



Výroční zpráva 2021

Obsah

Drážní inspekce v roce 2021.....	5
Projekt Profesionalizace Drážní inspekce.....	5
KA01 Zavedení Metodického pokynu pro řízení kvality ve služebních úřadech.....	6
KA02 Zavedení modelu CAF – Jednotného hodnoticího rámce.....	6
KA03 Profesionalizace lidských zdrojů a efektivita týmu.....	6
Základní personální údaje.....	7
Vývoj počtu vlastního šetření mimořádných událostí.....	7
Mimořádné události.....	8
Mimořádné události.....	9
Mimořádné události na dráhách železničních kromě dráhy speciální (metra).....	10
Mimořádné události na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních (v metru).....	11
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	12
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	13
Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	14
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2021.....	16
Přehled šetřených MU.....	16
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	24
Bezpečnostní doporučení k MU z roku 2021.....	24

DRÁŽNÍ INSPEKCE V ROCE 2021

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 taková musí být nezávislá 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 inspekcí 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 zajišťování 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). Během roku 2021 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 zasílala Agentuře závěrečné zprávy o výsledcích šetření mimořádných událostí, jejichž šetření dokončila. Agentuře byla rovněž zaslána anglická verze Výroční zprávy (NIB Annual Report 2021). Drážní inspekce se dále aktivně podílela na projektu Agentury při vývoji dotazníku zaměřeného na „Bezpečnostní klima na evropských železnicích“, zároveň je i nadále stálým členem pracovní skupiny na vzájemné hodnocení činnosti národních vyšetřovacích orgánů.

PROJEKT PROFESIONALIZACE DRÁŽNÍ INSPEKCE

Drážní inspekce realizuje projekt Profesionalizace Drážní inspekce, a to na základě vydaného právního aktu ze dne 3. 9. 2020. Právní akt stanovuje konkrétní podmínky použití podpory z Operačního programu Zaměstnanost. V rámci projektu má Drážní inspekce naplánovány 4 klíčové aktivity, přičemž samotným cílem projektu je zvýšení kvality řízení a fungování Drážní inspekce a profesionalizace jejich zaměstnanců. V průběhu roku 2021 Drážní inspekce pracovala primárně na aktivitách, u nichž nebylo nutné čerpat rozpočet projektu. Jednalo se především o aktivity spojené s KA*01 – Zavedení Metodického pokynu pro řízení kvality ve služebních úřadech a KA04 – Řízení, administrace a publicita projektu. V mezidobí byly dále připravovány podklady pro výběrová řízení a materiály pro odborná školení zaměstnanců. Vzhledem k nepříznivé epidemiologické situaci související s epidemií CODIV-19 nebylo možné realizovat plánovaná školení zaměstnanců. Tato školení není možné realizovat on-line formou, tak jako například proškolení ze služebních předpisů nebo legislativy, ale v rámci praxe je nutné školení přímo v kolejisti či na drážních vozidlech tak, aby zaměstnanci měli možnost si reálně aktivity spojené s šetřením mimořádných událostí vyzkoušet. Z důvodu epidemie COVID-19 bylo nezbytné zrušit minimálně dvě plánovaná odborná školení pro všechny

* KA – klíčová aktivita

inspektory Drážní inspekce, která měla být realizována v půlročním intervalu, a současně nebylo možné ani realizovat odborná školení zaměřená na výchovu interních expertů. Omezení COVID-19, která trvala prakticky od října roku 2020, tedy měla podstatný vliv nejen na průběh realizace projektu, ale i na čerpání rozpočtu a plnění závazných ukazatelů.

KA01 Zavedení Metodického pokynu pro řízení kvality ve služebních úřadech

V rámci této klíčové aktivity je hlavním cílem implementace metodického pokynu pro řízení kvality ve služebních úřadech. Původní termín pro zavedení metodického pokynu, který byl 30. 6. 2021, usnesením vlády ze dne 22. 2. 2021 č. 180 posunut o 12 měsíců (do 30. 6. 2022), což umožnilo rozvolnění realizaci vybraných aktivit v delším časovém horizontu. Vzhledem k tomu, že nebylo možné předvídat posunutí termínu, plnila Drážní inspekce všechny aktivity spojené s metodickým pokynem tak, aby byly splněny v původním termínu. Jednalo se především o provedení analýz služebních předpisů, přípravu jejich aktualizace a samotný proces jejich aktualizace.

Průběžně byla realizována odborná školení související se vzděláváním zaměstnanců v oblasti ekonomické a personální.

KA02 Zavedení modelu CAF – Jednotného hodnoticího rámce

Realizace této klíčové aktivity úzce souvisí s KA01, nicméně pro splnění podmínek metodického pokynu není bezpodmínečně nutná její realizace. Zavedení optimální míry kvality je dobrovolnou činností, kdy úřad bere možnost zlepšování vážně a jeho budoucím cílem je nastartování procesu trvalého zlepšování.

V roce 2021 bylo u KA02 – Zavedení modelu CAF – Jednotného hodnoticího rámce připravováno výběrové řízení na výběr poskytovatele služby, přičemž výběr dodavatele proběhl na začátku roku 2022.

KA03 Profesionalizace lidských zdrojů a efektivita týmu

Tato klíčová aktivita je primárně zaměřena na zvýšení profesionalizace zaměstnanců Drážní inspekce, což spočívá v realizaci vysoce odborných školení zaměřených na problematiku dráhy a šetření mimořádných událostí. Z výše uvedených důvodů nebylo možné tato školení realizovat a plnit stanovený plán. Po pominutí akutního nebezpečí souvisejícího s epidemií COVID-19 započala Drážní inspekce s odbornou přípravou svých zaměstnanců.

Drážní inspekce průběžně realizuje odborně zaměřená školení na výchovu interních expertů v oblasti zabezpečovacího zařízení a v druhé polovině roku 2021 s přesahem do roku 2022 bylo uskutečněno školení zaměstnanců zaměřených na problematiku tažených drážních vozidel a jejich ložení.

Dále v termínu od 21. do 23. září bylo realizováno školení zaměřené na průběžné odborné vzdělávání inspektorů Drážní inspekce a od 10. do 12. listopadu na základě výsledků výběrového řízení realizovala Drážní inspekce kurz bezpečné jízdy pro všechny řidiče referenty.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

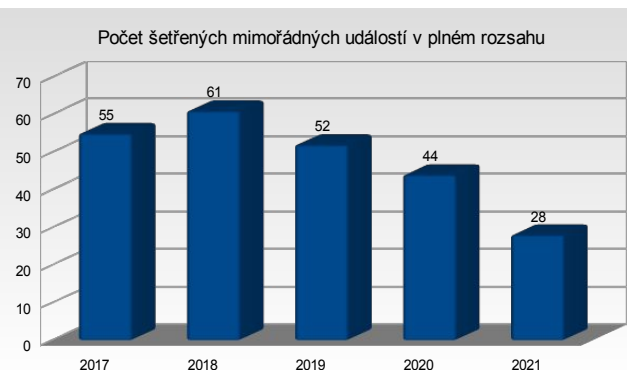
Kvalifikační struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	s VŠ vzděláním II. stupně	24	63,16
	s VŠ vzděláním I. stupně	6	15,79
	se SŠ vzděláním	8	21,05
	s nižším vzděláním	0	0,00
	celkem	38	100,00

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20 – 30 let	1	2,63
	31 – 40 let	15	39,47
	41 – 50 let	10	26,32
	51 – 60 let	9	23,68
	nad 60 let	3	7,90
	celkem	38	100,00

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

VÝVOJ POČTU VLASTNÍHO ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Dražní 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, vedle povinnosti Drážní inspekce vyplývající z ustanovení § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., také závažnost a okolnosti MU, opakování MU a to, zda by mohla za změněných okolností vést až k vážné nehodě. V roce 2021 zahájila Drážní inspekce vlastní šetření u 28 mimořádných událostí.



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

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

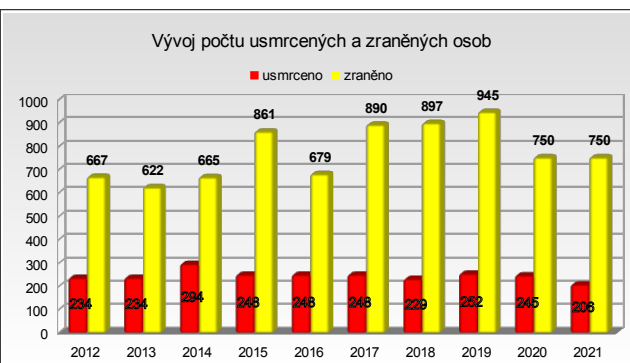
Mimořádnou událostí je nehoda nebo incident, ke které došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a která ohrozila nebo narušila

- 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.

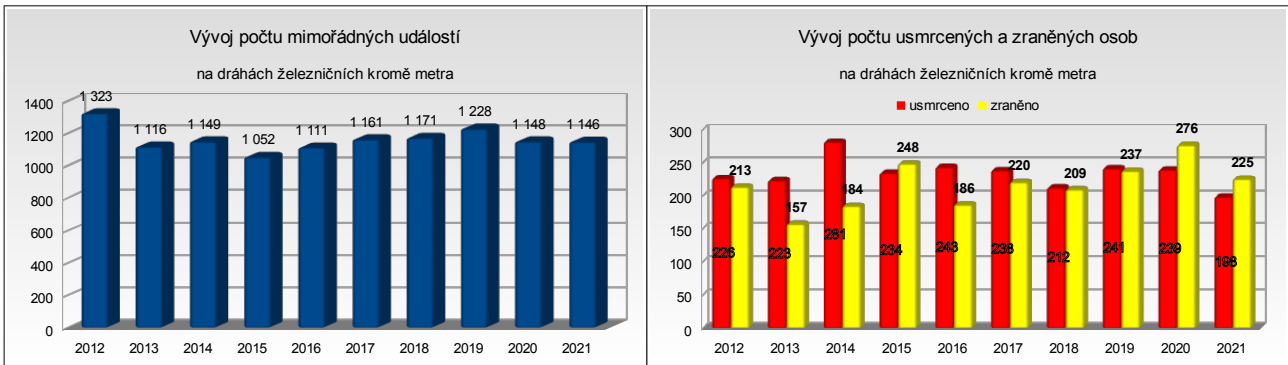


2021	počet MU	% rozdíl v porovnání s r. 2020	počet usmrcených osob	% rozdíl v porovnání s r. 2020	počet zraněných osob	% rozdíl v porovnání s r. 2020
dráha celostátní	786	1,42	169	-13,33	170	20,57
dráha regionální	228	-6,56	29	-34,09	51	-61,36
dráha vlečka	132	2,33	0	0,00	4	33,33
dráha tramvajová	2065	4,98	4	300,00	327	-0,30
dráha trolejbusová	603	11,67	0	pokles z 1	121	-3,97
dráha speciální	18	-28,00	3	-25,00	4	-55,56
dráha lanová	5	-54,55	1	nárůst z 0	4	-63,64
dráha místní	0	0,00	0	0,00	0	0,00
dráha zkušební	0	0,00	0	0,00	0	0,00
celkem	3837	3,96	206	-15,92	681	-9,20

Počet šetřených mimořádných událostí hlášených do Agentury Evropské unie pro železnice										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
srážka vlaků	1	2	7	6	3	9	11	10	9	8
vykolejení vlaku	4	14	6	5	4	10	13	12	12	7
srážka s překážkou	6	1	1	4	0	6	2	4	2	1
střetnutí na přejezdu	7	5	7	8	2	17	22	11	12	5
požár drážního vozidla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
újma na zdraví způsobená jedoucím DV	1	2	2	1	1	3	4	2	5	1
jiné mimořádné události	4	7	6	2	2	10	9	11	4	6
celkem	23	31	29	26	12	55	61	50	44	28

Mimořádné události na dráhách železničních kromě dráhy speciální (metra)

Počet mimořádných událostí na dráhách železničních kromě dráhy speciální (metra) meziročně klesl o 2 mimořádné události. Celkem při těchto událostech zemřelo 198 osob, což je nejméně za uplynulých 10 let, a dalších 225 bylo zraněno. Největší podíl na počtu usmrcených osob ve statistických výstupech Dražní inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem, případně střetnutí na železničních přejezdech (více viz samostatné kapitoly – Střetnutí na železničním přejezdu, Střet vlaku s osobou).



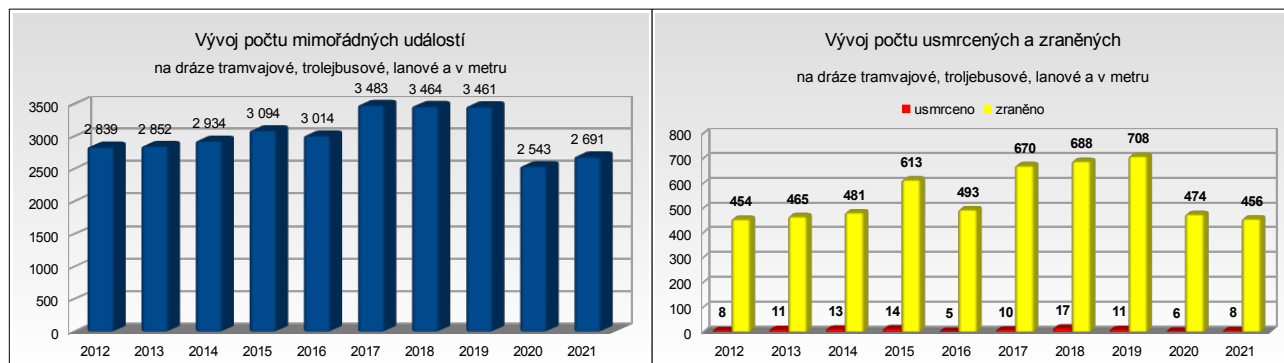
Počet mimořádných událostí na dráhách celostátních, regionálních a místních

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	7	0	0	8	0	0	4	0	0	6	0	0	8	6	2	21	6	17	8	1	3	62	13	22
Jihomoravský	3	0	0	18	0	0	8	0	0	5	0	0	28	0	0	27	25	3	7	2	2	6	1	2	102	28	7
Karlovarský	0	0	0	9	0	0	2	0	0	1	0	0	5	0	0	3	1	2	7	2	1	6	0	1	33	3	4
Královéhradecký	0	0	0	9	0	0	4	0	0	1	0	0	7	0	0	7	4	3	11	3	5	5	0	1	44	7	9
Liberecký	0	0	0	8	0	0	2	0	0	1	0	0	6	0	0	10	7	3	9	0	4	5	0	3	41	7	10
Moravskoslezský	3	0	0	17	0	0	3	0	0	1	0	0	14	0	0	23	16	7	5	1	3	25	0	5	91	17	15
Olomoucký	2	0	4	15	0	0	2	0	0	2	0	1	10	0	0	19	13	6	15	1	8	6	0	3	71	14	22
Pardubický	2	0	0	12	0	0	8	0	0	3	0	0	5	0	0	18	15	3	10	3	3	11	0	2	69	18	8
Plzeňský	2	3	56	13	0	0	5	0	0	2	0	1	4	0	0	11	8	3	12	0	7	5	0	1	54	11	68
Praha	4	0	0	12	0	0	5	0	0	2	0	0	17	0	0	21	15	6	2	2	0	15	0	0	78	17	6
Středočeský	4	0	1	32	0	0	19	0	0	7	0	0	30	0	0	28	16	13	20	4	3	19	0	4	159	20	21
Ústecký	6	1	1	19	0	0	8	0	0	7	0	1	13	0	0	24	23	2	10	0	7	23	0	3	110	24	14
Vysočina	1	0	0	19	0	1	10	0	0	1	0	0	5	0	0	5	3	2	13	2	7	2	0	0	56	5	10
Zlínský	2	0	1	5	0	0	3	0	0	1	0	0	6	0	0	11	11	1	11	3	0	5	0	3	44	14	5
Celkem MU (druh)	29	4	63	195	0	1	87	0	0	38	0	3	156	0	0	215	163	56	153	29	67	141	2	31	1014	198	221

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	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0
Jihomoravský	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
Karlovarský	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	6	0	0
Královéhradecký	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	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	4	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	5	0	0	47	0	0
Olomoucký	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	5	0	0
Pardubický	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	6	0	1
Plzeňský	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	4	0	0
Praha	2	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	0	0
Středočeský	1	0	0	2	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	11	0	0
Ústecký	6	0	0	3	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	2	23	0	2
Vysočina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Zlínský	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	7	0	1
Celkem MU (druh)	24	0	0	10	0	0	64	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	7	0	2	25	0	2	132	0	4

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	23	0	0	329	0	13	8	0	0	0	0	0	2	0	0	12	2	10	66	0	24	440	2	47
Liberec a Jablonec	0	0	0	15	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	3	0	2	21	0	5
Most a Litvínov	0	0	0	7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	10	0	1
Olomouc	2	0	0	36	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	7	49	0	11
Ostrava	4	0	11	152	0	13	8	0	0	0	0	0	2	0	0	5	0	5	41	0	19	212	0	48
Plzeň	4	0	0	64	0	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	4	8	0	6	84	2	25
Praha	25	0	4	1046	0	65	5	0	0	3	0	0	0	0	0	30	0	28	140	0	93	1249	0	190
Celkem MU (druh)	58	0	15	1649	0	112	26	0	0	3	0	0	5	0	0	54	4	48	270	0	152	2065	4	327

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	5	0	0	68	0	4	0	0	0	1	0	1	63	0	16	137	0	21
České Budějovice	3	0	0	26	0	1	0	0	0	0	0	0	16	0	8	45	0	9
Hradec Králové	0	0	0	20	0	0	0	0	0	2	0	2	8	0	2	30	0	4
Chomutov a Jirkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jihlava	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	6	0	1
Mariánské Lázně	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opava	1	1	0	11	0	1	0	0	0	0	0	0	7	0	4	19	0	5
Ostrava	5	0	0	33	0	3	0	0	0	0	0	0	39	0	11	77	0	14
Pardubice	3	0	0	20	0	1	0	0	0	0	0	0	19	0	10	42	0	11
Plzeň	1	0	0	45	0	2	0	0	0	1	0	1	15	0	12	62	0	15
Praha	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Teplice	0	0	0	6	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	8	0	4
Ústí nad Labem	9	0	0	51	0	1	0	0	0	1	0	1	65	0	21	126	0	23
Zlín a Otrokovice	1	0	0	35	0	2	0	0	0	1	0	0	13	0	12	50	0	14
Celkem MU (druh)	29	0	0	320	0	17	0	0	0	6	0	5	248	0	99	603	0	121

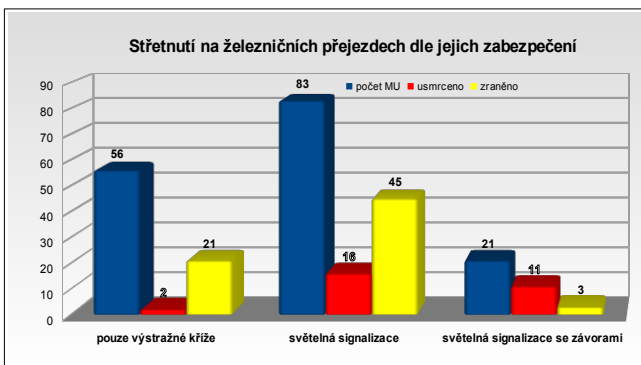
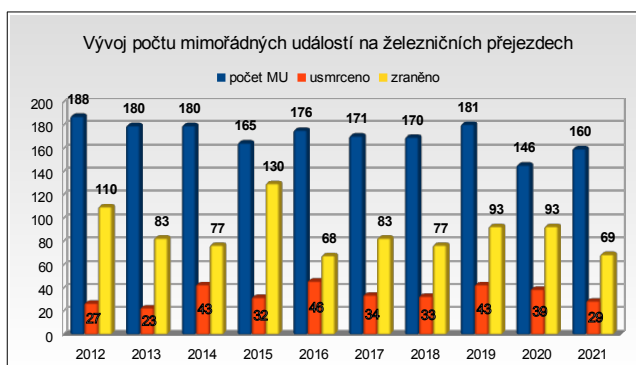
Následkem MU na dráze speciální (v metru) v roce 2021 zemřely 3 osoby a 4 byly zraněny.

Na lanových dráhách se v roce 2021 stalo 5 MU, při kterých byla jedna osoba usmrcena a další 4 zraněny.

Mimořádné události na dráze speciální	
druh MU	počet
střet s osobou	5
vykolejení DV	1
nedovolená jízda	5
ostatní MU	7
Celkem	18

Mimořádné události na železničních přejezdech

V roce 2021 se na železničních přejezdech událo celkem 160 střetnutí, při kterých zemřelo 29 osob a dalších 69 bylo zraněno. Stejně jako v letech minulých, tak i v roce 2021 docházelo k největšímu počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor. V důsledku těchto událostí zemřelo na takto zabezpečených přejezdech celkem 16 osob a dalších 45 bylo zraněno. Poměrově jsou však nejtragičtější nehody



na železničních přejezdech zabezpečených světelnou signalizací doplněnou závorovými břevny, kde byla smrtelná téměř každá druhá nehoda. Většina z usmrcených byli chodci, kteří podlezi nebo obešli sklopená závorová břevna a vstoupili na dráhu v době příjezdu vlaku. Pouze v jednom případě se jednalo o cyklistu a v dalším o osobní automobil, který narazil do boku 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 a nerespektování právních předpisů.

Drtivou většinu mimořádných událostí 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 břeven.

Střetnutí na žel. přejezdech v roce 2021 dle krajů				Střetnutí na žel. přejezdech dle měsíců v roce 2021			
kraj	počet MU	usmrceno	zraněno	měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	21	6	17	leden	17	5	2
Jihomoravský	7	2	2	únor	17	0	10
Karlovarský	9	2	1	březen	12	7	4
Královéhradecký	11	3	5	duben	9	3	2
Liberecký	9	0	4	květen	11	1	9
Moravskoslezský	7	1	3	červen	12	0	3
Olomoucký	16	1	8	červenec	19	2	11
Pardubický	11	3	4	srpen	14	0	10
Plzeňský	12	0	7	září	9	5	2
Praha	2	2	0	říjen	16	3	7
Středočeský	20	4	3	listopad	10	1	3
Ústecký	10	0	7	prosinec	14	2	6
Vysočina	13	2	7				
Zlínský	12	3	1				

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 úrovněho 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. Dražní inspekce například vydávala na základě výsledků šetření mimořádných událostí bezpečnostní doporučení, aby byly výstražné kříže, vč. případných svislých 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.

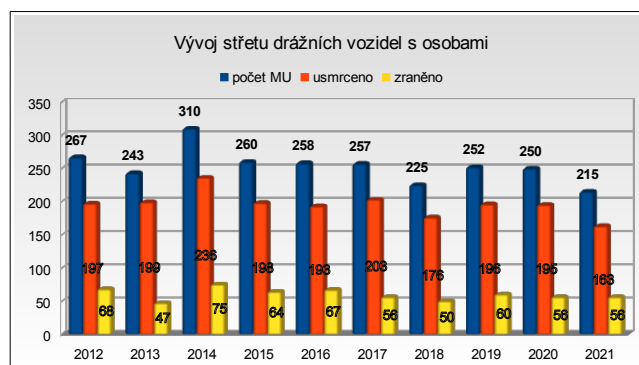
Sřetenutí na žel. přejezdech v roce 2021 dle zúčastněného uživatele přejezdu

uživatel ŽP	počet MU	usmrceno	zraněno
osoba	15	15	0
cyklista	5	2	2
motocykl	3	0	3
osobní automobil	111	10	54
nákladní automobil	22	2	10
traktor, bagr	4	0	0

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

Mimo železniční přejezdy umírali lidé především při sřetu vlaku s osobou, kterých Dražní inspekce zaznamenala celkem 215, což je stejně jako v případě usmrcených (163) při těchto mimořádných událostech, nejméně od vzniku Dražní inspekce v roce 2003. I přesto byly s následkem smrti tři ze čtyř mimořádných událostí.

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 sřety 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 2021 dle krajů				Střety s osobami dle měsíců v roce 2021			
kraj	počet MU	usmrceno	zraněno	měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	8	6	2	leden	19	16	3
Jihomoravský	27	25	3	únor	16	14	2
Karlovarský	3	1	2	březen	14	9	5
Královéhradecký	7	4	3	duben	17	14	3
Liberecký	10	7	3	květen	18	12	6
Moravskoslezský	23	16	7	červen	11	7	4
Olomoucký	19	13	6	červenec	13	9	4
Pardubický	18	15	3	srpen	18	13	6
Plzeňský	11	8	3	září	24	14	11
Praha	21	15	6	říjen	24	21	4
Středočeský	28	16	13	listopad	23	22	2
Ústecký	24	23	2	prosinec	18	12	6
Vysočina	5	3	2				
Zlínský	11	11	1				

Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

I v roce 2021 pokračoval nastolený trend zvyšujícího se počtu nedovolených jízd (tj. nedovolených jízd drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu nebo nedovolených odjezdů drážního vozidla z dopravního uzlu), nicméně v porovnání s předchozími roky nebyly tyto mimořádné události bez následků na životě. V roce 2021 v důsledku nedovolených jízd zemřely 4 osoby (3 strojvedoucí a 1 cestující) a dalších 60 osob bylo zraněno.

Následky nedovolených jízd							
	Počet MU	Usmrcených	Zraněných	Škoda [Kč]			
				Drážní vozidla	Drážní infrastruktura	Ostatní	Celkem
2021	173	4	60	264 736 456 Kč	16 502 384 Kč	1 265 882 Kč	282 504 722 Kč
2020	153	0	23	21 935 197 Kč	9 733 969 Kč	15 000 Kč	31 684 166 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

Nejčastěji jsou účastníky těchto mimořádných událostí strojvedoucí ve věkovém rozpětí **41 – 50 let**.

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.

Praxe strojvedoucích					
	do 5	6 – 15	16 – 25	26 – 35	nad 35
2021	89	38	7	15	20
2020	71	34	10	17	7
2019	74	28	7	20	14
2018	63	30	9	25	13
2017	42	27	9	20	17

Věk strojvedoucích					
	do 30	31 – 40	41 – 50	51 – 60	nad 60
2021	17	28	61	50	17
2020	16	27	56	42	12
2019	21	32	40	44	11
2018	29	22	39	41	17
2017	21	19	33	33	21

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 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.

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
2021	59	82	32	114
2020	51	76	26	102
2019	45	66	38	104
2018	38	70	40	110
2017	43	56	28	84

Provedení návěstidla				
	stožárové	trpasličí	krakorec / lávka	jiné
2021	126	31	13	3
2020	122	21	8	2
2019	98	19	30	2
2018	111	20	15	2
2017	92	16	15	4

Typ nedovoleně projelých návěstidel					
	vjezdové	odjezdové	cestové	seřaďovací	jiné
2021	28	78	27	38	2
2020	25	51	44	31	2
2019	29	53	37	30	0
2018	43	47	31	24	3
2017	22	44	34	24	3

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

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. V naprosté většině případů se podařilo soupravu zastavit do 400 metrů za návěstidlem. Z hlediska bezpečnosti je ohrožení u tohoto typu mimořádných událostí nejvyšší v případech, kdy vlak vjede do postavené vlakové cesty pro jiný vlak či posunový díl nebo do prostorového oddílu obsazeného jiným vlakem.

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
2021	69	85	11	5	2021	116	33	9	15
2020	63	76	5	9	2020	110	26	4	13
2019	52	73	9	12	2019	103	25	8	13
2018	44	70	20	11	2018	101	31	5	11
2017	45	57	16	7	2017	80	30	4	13


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. Více v části „Opatření k předcházení mimořádných událostí“.


NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2021

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, vedle povinnosti Dražní inspekce vyplývající z ustanovení § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., také závažnost a okolnosti MU, opakování MU a to, zda by mohla za změněných okolností vést až k 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 šetřených MU

 Zdroj: Dopravní podnik Ostrava, a.s.	Datum:	15. 1. 2021, 06:21 h		Místo:	Ostrava, ulice Nádražní před křižovatkou s ulicí 28. října	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	11	Škoda:	20 292 337 Kč
	Popis:	Srážka tramvajového vlaku linky č. 8, kurz 103 se stojícím tramvajovým vlakem téže linky, kurz 116.				
Bezprostřední příčina:						
<ul style="list-style-type: none"> nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů osobou řídící dražní vozidlo linky č. 8, kurz 103, při jízdě dražních vozidel dráhy tramvajové na vzájemnou vzdálenost. 						
Příspěvající faktor:						
<ul style="list-style-type: none"> nevěnování se řízení tramvajového vlaku osobou řídící dražní vozidlo linky č. 8, kurz 103, které bylo ovlivněno její únavou. 						

 Zdroj: Správa železnic	Datum:	1. 2. 2021, 23:04 h		Místo:	Kladno	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	58 376 Kč
	Popis:	Vykoľejení hnacího dražního vozidla vlaku Os 9803.				
Bezprostřední příčina:						
<ul style="list-style-type: none"> jízda vlaku Os 9803 přes lom jazyka výhybky č. 32 způsobený porušením jeho nosného průřezu mechanismem transkrystalického štěpného lomu šířícího se z čel dílčích únavových trhlin v patě a ve stojině jazyka. 						
Příspěvající faktory:						
<ul style="list-style-type: none"> stáří jazyka 45 let a jím daná délka dlouhodobého cyklického namáhání intenzivním železničním provozem; velmi nízká hodnota vrubové houževnatosti materiálu kolejnice zvyšující pravděpodobnost porušení křehkým lomem, zejména za snížených teplot; nemožnost zjištění únavové trhliny prohlídkami prováděnými podle postupů provozovatele dráhy. 						


	Datum:	5. 2. 2021, 01:31 h			Místo:	Tlumačov – Otrokovice
	Usmrceno:	0	Zraněno:	1	Škoda:	14 737 811 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Nex 42511 se zadní částí stojícího vlaku Pn 49455.				

Bezprostřední příčina:

- předání bezpečnostní informace (zprávy) zadní dopravě, že celý vlak uvolnil prostorový oddíl (udělení odhlášky), na základě obsahu obdržené předchozí bezpečnostní informace (potvrzení vjezdu celého vlaku do železniční stanice), který byl v rozporu s objektivní skutečností.

Příspěvající faktory:

- personální opatření, které oslabilo stanovený počet výpravčích v době dalšího rozšíření výluky staničního a traťového zabezpečovacího zařízení;
- časová tíseň v situaci, kdy výpravčí musela v době provádění posunů, jízd vlaků a přijímání dopravních opatření pro rozšíření již probíhající výluky plnit úkoly a povinnosti stanovené pro dvě pozice výpravčích.


	Datum:	3. 3. 2021, 07:18 h			Místo:	Náměšť nad Oslavou
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	120 976 Kč
	Popis:	Lom jazyka výhybky č. 12, vykolejení a samovolné nakolejení vlaku Os 4817 a jeho následná nezajištěná jízda na jinou kolej.				

Bezprostřední příčina:

- lom levého jazyka výhybky č. 12 vlivem únavové trhliny, vzniklé povrchovým poškozením jazyka, a jízda vlaku Os 4817 přes tuto výhybku, nacházející se díky lomu jazyka v technickém stavu, který nezajistil bezpečné vedení vlaku zamýšleným směrem.

Příspěvající faktory:

- technologická nekázeň – vložení a namontování jazyka s povrchovým poškozením na spodní straně paty do výhybky č. 12;
- nemožnost zjištění únavové trhliny prohlídkami prováděnými podle postupů provozovatele dráhy;
- dlouhodobé cyklické zatěžování jazyka intenzivním železničním provozem.

	Datum:	4. 3. 2021, 14:20 h			Místo:	Slatiňany – Chrast u Chrudimi
	Usmrceno:	2	Zraněno:	0	Škoda:	1 752 473 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Sp 1455 s osobním automobilem.				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P5332 v době, kdy se k němu blížil vlak Sp 1455, způsobené jednáním řidiče osobního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	4. 4. 2021, 14:16 h		Místo:	Světec	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	1	Škoda:	47 500 000 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Nex 54334, srážka s protijedoucím vlakem Pn 66403 s následným vykolejením a požárem.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	5. 5. 2021, 14:19 h		Místo:	Třebovice v Čechách – Česká Třebová	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	10 834 657 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Ex 1254 s překážkou, kterou tvořilo kamení vysypané do kolejiště z převráceného nákladního automobilu při dopravní nehodě na souběžné silnici.				

Bezprostřední příčiny:

- vytvoření překážky vysypáním nákladu do průjezdného průřezu provozované koleje z převráceného nákladního automobilu při dopravní nehodě na pozemní komunikaci;
- nezastavení drážní dopravy mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová.

Systémová příčina:

- absence spolehlivého a korektního systému rychlé a efektivní elektronické orientace na operačních střediscích Integrovaného záchranného systému pro generování cílených kontaktů na zaměstnance provozovatele dráhy, kteří jsou schopni zastavit provoz při vzniku ohrožení bezpečnosti drážního provozu v prostoru dráhy, mimo železniční přejezdy.

	Datum:	5. 5. 2021, 16:27 h		Místo:	Písek – Čížová	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	3	Škoda:	14 230 957 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 1171 s nákladním automobilem s přívěsem, s následným vykolejením řídicího vozu vlaku oběma podvozky.				


Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P488 v době, kdy se k němu blížil vlak R 1171, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	6. 5. 2021, 12:35 h		Místo:	Roztoky u Prahy	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Nex 47342 za odjezdové návěstidlo a jeho vjetí do postavené vlakové cesty pro protijedoucí vlak Os 9629.				


Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti Stůj odjezdového návěstidla L1 železniční stanice Roztoky u Prahy strojvedoucím vlaku Nex 47342 z důvodu jeho nepozornosti a soustředění se na jízdu beznapětovým úsekem namísto sledování návěsti odjezdového návěstidla.

	Datum:	10. 5. 2021, 06:12 h			Místo:	Praha Masarykovo nádraží
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 9608 za hlavní návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a vjetí do vlakové cesty postavené pro jízdu protijedoucího vlaku Os 6903.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc7 železniční stanice Praha Masarykovo nádraží osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 9608 zapříčiněné nevědomým pochybením, omylem osoby řídící drážní vozidlo, které se projevilo nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by:
 - byl vlak Os 9608 ze železniční stanice Praha Masarykovo nádraží vypraven,
 - se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (cestové) návěstidlo Sc7 železniční stanice Praha Masarykovo nádraží dovoluje jízdu vlaku.

	Datum:	21. 5. 2021, 09:36 h			Místo:	Olomouc hl. n.
	Usmrceno:	0	Zraněno:	2	Škoda:	26 423 Kč
	Popis:	Srážka sunutého posunového dílu se stojícími drážními vozidly.				


Zdroj: Správa železnic

Bezprostřední příčina:

- neprodlené nedání stručného a srozumitelného pokynu vedoucím posunové čety 1. posunové zálohy železniční stanice Olomouc hl. n. osobě řídící drážní vozidlo k zastavení sunutého posunového dílu tak, aby ta mohla posunový díl bezpečně zastavit nejpozději v místě na dráze před stojícími drážními vozidly.

Příspějící faktor:


- řetězec závad v důsledném dodržování vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce vedoucím posunové čety 1. posunové zálohy železniční stanice Olomouc hl. n. Při:
 - komunikaci s osobou řídící drážní dopravu v železniční stanici Olomouc hl. n.,
 - jednání po zjištění okolností ohrožujících bezpečnost při posunu sunutím.

	Datum:	5. 6. 2021, 21:18 h			Místo:	Třinec
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	593 900 Kč
	Popis:	Srážka vlaku Lv 53484 s technickým zařízením umístěným na trolejovém vodiči (s tzv. „hákovnicí“).				

Zdroj: LOKORAIL, a. s.


Bezprostřední příčina:

- předčasné zdvižení sběrače hnacího drážního vozidla vlaku Lv 53484 v místě přikázané jízdy se staženým sběračem, aniž by osoba řídící drážní vozidlo k tomu dostala příslušný pokyn.


	Datum:	14. 6. 2021, 22:39 h			Místo:	Štramberk
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	32 681 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda vlaku Os 23121 po nesprávně postavené vlakové cestě, vidlicová jízda a vykolejení vlaku.				

Bezprostřední příčina:


- dovolení vjezdu vlaku Os 23121 do železniční stanice Štramberk po nesprávně postavené vlakové cestě, kdy výhybka č. 18 nebyla ve správné poloze pro danou vlakovou cestu v důsledku neprovedení předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů spočívajících v nepřezkoušení správného přestavení výhybky č. 18 do polohy pro jízdu vlaku Os 23121.

	Datum:	18. 6. 2021, 10:10 h			Místo:	Čerčany
	Usmrceno:	0	Zraněno:	1	Škoda:	3 513 980 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo s návěstí „Posun zakázán“ a srážka se stojícím vlakem Os 9010.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	14. 7. 2021, 17:23 h			Místo:	Poříčany
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	3 425 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 9344 za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a narušení postavené vlakové cesty pro vlak R 924.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	15. 7. 2021, 14:19 h			Místo:	Chválkov – Včelnička
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	218 978 Kč
	Popis:	Vykolejení hnacího drážního vozidla vlaku Os 21209.				

Bezprostřední příčina:

- odlehčení levé strany předního podvozku hnacího drážního vozidla z důvodu lomu vinutých pružin sekundárního vypružení zadního podvozku vpravo ve směru jízdy vlaku a následné vyšplhání levého kola předního podvozku na temeno kolejnice v místě v nevyhovujícím technickém stavu s překročenými mezními provozními odchylkami ve zborcení koleje.


Přispívající faktor:

- nestanovení konkrétního odpovídajícího termínu a odklad odstranění zjištěného překročení mezních provozních odchylek geometrického uspořádání koleje.

Systémová příčina:


- provozování dráhy a drážní dopravy podle vnitřních předpisů provozovatele dráhy, které byly

v rozporu se stanovenými technickými podmínkami provozuschopnosti dráhy určenými stavebnětechnickými parametry, což vedlo k nesprávnému vyhodnocování geometrických parametrů koleje a následně k nepřijetí včasného a odpovídajícího opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.


	Datum:	31. 7. 2021, 13:27 h		Místo:	Němčice nad Hanou	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	2	Škoda:	24 311 262 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Lv 52489 za odjezdové návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, následná srážka s vlakem Os 3821 a vykolejení.				

Bezprostřední příčina:

- nezastavení vlaku Lv 52489 před návěstí „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 železniční stanice Němčice nad Hanou ve spojení s neřízením se pokynem vyjádřeným návěstí „Výstraha“ návěstěnou předchozím návěstidlem, kterým bylo hlavní (vjezdové) návěstidlo S, osobou řídící drážní vozidlo daného vlaku.


	Datum:	4. 8. 2021, 04:58 h		Místo:	Kralupy nad Vltavou	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	2 238 649Kč
	Popis:	Vykolejení 3 nákladních vozů za jízdy vlaku Pn 62310.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.


	Datum:	4. 8. 2021, 08:06 h		Místo:	výhybna Radonice	
	Usmrceno:	3	Zraněno:	56	Škoda:	178 108 332 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Ex 351 za úroveň odjezdového návěstidla s návěstí „Stůj“, vjetí do postavené vlakové cesty pro protijedoucí vlak Os 7406, následná srážka a vykolejení obou vlaků.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 výhybny Radonice osobou řídící hnací drážní vozidlo vlaku Ex 351.

	Datum:	19. 8. 2021, 05:00 h		Místo:	Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	4 500 000 Kč
	Popis:	Vykolejení 4 nákladních vozů vlaku Nex 60206.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	22. 9. 2021, 10:11 h		Místo:	Boří les	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Vypadnutí vlakvedoucího z jedoucího vlaku Os 11451.				

Bezprostřední příčina:


- neočekávané otevření vnějších dveří služebního oddílu motorového vozu za jízdy vlaku Os 11451.

Přispívající faktory:

- nedostatečná kontrola a údržba vnějších dveří služebního oddílu motorového vozu mající za následek jejich nevyhovující technický stav, který se projevil uzavřením dveří takovým způsobem, že rozdíl mezi správně uzavřenými a neuzavřenými dveřmi nebyl lidským okem postřehnutelný.

Systémová příčina:

- postupy kontroly a údržby pro zajištění odpovídajícího technického stavu motorových vozů řady 854 nestanovovaly mezní parametry zámkového a zajišťovacího mechanismu vnějších dveří služebního oddílu.


	Datum:	25. 10. 2021, 09:39 h		Místo:	Plzeň hl. n., obvod Jižní Předměstí	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	11 167 500 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo zakazující jízdu s následným vykolejením.				

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla Se508 železniční stanice Plzeň hlavní nádraží, obvod Jižní Předměstí, strojvedoucím posunového dílu.


Přispívající faktory:

- nedovolené uvedení posunového dílu do pohybu bez uděleného svolení k posunu;
- nedovolené rozsvícení návěsti „Posun dovozen“ na cestovém návěstidle Sc511 bez předchozího udělení svolení k posunu.

	Datum:	26. 10. 2021, 16:13 h		Místo:	Lochovice	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nezajištěná jízda (ujetí) motorového vozu od/pro vlak Os 27716/27723 z železniční stanice na trať.				


Bezprostřední příčina:

- nezajištění motorového vozu osobou řídící drážní vozidlo proti nežádoucímu pohybu před jeho opuštěním.

	Datum:	28. 10. 2021, 07:23 h		Místo:	Sedlejev – Telč	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	820 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Sp 1901 s nákladním automobilem (do 3,5 t).				

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P6433 v době, kdy se k němu blížil vlak Sp 1901, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který se nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.


	Datum:	31. 10. 2021, 02:35 h		Místo:	Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	0	Škoda:	513 310 Kč
	Popis:	Srážka hnacího drážního vozidla jedoucího jako posun mezi dopravnými pro uvázlý vlak Pn 62054 s tímto vlakem.				

Bezprostřední příčina:


- nezastavení posunu mezi dopravnými č. 858011 před stojícím hnacím drážním vozidlem uvázlého vlaku Pn 62054 v důsledku nepoužití pískovacího zařízení osobou řídící drážní vozidlo posunu mezi dopravnými č. 858011 pro zabránění smyku kol při brzdění v místě sníženého součinitele adheze a pro odvrácení hrozícího nebezpečí (srážky).

Přispívající faktor:

- snížení součinitele adheze potřebného pro zastavení posunu mezi dopravnými na traťové koleji č. 2 Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína nánosem rozježděného biologického materiálu (listí) na temenech hlav obou kolejnicových pásů, při spolupůsobení atmosférické vlhkosti v době vzniku mimořádné události.

	Datum:	31. 10. 2021, 13:38 h		Místo:	Liberec, Horní Hanychov – Ještěd	
	Usmrceno:	1	Zraněno:	0	Škoda:	10 000 000 Kč
	Popis:	Pád kabiny lanové dráhy.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	9. 12. 2021, 07:56 h		Místo:	Letohrad – Jablonné nad Orlicí	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	1	Škoda:	13 493 296 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 7153 s nákladním automobilem s následným vykolejením.				

Šetření mimořádné události nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	29. 12. 2021, 05:45 h		Místo:	Bystřice nad Pernštejnem – Rožná	
	Usmrceno:	0	Zraněno:	3	Škoda:	20 263 232 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 14901 s nákladním automobilem s následným vykolejením.				
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 2021

- 15. ledna 2021, **Dp Ostrava, mezi zastávkami Elektra a Karolina**, kdy došlo ke srážce tramvajového vlaku linky č. 8, kurz 103, se stojícím tramvajovým vlakem téže linky, kurz 116. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu správnímu úřadu, kterým je v přenesené působnosti zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, Magistrát města Ostravy:

- v rámci své činnosti ve věcech drah přijmout odpovídající opatření, aby dopravce Dopravní podnik Ostrava, a. s., při rozvrhování pracovní doby osob řídicích drážní vozidlo neaplikoval ustanovení § 17 odst. 2 Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a odpočinku zaměstnanců v dopravě, v platném znění, jímž lze zkrátit nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami toho kterého zaměstnance pod hranici 11 h stanovenou zákonem č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, resp. § 17 odst. 1 Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a odpočinku zaměstnanců v dopravě, v platném znění, v plném rozsahu, ale v maximálně možné snížené míře.
- 3. března 2021, **Náměšť nad Oslavou**, kdy došlo k lomu jazyka výhybky, vykolejení, nakolejení a nezajištěné jízdě vlaku Os 4817. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

 - v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatelů drah železničních:
 - u jazyků, které se do nových nebo provozovaných výhybek montují samostatně jako nový nebo užitý náhradní díl, zajistit před jejich vlastní

instalací očištění a provedení pečlivé kontroly jejich povrchu pohledem, a to ze všech stran včetně spodní strany paty, aby se zabránilo možnosti montáže povrchově poškozeného jazyka do nové nebo provozované výhybky;

- vzhledem k zjištěnému vlivu provozních vůlí dosedání jazyků na kluzné stoličky, doléhání stojiny jazyků k jazykovým opěrkám a doléhání hlav přilehlých jazyků k opornicím na velikost dynamického zatěžování jazyků, zavedení v rámci kontrolní činnosti na výhybkách v dopravních kolejích s vysokým provozním zatížením a/nebo pojížděných vysokými rychlostmi vykonávání pravidelných kontrol těchto vůlí měřením hodnot, nebo zavedení pravidelného zjišťování velikosti dynamického namáhání jazyků moderními diagnostickými metodami se stanovením příslušných mezí, které zajistí odhalení překročených předepsaných mezí uvedených vůlí. Současně s tím prokazatelnou evidenci změřených hodnot, včasné odstraňování zjištěných závad a udržování hodnot uvedených vůlí v předepsaných mezích.

- 4. března 2021, **Slatiňany – Chrast u Chrudimi**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Sp 1455 s osobním automobilem na železničním přejezdu P5332. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P5332, zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břežna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci ve výstraze, a to i z důvodu k přejezdu přilehlé železniční zastávky, kde zastavují jen osobní vlaky.

- 5. května 2021, **Třebovice v Čechách – Česká Třebová**, kdy došlo ke srážce vlaku Ex 1254 s překážkou – kamením vysypaným do kolejíště z převráceného nákladního automobilu při dopravní nehodě na souběžné silnici I. třídy č. 14. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu ve spolupráci s Ministerstvem vnitra:

- u elektronického informačního systému na operačních střediscích Hasičského záchranného sboru ČR, který v současnosti operačnímu důstojníkovi generuje přímé kontakty na zaměstnance Správy železnic, kteří disponují technickými prostředky pro okamžité zastavení drážní dopravy při nehodách na železničních přejezdech, zajistit rozšíření této funkce i na širé tratě a obvody dopraven.

Krajskému úřadu Pardubického kraje:

- na pozemní komunikaci – silnici I. třídy č. 14, v místech, kde dochází k souběhu s železniční tratí, zkvalitnit krajnici a umístit záchytný systém (svodidlo), popř. učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti v okolí železniční tratě.

Ministerstvu dopravy ČR:

- provést vytipování míst v silniční síti, kde se pozemní komunikace nachází tak blízko dráhy celostátní a regionální, že v případě sjetí silničního vozidla z krajnice mimo jízdní pruh hrozí jeho pád nebo vysypání nákladu do průjezdného průřezu koleje. Následně na zjištěných místech provést montáž záchytných systémů, které toto riziko eliminují, případně učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti v okolí železniční tratě.
- 6. května 2021, **Roztoky u Prahy**, kdy došlo k nedovolené jízdě vlaku Nex 47342 za úroveň návěstidla L1 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 9629. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- zajistit u provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální, v rámci pravidelného školení osob řídících drážní dopravu vytvoření a zavedení systému praktického školení, kdy při simulovaném řízení drážní dopravy budou navozovány krizové situace, bude vyžadováno jejich neprodlené a správné vyhodnocení a na jeho základě následně odpovídající (provozovatelem dráhy stanovená) reakce na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků;
- zajistit u všech v úvahu připadajících staničních zabezpečovacích zařízení přehodnocení analýzy hazardních stavů vyplývajících z rozhraní mezi zařízením a jeho obsluhou a následně zvážit doplnění požadavku na grafickou indikaci obsazení výhybkového kolejového úseku probarvením té větve výhybky, která byla skutečně obsazena, a to minimálně v případech, kdy je výhybkový úsek přímo za návěstidlem a nedovolená jízda za úroveň tohoto návěstidla není zcela konkrétně indikována jinou funkcí staničního zabezpečovacího zařízení.
- 10. května 2021, **Praha Masarykovo nádraží**, kdy došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 9608 za hlavní návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a vjetí do vlakové cesty pro vlak Os 6903. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální v rámci pravidelného školení osob řídících drážní dopravu vytvořit a zavést systém praktického školení, kdy při simulovaném řízení drážní dopravy budou navozovány krizové situace vyžadující odpovídající (provozovatelem dráhy stanovenou) reakci na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků bez zbytečného prodlení.
- 5. června 2021, **Třinec**, kdy došlo ke srážce vlaku Lv 53484 s technickým zařízením umístěným na trolejovém vodiči (s tzv. „hákovnicí“). Drážní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- aby v rámci své činnosti zajistil vhodnými nástroji minimalizaci případů, kdy bude ze strany provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální, nařízeno stahování sběračů drážních vozidel přenosnými návěstidly pro elektrický provoz, a to zvláště při stavbách (rekonstrukcích, modernizacích) prováděných na dráhách, kde by s touto minimalizací mělo být počítáno již v rámci přípravy dané stavby a konkrétních stavebních postupů. K tomuto účelu pak využít opatření jak čistě administrativní, tak i technická – např. vložení (dočasným vložení) úsekových děličů do sestavy trakčního vedení na vhodných místech zhlaví dopraven, tzn. do prostoru mezi výhybku kolejové spojky a první výhybku dalšího rozvětvení, která není zapojena do kolejové spojky (a naopak);
- aby vzhledem k neustálému vývoji souvisejícímu s budováním a provozováním Evropského systému řízení železniční dopravy/Evropského vlakového zabezpečovacího systému (dále jen ETCS) v České republice byly ze strany příslušných provozovatelů drah prověřeny a do budoucna aplikovány dostupné možnosti tohoto systému ve vztahu k předcházení vzniku mimořádných událostí souvisejících s nerespektováním návěstidel pro elektrický provoz, tedy především možnosti předávání informací o návěstidlech pro elektrický provoz, včetně těch přenosných, z traťové do mobilní části ETCS a jejich následné zpracování a používání (například upozornění pomocí textových zpráv na zobrazovací a ovládací jednotce mobilní části ETCS a podobná opatření).

Ministerstvu dopravy ve spolupráci s Dražním úřadem:

- aby byla vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, vztahující se k návěstidlům pro elektrický provoz, komplexně zrevidována a vhodně upravena (například na základě poznatků z této závěrečné zprávy a poznatků samotných provozovatelů drah a provozovatelů drážní dopravy), a to především ve vztahu k přenosným návěstidlům pro elektrický provoz, aby se v provozu používala pouze přenosná návěstidla pro elektrický provoz modré barvy s oranžovým orámováním.
- 15. července 2021, **Chválkov – Včelnička**, kdy došlo k vykolejení hnacího drážního vozidla za jízdy vlaku Os 21209. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.:
 - aktualizaci, doplnění, vzájemné sladění a provázání všech vnitřních předpisů a technologických postupů v oblasti železničního svršku, odstraňování závad a vykonávání navazující kontrolní činnosti.
- 31. července 2021, **Němčice nad Hanou**, kdy došlo ke srážce vlaku Lv 52489 s protijedoucím vlakem Os 3821, které předcházela nedovolená jízda vlaku Lv 52489 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- nadále ověřovat nejen výkonem státního dozoru ve věcech drah nad činností dopravce Retrack Czech, s. r. o., a jiných dopravců, zda postupy pro zajištění dodržování zavedeného systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy zajišťují jeho dodržování a zohledňují druh, oblast a rozsah provozu a jsou efektivní rovněž ve věci minimalizace rizika překročení nejvyšší dovolené rychlosti za jízdy vlaku.

- 22. září 2021, **Boří les**, kdy došlo k vypadnutí vlakvedoucího z vnějších dveří služebního oddílu motorového vozu za jízdy vlaku Os 11451 Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u dopravce České dráhy, a. s.:
 - stanovení kontrol a jejich parametrů při údržbě vnějších dveří služebního oddílu u motorových vozů řady 854, stanovení mezních limitů pro vysouvací západky mechanismu těchto dveří a evidenci těchto kontrol do konce životnosti těchto motorových vozů;
 - stanovení způsobu kontroly dveří vlakovou četou při nástupu na směnu na motorovém voze řady 854 a zajištění prokazatelného seznámení vlakových čet s těmito postupy;
- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které u dopravců v České republice, kteří provozují motorové vozy s obdobným konstrukčním řešením vnějších dveří služebního oddílu, zajistí provádění přísnějších kontrol těchto dveří a jejich evidování. Jedná se dnes již o historické motorové vozy zejména řad 820, 850 a 851 výrobce Vagónka Tatra Studénka (včetně nástupnických organizací);
- předání výše uvedeného 2. bodu bezpečnostního doporučení všem držitelům a provozovatelům motorových vozů řad 820, 850 a 851 výrobce Vagónka Tatra Studénka (včetně nástupnických organizací) mimo Českou republiku prostřednictvím Sítě národních bezpečnostních orgánů při Agentuře Evropské unie pro železnice.

- 28. října 2021, **Sedlejev – Telč**, kdy došlo ke střetnutí vlaku Sp 1901 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P6433. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí opatření, které při současném způsobu zabezpečení přejezdů P6433 a P6434 neprodleně zajistí zvýšení vnímání svíslého dopravního značení uživateli pozemní komunikace doplněním stávajících dopravních značek A32a „Výstražný kříž“ pro železniční přejezd jednokolejný a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ žlutozeleným retroreflexním podkladem, a vhodně doplnit i vodorovné dopravní značení.

- 31. října 2021, **Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína**, kdy došlo ke srážce hnacího drážního vozidla jedoucího jako posun mezi dopravními s uvázlým vlakem Pn 62054. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí:
 - do doby realizace výcviku, školení a ověření praktické schopnosti osob řídících drážní vozidlo na simulátorech adekvátně řešit i situace, které mohou nastat při sníženém součiniteli adheze potřebného pro rozjezd nebo zastavení drážních vozidel, u dopravců vždy před příchodem období s častým výskytem sníženého součinitele adheze potřebného pro rozjezd a zastavení drážních vozidel (zhoršených adhezních podmínek), zapříčiněného opadaným listím v kombinaci s atmosférickou vlhkostí, prokazatelné upozornění osob řídících drážní vozidlo na příchod daného období a s tím související připomenutí správného způsobu jízdy při brzdění (technologie obsluhy brzdového a pískovacího zařízení) za podmínek sníženého součinitele adheze,
 - do doby realizace níže uvedeného doporučení u dopravců, kteří pro zkvalitnění výcviku a školení osob řídících drážní vozidlo používají simulátor drážního vozidla pro získání a udržení návyků správného způsobu jízdy, aby při výcviku a školení těchto osob na simulátorech byly také simulovány jízdy na spádu (klesání) pro uvázlý vlak za podmínek sníženého součinitele adheze potřebného pro zastavení drážních vozidel;
 - ve spolupráci s Ministerstvem dopravy vytvoření právního rámce a systému, jímž bude rozsah a obsah znalostí a dovedností a postupů nezbytných k prokázání zvláštní odborné způsobilosti pro řízení drážního vozidla na dráze železniční, kategorie celostátní a regionální, rozšířen o ověření praktické schopnosti osoby řídící drážní vozidlo na lokomotivním simulátoru adekvátně řešit i situace, které mohou nastat jen zřídka, a to vč. jízdy a zejména brzdění při sníženém součiniteli adheze potřebného pro rozjezd nebo zastavení.