1 před vjezdem na výhybku č. 1sv dopravny D3 Krásný Jez.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů stanovených provozovatelem dráhy nesledováním návěstidla Sv1 a nejednání podle zjištěných skutečností – nezastavení vlaku Os 7122 před výhybkou č. 1sv a nekontrolování jejího správného přestavení.

	Datum:	4. 2. 2020, 22:31 h		Místo:	Praha Masarykovo nádraží	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za seřaďovací návěstidlo, rozřez výhybky a vjetí do vlakové cesty pro vlak Os 8617.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

<p>Zdroj: Dopravní podnik města Brna, a.s.</p>	Datum:	17. 2. 2020, 08:25 h		Místo:	Brno, ulice Křížová	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	14	Škoda:	1 750 000 Kč
	Popis:	Srážka tramvaje linky č. 6 se zadní částí tramvaje linky č. 2 s následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:

- nezastavení tramvaje linky č. 6 před stojící tramvají linky č. 2.

Příspějící faktor:

- nesprávné vyhodnocení, popřípadě nevyhodnocení náhlé zdravotní indispozice řidičem tramvaje linky č. 6 a nepřijetí opatření k zajištění bezpečnosti.

Zásadní příčina:

- řízení tramvaje linky č. 6 podle rozhledových poměrů způsobem, který nezajistil bezpečné provozování drážní dopravy během nastalé dopravní situace v prostoru před hranicí křižovatky.

	Datum:	18. 2. 2020, 10:52 h		Místo:	Lichkov – Lichkov státní hranice	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Střet vlaku Pn 44251 se zaměstnancem externí firmy pracujícím v provozované dopravní cestě.				

Bezprostřední příčina:

- vstup zaměstnance externí firmy do průjezdného průřezu pojižděné traťové koleje v době průjezdu vlaku kolem pracovního místa.

Přispívající faktor:

- ovlivnění chování zaměstnance externí firmy návykovou látkou v době pracovní směny, při níž došlo k mimořádné události.

Zásadní příčina:

- nesplnění povinnosti zaměstnance externí firmy dbát během práce v přiměřené míře o svoji bezpečnost a zdraví, nevstupovat do provozované dopravní cesty bez soustředění se na provoz a po dobu průjezdu vlaku sledovat projíždějící drážní vozidla.

	Datum:	21. 2. 2020, 11:41 h		Místo:	Dobříš – Malá Hraštice	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	4	Škoda:	12 552 081 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 2012 s jízdní soupravou s následným vykolejením vlaku.				

Bezprostřední příčina:


- nedovolené vjetí jízdní soupravy na železniční přejezd P5737 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 2012 a bylo možné jej vidět a slyšet.

Přispívající faktory:

- omezený výhled řidiče vozidla na trať a ve stejném směru blížící se vlak vlivem směrového vedení a souběžné polohy silnice č. II/114 s železniční tratí a zhoršený výhled na protijedoucí vozidla vlivem vzrostlé vegetace na okraji lesa;
- znemožnění výhledu řidiče odbočující jízdní soupravy na vlak jedoucí ve stejném směru v bezprostřední blízkosti před železničním přejezdem P5737 po zahájení odbočování.

Zásadní příčina:

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


	Datum:	21. 2. 2020, 15:11 h			Místo:	Městec Králové – Chlumeč nad Cidlinou
	Usmrceno:	0	Zraněno:	6	Škoda:	3 171 617 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 15655 s nákladním automobilem tvořeným tahačem návěsů a návěsem s následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P4571 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 15655.

Zásadní příčina:

- jednání řidiče nákladního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal zvláště opatrně a na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ před železničním přejezdem nezastavil vozidlo na takovém místě, aby měl náležitý rozhled na trať, přičemž se odpovídajícím způsobem nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.


	Datum:	28. 2. 2020, 06:13 h			Místo:	Tábor
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	6 140 Kč
	Popis:	Střet vlaku Os 18402 se zaměstnancem provozovatele dráhy.				

Bezprostřední příčina:

- pohyb zaměstnance provozovatele dráhy na provozované dopravní cestě a neopuštění průjezdného průřezu před jízdou vlaku Os 18402.

Zásadní příčiny:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy pro činnosti na provozované nevyložené koleji při pohybu, pobytu a činnosti zaměstnanců v kolejišti;
- nekontrolování a nevyžadování plnění nařízených bezpečnostních opatření, a tím nezajištění bezpečnosti usmrceného zaměstnance provozovatele dráhy při jeho pohybu, pobytu a činnosti v kolejišti.


	Datum:	28. 2. 2020, 09:15 h			Místo:	Řevnice
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	237 987 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Služ 57394 s následným vykolejením na výkolejce a srážkou se stojícím speciálním hnacím drážním vozidlem				

Bezprostřední příčina:

- nezamýšlená jízda vlaku Služ 57394 přes výhybku č. 9 v železniční stanici Řevnice přestavenou do nesprávného (odbočného) směru na 5. SK.

Zásadní příčina:

- odpojení výhybky č. 9 železniční stanice Řevnice od mechanického přestavníku a od ústředního stavění bez přijetí odpovídajících dopravních opatření v rámci opravných prací.


 Zdroj: Správa železnic, státní organizace	Datum:	20. 3. 2020, 23:04 h		Místo:	Kolín	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	5 301 740 Kč
	Popis:	Srážka posunového dílu, tvořeného dvojicí samostatně jedoucích hnacích drážních vozidel, se stojícími drážními vozidly.				

Bezprostřední příčina:

- nepřizpůsobení rychlosti jízdy posunového dílu osobou řídící drážní vozidlo jízdě podle rozhledových poměrů, aby byla zajištěna bezpečnost posunu.

Příspěvajících faktory:

- řetězec závad:
 - při udělení svolení k posunu osobou řídící drážní dopravu v železniční stanici Kolín, které neobsahovalo minimální informace pro bezpečné zajištění posunu (zejména informace o kolejích, na kterých je dovoleno posunovat), jejichž absenci vedoucí posunové čety pověřený sjednáním posunu toleroval a od osoby řídící drážní dopravu je nevyžadoval,
 - při zpravení osoby řídící drážní vozidlo posunového dílu, která nebyla vedoucím posunové čety vyrozuměna o konkrétním postupu prací, zejména o kolejích, na kterých je dovoleno posunovat, jejichž absenci osoba řídící drážní vozidlo tolerovala a od vedoucího posunové čety je nevyžadovala, které neumožnilo osobě řídící drážní vozidlo zjistit, že posunová cesta není správně postavena,
 - při stavění a kontrole správného postavení posunové cesty, která nebyla osobou řídící drážní dopravu v železniční stanici Kolín postavena k místu, jež stanovil vedoucí posunové čety,
 - při uvedení posunového dílu do pohybu bez pokynu daného vedoucím posunové čety k uvedení posunového dílu do pohybu, který při posunu nezaujal takové místo, aby z něho mohl řídit pohyb vozidel, a bez znalosti konkrétního postupu prací.


 Zdroj: Správa železnic, státní organizace	Datum:	27. 4. 2020, 09:10 h		Místo:	Heřmanova Huť – Nýřany	
	Usmrceno:	4	Zraněno:	1	Škoda:	776 200 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 27413 s osobním automobilem.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P647 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 27413.

Zásadní příčina:

- jednání řidiče osobního automobilu před železničním přejezdem P647, kde si nepočínal zvlášť opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	7. 5. 2020, 10:05 h			Místo:	Děčín-Prostřední Žleb – Děčín východ
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	544 638 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda soupravy od vlaku Služ 59787 z železniční stanice Děčín-Prostřední Žleb zpět do mezistaničního úseku Děčín-Prostřední Žleb – Děčín východ s následnou srážkou s vlakem Lv 73839 a vykolejením této soupravy.				

Bezprostřední příčina:


- zahájení zpětné jízdy soupravy od vlaku Služ 59787 bez informování a souhlasu osoby řídící drážní dopravu v žst. Děčín-Prostřední Žleb a pokračování v tomto pohybu do mezistaničního úseku Děčín-Prostřední Žleb – Děčín východ.

Příspěvající faktor:

- předešlé jízdy stejného strojevodoucího v daném úseku organizované v rozporu s pravidly provozování dráhy, které přispěly k vytvoření vzorce jednání strojevodoucího vlaku Služ 59787.


Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy strojevodoucím vlakem Služ 59787.

	Datum:	16. 5. 2020, 13:05 h			Místo:	Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku
	Usmrceno:	0	Zraněno:	2	Škoda:	1 738 800 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 12818 s osobním automobilem s následným vykolejením hnacího drážního vozidla jednou nápravou.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P8324 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 12818, způsobené jednáním řidičky osobního automobilu, která na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nezastavila vozidlo na takovém místě, aby měla náležitý rozhled na trať a nepřesvědčila se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	12. 6. 2020, 10:14 h			Místo:	Jindřiš – Blažejov
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	10 918 Kč
	Popis:	Vykolejení taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Mn 21357.				

Bezprostřední příčina:

- jízda vlaku po koleji v nevyhovujícím technickém stavu přes místo s překročenými mezními provozními odchylkami v převýšení a zborcení geometrické polohy koleje.

Příspěvající faktor:

- nepřijetí včasného a odpovídajícího opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy – nedodržení stanoveného termínu a odklad odstranění zjištěného překročení mezních provozních odchylek geometrického uspořádání koleje z organizačních důvodů.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nesprávné stanovení parametrů pro vyhodnocování měření a stanovení opatření při zjištění nedodržení stanovených technických podmínek provozuschopnosti dráhy určených závaznými stavebnětechnickými parametry.

	Datum:	14. 6. 2020, 06:36 h		Místo:	Postupice – Benešov u Prahy	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	11	Škoda:	4 384 195 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 19104 s autobusem s následným vykolejením hnacího drážního vozidla jednou nápravou.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí autobusu na železniční přejezd P6029 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 19104, způsobené jednáním řidiče autobusu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	18. 6. 2020, 08:05 h		Místo:	Obrnice	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	138 701 Kč
	Popis:	Vykolejení za jízdy vlaku Os 6704.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené přestavení křižovatkové výhybky č. 25a pod jedoucím vlakem Os 6704, kterému předcházelo nezjištění, zda vlak Os 6704 dojel na určenou kolej celý, a předčasné zrušení postavené vlakové cesty pro tento vlak.

	Datum:	18. 6. 2020, 14:46/14:59 h		Místo:	Lysá nad Labem – Odbočka Káraný	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Střet vlaku Os 9143 nebo Os 9419 se zaměstnancem externí společnosti (bezpečnostní hlídkou).				


Bezprostřední příčina:

- nedovolený vstup zaměstnance vykonávajícího činnost bezpečnostní hlídky do průjezdného průřezu provozované traťové koleje v době jízdy vlaku Os 9143 nebo Os 9419.

	Datum:	23. 6. 2020, 10:10 h		Místo:	Brandýs nad Labem – Čelákovice	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	1	Škoda:	134 459 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 19413 s osobním automobilem.				


Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P2739 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 19413, způsobené jednáním řidiče osobního automobilu, který na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nezastavil vozidlo na takovém místě, aby měl náležitý rozhled na trať, a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	25. 6. 2020, 01:20 h			Místo:	Most nové nádraží
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	904 295 Kč
	Popis:	Vykolejení vlaku Mn 86658 na výhybce č. 32.				

Bezprostřední příčina:

- neodstranění prostředku pro zajištění drážního vozidla proti ujetí – zarážky z kolejnice před uvedením drážních vozidel vlaku Mn 86658 do pohybu.

	Datum:	29. 6. 2020, 08:24 h			Místo:	Světlá nad Sázavou
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku R 988 na vyloučenou traťovou kolej.				

Bezprostřední příčina:


- postavení vlakové cesty pro vlak R 988 a jeho odjezd ze železniční stanice Světlá nad Sázavou směrem k železniční stanici Leština u Světlé na vyloučenou 2. traťovou kolej.

Příspějící faktory:

- nesprávné umístění mechanické pomůcky znemožňující nechtěné či mylné stlačení nebo povytažení tlačítka na ovládacím pultu staničního zabezpečovacího zařízení, aby nemohla být dovolena jízda drážních vozidel na vyloučenou kolej;
- odvedení pozornosti výpravčího železniční stanice Světlá nad Sázavou od provádění dopravních úkonů spojených se zabezpečením jízd vlaků vlivem snahy souběžně řešit požadavky strojvedoucího externího dopravce nacházejícího se v dopravní kanceláři;
- absence technického prostředku v technologii provozovaného staničního zabezpečovacího zařízení reléového typu, který by zabránil pochybení obsluhy, uvedené v příčinné souvislosti se vznikem mimořádné události.

Příspějící faktor k pokračování nehodového děje:

- neumístění přenosného návěstidla „Stůj“ sloužícího ke krytí vyloučené koleje na záhlaví 2. traťové koleje železniční stanice Světlá nad Sázavou.


 Zdroj: Správa železnic, státní organizace	Datum:	4. 7. 2020, 12:00 h			Místo:	Prosenice
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	941 025 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Ex 1251 s uvolněnou součástí (komponentem) trakčního vedení v místě na dráze s neprovozoschopným trakčním vedením.				

Bezprostřední příčiny:

- technická závada trakčního vedení na záhlaví železniční stanice Prosenice, způsobená skrytou vadou materiálu kotevního nástavce nosného lana trakčního vedení;
- nepřijetí opatření potřebných pro bezpečný provoz drážních vozidel na staniční koleji záhlaví žst. Prosenice, jež je pokračováním traťové koleje č. 1 Přerov – Prosenice, a povolení jízdy vlaku Ex 1251 přes místo s neprovozoschopným trakčním vedením.

Příspěvající faktor:

- nezohlednění možné povážlivější příčiny technické závady trakčního vedení – prověšení trakčního vedení na přerovsko/dluhonickém zhlaví železniční stanice Prosenice samostatným elektrodispečerem a nezpravení osoby řídící drážní dopravu v žst. Prosenice o neprovozuschopnosti trakčního vedení, což mělo za následek povolení jízdy vlaku Ex 1251 přes místo s neprovozuschopným trakčním vedením.


	Datum:	7. 7. 2020, 15:08 h		Místo:	Pernink – Nové Hamry	
	Usmrceno:	2	Zraněno:	22	Škoda:	25 390 500 Kč
	Popis:	Nedovolený odjezd vlaku Os 17113 a jeho následná srážka s protijedoucím vlakem Os 17110				

Bezprostřední příčina:


- nesplnění ohlašovací povinnosti strojvedoucím vlaku Os 17113 v dopravně D3 Pernink, nevyčkání příjezdu protijedoucího vlaku, nezažádání o souhlas k odjezdu vlaku a jeho nedovolený odjezd do prostorového oddílu trati obsazeného vlakem Os 17110.

Příspěvající faktor:


- absence technického (zabezpečovací) zařízení, které by eliminovalo možné selhání lidského faktoru v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

	Datum:	10. 7. 2020, 17:39 h		Místo:	Praha-Běchovice	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	20 117 368 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda soupravy od vlaku Os 8856 opačným směrem za účelem evakuace cestujících z vlaku Ex 506 s následnou srážkou s vlakem R 989 a vykolejením 1 drážního vozidla.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.


	Datum:	14. 7. 2020, 21:35 h		Místo:	Úvaly – Český Brod	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	36	Škoda:	45 345 983 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Os 9359 s vlakem Nex 60051 s následným vykolejením.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	15. 7. 2020, 07:53 h		Místo:	Velké Opatovice – Šebetov	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	2	Škoda:	2 517 045 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 14704 s nákladním automobilem s následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P6953 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 14704, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který se nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	15. 7. 2020, 19:15 h		Místo:	Medlešice	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	587 000 Kč
	Popis:	Vykolejení vlaku Os 5338 poslední nápravou na výhybce č. 1.				


Zdroj: Správa železnic, státní organizace

Bezprostřední příčina:

- nedovolené přestavení výhybky č. 1 pod jedoucím vlakem Os 5338, kterému předcházelo nezjištění, zda vlak Os 5338 dojel na určenou kolej celý, a předčasné zrušení postavené vlakové cesty pro tento vlak.


Příspěvající faktor:

- situační faktory a z nich plynoucí časová tíseň, která nebyla subjektivně ze strany výpravčího správně eliminována v důsledku nedostatečné bdělosti a uvědomění si rizika.

	Datum:	21. 7. 2020, 16:43 h		Místo:	Čermná nad Orlicí – Borohrádek	
	Usmrceno:	2	Zraněno:	0	Škoda:	583 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Sp 1797 s užitkovým automobilem.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí užitkového automobilu na železniční přejezd P4875 v době, kdy se k němu blížil vlak Sp 1797, způsobené jednáním řidičky automobilu, která na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nezastavila vozidlo na takovém místě, aby měla náležitý rozhled na trať, a nepřesvědčila se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	22. 7. 2020, 07:12 h		Místo:	Jablonné nad Orlicí	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 7152 za úroveň cestového návěstidla Lc1 s návěstí zakazující jízdu a jeho vjetí do postavené vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 7151.				

Zdroj: Správa železnic, státní organizace

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Lc1 železniční stanice Jablonné nad

Orlicí strojvedoucím vlaku Os 7152.

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.

	Datum:	22. 7. 2020, 14:52 h		Místo:	Lázně Kynžvart	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	3	Škoda:	4 580 906 Kč
	Popis:	Jízda vlaku Os 7004 za úroveň odjezdového návěstidla S1 zakazujícího jízdu, vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Ex 515 a následné vykolejení vlaku.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené uvedení vlaku do pohybu bez výpravy jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla a následné nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla S1 žst. Lázně Kynžvart.

Příspěvající faktory:

- neprovedení registrace platného funkčního čísla vlaku Os 7004 do digitální rádiové sítě GSM-R a neprovedení funkční zkoušky základního spojení kontrolou platnosti údajů této registrace;
- absence mobilního vlakového zabezpečovacího zařízení umožňující přenos návěstí hlavních návěstidel a předvěstí na stanoviště strojvedoucího vedoucího drážního vozidla.

	Datum:	28. 7. 2020, 11:27 h		Místo:	Křižanov	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	1	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Újma na zdraví zaměstnance cizího právního subjektu, nacházejícího se na střešní plošině speciálního drážního vozidla pro trakční vedení za jízdy posunového dílu mimo zajištěné pracoviště vyhrazené příkazem.				

Bezprostřední příčina:

- nedodržení podmínek pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v době přítomnosti zaměstnance CPS na střešní plošině posunového dílu během posunu pod napětově provozovanou částí trakčního vedení.

	Datum:	5. 8. 2020, 08:18 h		Místo:	Jihlávka – Počátky-Žirovnice	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	224 459 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Nex 60430 s osobním automobilem.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P6189 v době, kdy se k němu blížil vlak Nex 60430, způsobené jednáním řidičky osobního automobilu, která na příkaz dopravní značky P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nezastavila vozidlo na takovém místě, aby měla náležitý rozhled na trať, a nepřesvědčila se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	11. 8. 2020, 05:52 h			Místo:	Jihlava
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	8 616 661 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Pn 52184 za odjezdové návěstidlo, srážka s odstaveným hnacím drážním vozidlem a vykolejení.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	13. 8. 2020, 09:14 h			Místo:	Tišnov
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	5 870 984 Kč
	Popis:	Vykolejení dvou tažených drážních vozidel řazených na konci vlaku R 975 při vjezdu do železniční stanice.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolená obsluha prvků staničního zabezpečovacího zařízení železniční stanice Tišnov mající za následek přestavení výhybky č. 33 v době, kdy byla obsazena pohyblivými se drážními vozidly vlaku R 975, způsobená nevědomým pochybením (omylem) odborně způsobilé osoby obsluhující dané zařízení.

Příspějící faktor:

- absence technických prostředků zabezpečení v době konání výluky kolejových obvodů staničního zabezpečovacího zařízení železniční stanice Tišnov, jež by při pochybení (omylu) osoby obsluhující toto zařízení zabránilo přestavit výhybku č. 33 pod pohyblivými se drážními vozidly.

	Datum:	14. 8. 2020, 09:05 h			Místo:	vlečka Keraclay Nehvizdy
	Usmrceno:	0	Zraněno:	1	Škoda:	3 569 903 Kč
	Popis:	Ujetí 32 nákladních vozů z vlečkové koleje, vykolejení 7 těchto vozů, střetnutí s osobním automobilem na železničním přejezdu P3613, srážka se stavědlem a se sloupem trakčního vedení.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.


	Datum:	18. 8. 2020, 23:06 h			Místo:	Brno-Horní Heršpice – Střelice
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	1 791 500 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Os 11542 s výklopným ovládacím panelem pracovního stroje zasahujícím do průjezdného průřezu s následným zachycením a usmrcením obsluhujícího zaměstnance cizího právního subjektu.				

Bezprostřední příčina:

- narušení průjezdného průřezu provozované koleje ovládacím panelem pracovního stroje.


Příspějící faktor:

- ovlivnění chování zaměstnance cizího právního subjektu návykovou látkou v době pracovní směny, při níž došlo k mimořádné události.

	Datum:	31. 8. 2020, 11:19 h		Místo:	Balkova Lhota – Božejovice	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Střet vlaku Sp 1716 se zaměstnancem cizího právního subjektu v průjezdném průřezu provozované nevyložené traťové koleji.				


Bezprostřední příčina:

- nedovolený vstup zaměstnance cizího právního subjektu do průjezdného průřezu provozované nevyložené traťové koleje v době, kdy po této koleji projížděl vlak Sp 1716.


	Datum:	2. 9. 2020, 08:08 h		Místo:	Moravské Bránice – Ivančice	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	68 936 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 11414 s osobním automobilem.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P3949 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 11414, způsobené jednáním řidičky osobního automobilu, která na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nezastavila vozidlo na takovém místě, aby měla náležitý rozhled na trať, a nepřesvědčila se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	9. 9. 2020, 07:08 h		Místo:	Kdyně	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	20	Škoda:	5 528 750 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 17544 za úroveň odjezdového návěstidla, srážka s protijedoucím vlakem Služ 55025 a vykolejení vlaku Os 17544.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	18. 9. 2020, 13:17 h		Místo:	Kunovice	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	5	Škoda:	1 069 599 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Sp 1765 s jízdni soupravou (tvořenou traktorem a cisternovým přívěsem) a následným vykolejením vlaku.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí jízdni soupravy (tvořené traktorem a cisternovým přívěsem) na železniční přejezd P7961 v době, kdy se k němu blížil vlak Sp 1765, způsobené jednáním řidiče jízdni soupravy, který i přesto, že na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ zastavil vozidlo na takovém místě, odkud měl náležitý rozhled na trať, si nepočítal zvláště opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	26. 9. 2020, 08:36 h		Místo:	Úpořiny	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	28 780 907 Kč
	Popis:	Vykolejení 5 nákladních vozů vlaku Pn 69071.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	6. 10. 2020, 17:38 h		Místo:	Holkov	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	1	Škoda:	10 903 032 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Ex 334 s osobním automobilem.				

Zdroj: Správa železnic, státní organizace

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P5570 v době, kdy jím projížděl vlak Ex 334, způsobené jednáním řidiče osobního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Příspějící faktor:

- ovlivnění chování řidiče osobního automobilu návykovou látkou.

	Datum:	29. 10. 2020, 17:22 h		Místo:	Ostrava, křižovatka ulic Opavská x Martinovská	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	10	Škoda:	2 471 062 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda tramvajového vlaku linky č. 7, kurz 6/402, s následnou srážkou s protijedoucím tramvajovým vlakem stejné linky, kurz 7/276				

Zdroj: Dopravní podnik Ostrava, a.s.

Bezprostřední příčina:

- nezjištění návěsti návěstěné světelným návěstidlem výhybky č. 644 a nesprávné polohy jazyků výhybky č. 644 řídicího tramvajového vlaku linky č. 7, kurz 6/402.

	Datum:	6. 11. 2020, 07:55 h		Místo:	Poříčany	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	18 200 000 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Os 9318 s nákladním automobilem				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	6. 11. 2020, 13:55 h		Místo:	Kolín	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	21 796 249 Kč
	Popis:	Vykolejení hnacího drážního vozidla za jízdy posunového dílu.				
Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.						

	Datum:	19. 12. 2020, 18:23 h		Místo:	Hluboká nad Vltavou-Zámostí	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	3 401 648 Kč
	Popis:	Vykolejení hnacího drážního vozidla a 4 tažených drážních vozidel za jízdy vlaku R 655.				
Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.						

Opatření k předcházení mimořádných událostí

Od 1. 4. 2017 Drážní inspekce vydává na základě šetření příčin a okolností vzniku MU bezpečnostní doporučení pro předcházení vzniku MU určené Drážnímu úřadu, jinému správnímu orgánu nebo příslušnému orgánu jiného členského státu. Drážní úřad a jiný správní orgán využijí bezpečnostní doporučení k přijetí odpovídajících opatření, včetně návrhu na změnu právní úpravy. Drážní úřad a jiný správní orgán 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.

Bezpečnostní doporučení k MU z roku 2020

- 17. ledna 2020, **Krásný Jez**, kdy došlo k vykolejení vlaku Os 7122. Drážní inspekce doporučila:
Drážnímu úřadu:
 - v návaznosti na již dříve vydané bezpečnostní doporučení č. j.: 720/2016/DI, ze dne 9. 11. 2016, přijmout vlastní opatření, které ve spolupráci s provozovateli drah železničních, kategorie regionální, zajistí úpravu elektronického ovládacího a diagnostického systému REMOTE 98 tak, aby ztráta přednostní polohy výhybky se samovratným přestavníkem byla indikována nejen optickým způsobem na obrazovce monitoru jednotného obslužného pracoviště, ale také zobrazením okna poruchových hlášení s jejich výpisem, a dále akustickým způsobem.
- 21. února 2020, **Dobříš – Malá Hraštice**, kdy došlo na železničním přejezdu P 5737 ke střetnutí vlaku Os 2012 s jízdní soupravou. Drážní inspekce doporučila:
Drážnímu úřadu:
 - přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P5737 zabezpečeného v současné době pouze výstražnými kříži o přejezdové zabezpečovací zařízení doplněné závorovými břevny, což s ohledem na místní poměry z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na omezeně viditelné drážní vozidlo blížící se k železničnímu přejezdu.

Městskému úřadu Dobříš, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a veřejně

přístupných účelových komunikací na správním území obce s rozšířenou působností Dobříš:

- prořez a ořez zeleně (větví stromů, keřů), případně kácení stromů na okraji lesa na vnitřní straně směrového oblouku v blízkosti silnice č. II/114 s cílem zlepšit rozhledové poměry a výhled řidiče a umožnit tak včasné zpozorování protijedoucích vozidel. Tím zvýšit předvídatelnost situace pro řidiče odbočujícího na komunikaci vedoucí přes železniční přejezd a řidiče protijedoucího vozidla.

Dražnímu úřadu ve spolupráci s Městským úřadem Dobříš:

- zajistit osazení dopravně bezpečnostního zařízení – dopravního odrazového zrcadla u železničního přejezdu P5737 pro zlepšení možností výhledu pro řidiče odbočujícího ze silnice č. II/114 (od obce Stará Huť) před železničním přejezdem P5737;
 - zajistit bezpečnost silničních vozidel osazením DZ P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ před železničním přejezdem P5737 ze směru od areálu firmy Zdeněk Kulda nebo odstraněním reklamního poutače nebo snížením rychlosti na účelové komunikaci od areálu firmy Zdeněk Kulda, čímž se sníží potřebná minimální délka rozhledu pro zastavení Dz, a tím také minimální rozhledová délka pro silniční vozidlo Lr.
- 21. února 2020, **Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 15655 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P4571. 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, a to vč. železničního přejezdu P4571, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny.
- 20. března 2020, **Kolín**, kdy došlo ke srážce posunového dílu se stojícími dražními vozidly. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národnímu bezpečnostnímu orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, a dopravce ČD Cargo, a s., přijetí odpovídajících opatření zaměřených na důsledné dodržování pravidel provozování dráhy a provozování dražní dopravy při sjednávání posunu a dávání svolení k posunu;
 - provádět výkon státního dozoru ve věcech drah nad činností provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, dopravce ČD Cargo, a s., a ostatních dopravců, zda postupují podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, jím uložených povinností a pravomocí, tedy zda mj. naplňují postupy pro zajištění dodržování pravidel provozování dráhy a dražní dopravy při posunu (zejména při sjednávání a dávání svolení k posunu), prováděním pravidelné a účinné (efektivní) kontroly.
- 27. dubna 2020, **Heřmanova Huť – Nýřany**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 27413 s osobním automobilem na železničním přejezdu P647. 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 a předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí a železničních přejezdů, a to včetně železničního přejezdu P647, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné

doplněné závorovými břevny;

- přijetí opatření, které zajistí, že u železničního přejezdu P647, zabezpečeného v současné době pouze výstražným křížem, bude dopravní značení na tomto železničním přejezdu bezodkladně dovybaveno žlutozeleným retroreflexním podkladem;
- přijetí opatření, které zajistí, že v rozhledových polích pro řidiče silničních vozidel u železničního přejezdu P647 nebudou přilehlá obhospodařovaná pole osévaná plodinami, které svou výškou omezují rozhled na dráhu, tj. že pro řidiče silničních vozidel budou ve všech kvadrantech železničního přejezdu zajištěny rozhledové délky.

Městskému úřadu Nýřany, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic III. třídy:

- přijetí opatření, které zajistí, že svislé dopravní značky A 31a „Návěštní deska“ (240 m) doplněná dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“, A 31b „Návěštní deska“ (160 m) a A 31c „Návěštní deska“ (80 m) umístěné před železničním přejezdem P647 v obou směrech, budou dovybaveny žlutozeleným retroreflexním podkladem;
 - přijetí opatření, které zajistí, že na silnici III. tř. č. 2034 v obou směrech před železničním přejezdem P647, zabezpečeném v současné době pouze výstražnými kříži, bude doplněno vodorovné dopravní značení V18 „Optická psychologická brzda“;
 - přijetí opatření, které zajistí, že na silnici III. tř. č. 2034 v obou směrech před železničním přejezdem P647, zabezpečeném v současné době pouze výstražnými kříži, bude doplněno vodorovné dopravní značení V15 „Nápis na vozovce“ – A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ s případným doplněním vodorovným dopravním značením V15 „Nápis na vozovce“ – A30 „Železniční přejezd bez závor“.
- 7. května 2020, **Děčín-Prostřední Žleb – Děčín východ**, kdy došlo k nezajištěné jízdě soupravy od vlaku Služ 59787 do mezistaničního úseku s následnou srážkou s vlakem Lv 73839 a vykolejením. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- zajistit z pozice národního bezpečnostního orgánu u všech v úvahu připadajících provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních v České republice:
 - důsledné vymáhání stávajících pravidel pro rádiový provoz zejména v souvislosti s vybavením drážních vozidel radiostanicemi umožňujícími komunikaci na základním rádiovém spojení, s důrazem na systém GSM-R;
 - doplnění těchto pravidel o jednoznačnou povinnost používat pro veškerou komunikaci s vlakem primárně základní rádiové spojení;
 - systematickou kontrolní činnost zaměřenou na problematiku rádiového spojení, a to jak softwarovou kontrolou dat zadávaných dopravci do pole „Kontakt pro komunikaci s vlakem“ informačního systému provozovatele dráhy, tak alespoň namátkovou kontrolou formou zkoušky funkčnosti základního rádiového spojení;
- zajistit, aby staniční zabezpečovací zařízení ovládaná prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště, u kterých to bude na základě analýzy realizovatelné, byla doplněna funkcionalitou, která rozpozná nepředpokládané uvolnění kolejového úseku v postavené vlakové cestě, aniž by se obsadil úsek následující, a na tuto skutečnost akusticky a výrazně opticky na reliéfu kolejiště upozornilo obsluhujícího zaměstnance;
- zajistit, aby staniční zabezpečovací zařízení ovládaná prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště, u kterých to bude na základě analýzy realizovatelné, nedovolila, aby z něj zmizelo číslo reprezentující vlak bez cíleného úkonu obsluhujícího zaměstnance, aniž by byl obsluhující zaměstnanec na toto jakkoliv upozorněn.

- 16. května 2020, **Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 12818 s osobním automobilem na železničním přejezdu P8324. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění:
 - co nejrychlejší realizace změny způsobu zabezpečení železničního přejezdu P8324, a to z důvodu dopravního momentu překračujícího hodnotu 10 000, jenž při zohlednění výhledové padesátirázové intenzity dopravního proudu má hodnotu až 28 800, tak, aby v návaznosti na již dříve vydaná bezpečnostní doporučení Dražní inspekce byl předmětný železniční přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným doplněným závorovými břevely;
 - aby do doby změny zabezpečení železničního přejezdu P8324 byly jeho výstražné kříže, vč. svislých dopravních značek P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, opatřeny retroreflexním fluorescenčním žlutozeleným podkladem.
- 12. června 2020, **Jindřich – Blažejov**, kdy došlo k vykolejení taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Mn 21357. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- ověřit provedením výkonu státního dozoru u předmětného dopravce provádění pravidelné údržby drážních vozidel v souladu s ustanovením zákona č. 266/1994 Sb. a vnitřním předpisem u předmětného dopravce;
- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu zajistit u provozovatele dráhy:
 - aktualizaci, doplnění a vzájemnou provázanost všech vnitřních předpisů a technologických postupů pro měření, vyhodnocování a stanovení opatření při zjištění nedodržení stanovených technických podmínek provozuschopnosti dráhy určených závaznými stavebnětechnickými parametry;
 - jednoznačné stanovení parametrů provozních a mezních provozních odchylek geometrické polohy koleje a jejich používání v provozu a všech výstupech z měření geometrické polohy koleje.
- 29. června 2020, **Světlá nad Sázavou**, kdy došlo k nezajištěné jízdě vlaku R 988 na vyloučenou 2. traťovou kolej. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- iniciovat u provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace, provedení odborné diskuse a analýzy možností, jak provést na dobu výluky úpravu staničních nebo traťových zabezpečovacích zařízení (mimo staniční a traťové zabezpečovací zařízení elektronického typu, pracujících na bázi uzavřeného počítačového systému), která znemožní obsluhujícímu zaměstnanci ve stanici s uděleným traťovým souhlasem do vyloučené traťové koleje postavení povolujících návěstních znaků pro jízdy vlaků na odjezdových návěstidlech. Vhodně zvolené řešení pak zapracovat do relevantních částí výlukových rozkazů, s požadavkem na provedení zápisu do příslušné dokumentace provozovatele dráhy o zavedení úpravy a následně o přezkoušení správné funkce po navrácení zařízení do původního stavu po ukončení výluky;
- vzhledem ke skutečnosti, že krytí vyloučeného místa přenosnou návěstí „Stůj“ je významný bezpečnostní prvek, doplnit v technologických postupech provozovatelů drah povinnost krytí vyloučeného místa neprodleně po zahájení výluky.
- 7. července 2020, **Pernink – Nové Hamry**, kdy došlo ke srážce vlaku Os 17113 s vlakem Os 17110. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které i s ohledem na

již aplikované prvky zabezpečovacího zařízení na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Potůčky státní hranice, v úseku Nejdk – Potůčky státní hranice, jako jedné z navržených variant „Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace, zajistí posouzení a realizaci jednotlivých variant včetně stanoveného harmonogramu jak na vybraných tratích D3 dle „Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“, tak i na ostatních tratích v železniční síti ČR, na kterých se v současné době drážní doprava organizuje zjednodušeným řízením, s cílem zvýšení úrovně zabezpečení jízdy drážních vozidel.

- 15. července 2020, **Velké Opatovice – Šebetov**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 14704 s nákladním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P6953. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění vybavení železničního přejezdu P6953 zabezpečeného v současné době pouze výstražnými kříži přejezdovým zabezpečovacím zařízením doplněným závorovými břevny, což s ohledem na překročený dopravní moment a místní poměry (křížení 4 pozemních komunikací) z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na drážní vozidlo blížící se k železničnímu přejezdu.

- 21. července 2020, **Čermná nad Orlicí – Borohrádek**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Sp 1797 s užitkovým automobilem na železničním přejezdu P4875. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- ve spolupráci s příslušnými provozovateli drah a Ministerstvem dopravy se systematicky, plošně a dle závazného a realizovatelného plánu zaměřit na problematiku železničních přejezdů, které jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži a zároveň je na nich traťová rychlost větší než 60 km/h, a zvyšovat na nich bezpečnost – zrušit nebo nahradit přejezdem určeným výlučně pro chůzi osob, zabezpečit světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorovými břevny atd., a pravidelně sledovat a následně vyhodnocovat, jak je tento plán naplňován a v této souvislosti přijímat nutná související opatření.

Ministerstvu dopravy ve spolupráci s Dražním úřadem:

- iniciovat změnu a doplnění obsahu zákona č. 266/1994 Sb., vyhlášky č. 177/1995 Sb. a příslušných právních předpisů v oblasti pozemních komunikací o tzv. „společné prohlídky železničních přejezdů“, kdy by minimálně za účasti daného provozovatele dráhy a vlastníka (resp. správce) pozemní komunikace (případně i za účasti zástupce Policie České republiky) byla na tomto místě společně komplexně zhodnocena jeho bezpečnost dle jasně stanovených kritérií, a to jak z hlediska drážní dopravy, tak i z hlediska dopravy silniční;
- stanovit povinnost, aby při tomto druhu prohlídek byly zjištěny, zaznamenány, porovnány a potvrzeny zjištěné údaje o železničním přejezdu a pozemní komunikaci, bylo na ně reagováno a výsledky byly řádně zohledněny a byla přijata odpovídající opatření, a to včetně kontroly jejich plnění, a dokumentaci uchovávat tak, že ji bude možné v budoucnu využít při navazující činnosti;
- iniciovat a úpravou právních předpisů umožnit provozovateli dráhy nebo vlastníkům přilehlých pozemních komunikací využít při prohlídkách železničních přejezdů tzv. „audit bezpečnosti pozemních komunikací“, při kterém by byla provedena komplexní prohlídka zaměřená zejména na posouzení dopadů jejich stavebních, technických a provozních vlastností a souvisejícího vlivu na bezpečnost silniční a drážní dopravy, a zaručit, že výsledky budou řádně zohledněny a budou přijata odpovídající opatření, včetně kontroly jejich plnění.

Dražnímu úřadu a Městskému úřadu Kostelec nad Orlicí, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací na správním území obce s rozšířenou působností Kostelec nad Orlicí:

- ve spolupráci s provozovatelem dráhy Správou železnic, státní organizací, a Městským úřadem Borohrádek zajistit bezpečnost silniční a drážní dopravy na železničním přejezdu P4875, a to

s ohledem na problematiku vzájemné blízkosti silnice č. III/3172 a daného železničního přejezdu, s ohledem na umístění dopravní značky B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ za železničním přejezdem na hranici přilehlého lesa a s ohledem k problémům s rozhledovými délkami pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp na tomto železničním přejezdu.

- 22. července 2020, **Lázně Kynžvart**, kdy došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 7004 za úroveň odjezdového návěstidla zakazujícího jízdu a následnému vykolejení. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- v rámci zvýšení úrovně bezpečnosti zajistit, aby dopravce a provozovatel dráhy prováděli kontrolu funkčnosti základního rádiového spojení v součinnosti tak, aby zapojením dalšího bezpečnostního prvku, ať už stanovením společných technologických postupů nebo efektivní a provázanou kontrolní činností, byla snížena možnost rizika selhání lidského faktoru;
 - 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, s důrazem na eliminaci selhání lidského činitele;
 - v rámci svých pravomocí zajistit, že přijatý systém zajišťování bezpečnosti, zejména pak způsob posuzování rizik a přijímání opatření pro usměrňování rizik, bude provozovateli dráhy a dopravci prováděn tak, aby jejich obecně stanovené postupy a metody byly aplikovány efektivněji nejen na konkrétní provozní situace, ale i v případech, kdy v rámci modernizace, optimalizace nebo rekonstrukce infrastruktury dochází k technickým, provozním a organizačním změnám.
- 18. září 2020, **Kunovice**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Sp 1765 s jízdní soupravou (tvořenou traktorem a cisternovým přívěsem) s následným vykolejením vlaku na železničním přejezdu P7961. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k co nejrychlejší realizaci změny způsobu zabezpečení železničního přejezdu P7961, a to především z důvodu narušení rozhledových délek pro nejpomalejší silniční vozidlo příhradovou mostní konstrukcí, tak, aby v návaznosti na již dříve vydaná bezpečnostní doporučení Dražní inspekce byl předmětný železniční přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným doplněným závorovými břevny.