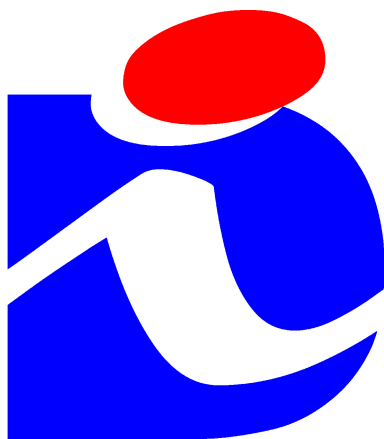


VÝROČNÍ ZPRÁVA

2003

Obsah

Úvod.....	5
Poslání a předmět činnosti.....	6
Organizační uspořádání a pracovní náplň útvarů.....	8
Obecná působnost útvarů Drážní inspekce.....	10
Územní působnost.....	13
Sídla územních inspektorátů:.....	13
Hranice územních inspektorátů:.....	13
Vnitroorganizační činnost a vnější aktivity.....	15
Služební předpisy.....	15
Správní řízení.....	18
Systemizace.....	18
Spolupráce s Drážním úřadem.....	18
Podněty Drážní inspekce Drážnímu úřadu.....	19
Znalecká činnost.....	19
Drážní inspekce v médiích v roce 2003.....	20
Mimořádné události.....	37
Druhy mimořádných událostí.....	38
Stav mimořádných událostí.....	39
Mimořádné události na úrovních přejezdů.....	40
Činnost komise Drážní inspekce pro řešení bezpečnosti na železničních přejezdech.....	44
Přehled MU dle provozovatelů drah a drážní dopravy.....	46
Mimořádné události dozorované DI na místě jejich vzniku.....	47
Přehled mimořádných událostí na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové.....	72
Mimořádné události na všech drahách dle ÚI.....	73
Dílčí závěr.....	74
Státní dozor ve věcech drah.....	77
Celkový přehled výkonu SD v Drážní inspekci za rok 2003.....	79
Výkon státního dozoru Drážní inspekce za rok 2003 dle druhu dráhy.....	79
Zaměření státního dozoru v roce 2003.....	79
Oblasti zjištěných závad při výkonu státního dozoru.....	89
Dílčí závěr.....	90
Činnost ekonomická a institucionální.....	93
Závěr.....	99



ÚVOD

POSLÁNÍ A PŘEDMĚT ČINNOSTI

Posláním a hlavním předmětem činnosti Drážní inspekce je v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 77/2002 Sb. je zejména:

1. zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě na všech drahách podle zákona o dráhách v rozsahu stanoveném prováděcím předpisem v součinnosti s provozovatelem dráhy a s dopravcem a nezávisle na drážním správním úřadu a orgánech činných v trestním řízení,
2. zjišťování nedostatků ohrožujících bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy, jejich příčin a osob odpovědných podle právních předpisů za jejich vznik nebo trvání,
3. vyžadování odstranění a nápravy zjištěných nedostatků, jejich příčin a škodlivých následků u jejich původců a ukládání opatření k jejich odstranění a nápravě, kontrola plnění uložených opatření.

Dalším předmětem činnosti Drážní inspekce je:

1. podávání podnětu drážnímu správnímu úřadu podle věcné a místní příslušnosti na zahájení správního řízení podle povahy zjištěných skutečností a příčinách a okolnostech vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě:
 - a) k přechodnému omezení drážní dopravy na nezbytně nutnou dobu, vyžaduje-li to zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy při vzniku mimořádné události;
 - b) k odejmutí osvědčení dopravce;
 - c) k vydání rozhodnutí o zadržení nebo odejmutí průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla nebo k vydání rozhodnutí o nezpůsobilosti drážního vozidla nebo určeného technického zařízení k provozu;
2. provádění výkonu státního dozoru ve věcech drah;
3. vyhotovování a zveřejňování roční výroční zprávy, přehledu stavů a vývoje nehodovosti a její systémové vyhodnocování;
4. navrhování opatření na zlepšení stavu v bezpečnosti provozování dráhy drážní dopravy a příslušné kontrolní oblasti;
5. spolupráce s orgány státní správy a orgány EU v oblasti bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

Drážní inspekce byla zřízena ustanovením § 53a zákona o dráhách. Je organizační složkou státu a hospodaří s majetkem, který jí byl určen v souladu se zákonem č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky. Drážní inspekce hospodaří s prostředky státního rozpočtu stanovenými správcem rozpočtové kapitoly 327 – Ministerstvo dopravy, v členění závazných ukazatelů daných zákonem o státním rozpočtu ČR na příslušný rozpočtový rok v souladu se zákonem č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech.

Rozpočet Drážní inspekce byl schválen na základě dostupných údajů před zahájením jejího skutečného fungování. Byla použita metoda srovnání s obdobnými organizačními složkami státu, zejména v působnosti Ministerstva dopravy. Tímto způsobem byla stanovena výše běžných výdajů (včetně mezd) a předpokládaných investičních nákladů na pořízení vybavení pro činnost a fungování Drážní inspekce. Drážní inspekce vznikla jako zcela nová organizační složka státu bez jakékoliv návaznosti na předchozí fungování správního úřadu tohoto typu.

Hlavním dlouhodobým cílem Drážní inspekce je zlepšení současného stavu v oblasti mimořádných událostí, a to zejména ukládáním (a následnou kontrolou) opatření, vedoucích k odstranění zjištěných nedostatků, které ohrožují bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy. V této činnosti je Drážní inspekce garantem nezávislého šetření mimořádných událostí v drážní dopravě v České republice.

Další cíle činnosti Drážní inspekce v hodnoceném období byly v oblastech:

1. zjišťování příčin mimořádných událostí na místě jejich vzniku,
2. výkonu státního dozoru,
3. budování Drážní inspekce po institucionální stránce (oblast materiálně-technická, oblast lidských zdrojů).

ORGANIZAČNÍ USPOŘÁDÁNÍ A PRACOVNÍ NÁPLŇ ÚTVARŮ

Generální inspektor Drážní inspekce je statutárním orgánem Drážní inspekce, který činí v souladu s ustanovením zákona č. 219/2000 Sb., všechny úkony jako vedoucí organizační složky státu.

Generální inspektor řídí činnost Drážní inspekce. Zajišťuje nezávislé a objektivní zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě. Dbá, aby pověřeni zaměstnanci Drážní inspekce v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah prověřovali, zda při provozování dráhy a drážní dopravy jsou dodržovány příslušné právní předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

V zájmu zjištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy vydává doporučení drážnímu správnímu úřadu, dalším orgánům a úřadům, případně i nadnárodním provozovatelům drah a dopravcům na dráhách.

Generální inspektor přímo řídí náměstka generálního inspektora, ředitele Kanceláře drážní inspekce, ředitele Odboru inspekce, ředitele Odboru právního a ředitele Územních inspektorátů.

Generální inspektor vykonává vůči zaměstnancům Drážní inspekce v oblasti pracovně právních vztahů činnost vedoucího organizační složky státu.

V případě nepřítomnosti generálního inspektora jej zastupuje náměstek generálního inspektora. Rozsah pravomocí při zastupování určuje generální inspektor, který jmenuje a odvolává náměstka z funkce.

Náměstek generálního inspektora je zástupcem generálního inspektora, zastupuje generálního inspektora v době jeho nepřítomnosti a plní další úkoly uložené generálním inspektorem.

Drážní inspekce se člení na ústřední inspektorát a územní inspektoráty.

Ústřední inspektorát se člení na tři odbory:

- a) Odbor I – Kancelář Drážní inspekce
- b) Odbor II – Odbor inspekce
- c) Odbor III – Odbor právní

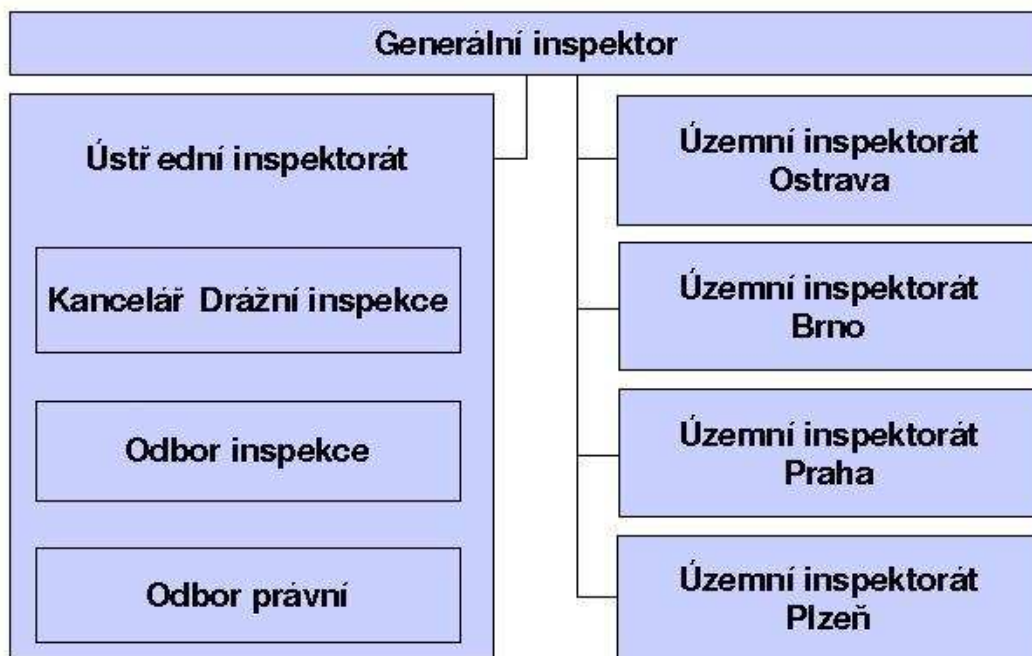
Kancelář Drážní inspekce tvoří sekretariát, dva asistenti (současně jako tiskoví mluvčí), informatik, personalista – materialista, ekonomický servis a řidič.

Odbor inspekce je složen ze statistika – rozboráře a specialistů na všechny druhy drážní dopravy.

Kancelář Drážní inspekce, odbor inspekce a územní inspektoráty řídí ředitelé.



Bc. Zdeněk Žák



Obecná působnost útvarů Drážní inspekce

V rámci své obecné působnosti jednotlivé útvary Drážní inspekce zabezpečují:

- a) přípravu návrhů podnětů, opatření, rozhodnutí a doporučení Drážní inspekce, týkající se činnosti Drážní inspekce, provádění instruktáží zaměřených na realizaci a aplikaci nových poznatků v oblasti bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy u jednotlivých provozovatelů dráhy a drážní dopravy, sledování jejich účinnosti a prospěšnosti, provádění výkladu vydaných dokumentů a vypracovávání odborných posudků,
- b) provádění kontrolní činnosti na základě pověření generálního inspektora v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah,
- c) šetření stížností, oznámení a podnětů v rozsahu týkajícím se činnosti Drážní inspekce,
- d) předkládání informací o své činnosti a jejich výsledcích s návrhy na preventivní opatření,
- e) soustřeďování a analyzování podkladů potřebných k vydávání preventivních opatření,
- f) vedení dokumentace uskutečněných kontrol v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah pro statistické účely,
- g) plnění dalších úkolů podle pokynů generálního inspektora,
- h) poskytování informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, prostřednictvím tiskového mluvčího Drážní inspekce.

PŮSOBNOST ODBORU I – KANCELÁŘE DRÁŽNÍ INSPEKCE

Základním posláním Kanceláře Drážní inspekce je:

- a) vytvářet potřebné podmínky pro činnost Generálního inspektora a celé Drážní inspekce, připravovat, organizovat a zabezpečovat úkoly vyplývající z působnosti a postavení generálního inspektora a Drážní inspekce ve vztahu k národním a mezinárodním orgánům,
- b) organizovat jednání generálního inspektora, jeho porad, koordinovat přípravu projednávaných materiálů,
- c) zpracovávat (zajišťovat) odborná stanoviska, zpracovávat záznamy z porad,
- d) kontrolovat plnění úkolů,

- e) zabezpečovat evidenci došlých a odeslaných písemností, kontrolovat jejich vyřizování,
- f) vést evidenci vydaných opatření generálního inspektora a Drážní inspekce.

Za tímto účelem Kancelář Drážní inspekce:

- a) zabezpečuje personální, hospodářský, technický a ekonomický servis pro Drážní inspekci, tj. například mzdové a finanční účetnictví, hospodaření s finanční hotovostí, personalistiku, evidenci dlouhodobého hmotného majetku a drobného hmotného majetku, autoprovaz, HW+SW vybavení, další technické vybavení,
- b) zabezpečuje styk s veřejností a styk se zahraničím.

PŮSOBNOST ODBORU II – ODBORU INSPEKCE

Základním posláním odboru inspekce je zajištění a provádění výkonu státního dozoru, analýza, vyhodnocování a předkládání návrhů na opatření v oblasti bezpečnosti drážní dopravy, kontrola jejich plnění, vzdělávací a metodická činnost, odborná posudková činnost v oblasti bezpečnosti drážní dopravy, shromažďování a vyhodnocování statistických údajů, styk s orgány EU, provádění vlastních šetření z příkazu generálního inspektora.

PŮSOBNOST ODBORU III – ODBORU PRÁVNÍHO

Základním posláním odboru právního je:

- a) zajištění právního servisu pro Drážní inspekci, tj. spolupůsobení při výkonu kontrolní činnosti v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah, posuzování právních otázek protokolů a zpráv z kontrol, zejména dodržování příslušných právních předpisů,
- b) provádění výběrového řízení v obchodních případech v souladu se zákonem č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek,
- c) poskytování právních analýz a stanovisek pro potřeby Drážní inspekce,
- d) vedení sbírky právních předpisů, ze kterých poskytuje informace.

PŮSOBNOST ÚZEMNÍCH INSPEKTORÁTŮ

Základním posláním územních inspektorátů je:

- a) zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě, v rozsahu stanoveném prováděcím předpisem v součinnosti s provozovateli dráhy a s provozovateli drážní dopravy, nezávisle na drážním správním úřadu a orgánech činných v trestním řízení,
- b) zjišťování nedostatků ohrožujících bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy, jejich příčin a osob odpovědných podle právních předpisů za jejich vznik nebo trvání,
- c) vyžadování odstranění a nápravy zjištěných nedostatků, jejich příčin a škodlivých následků u jejich původců,
- d) provádění kontroly plnění uložených opatření,
- e) na základě zjištěných nedostatků ohrožujících bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy, jejich příčin a osob odpovědných podle právních předpisů za jejich vznik nebo trvání, zahajování správního řízení o udělení pokuty podle zákona o dráhách,
- f) podávání podnětu drážnímu správnímu úřadu podle věcné a místní příslušnosti na zahájení správního řízení podle povahy zjištěných skutečností o příčinách a okolnostech vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě k přechodnému omezení drážní dopravy na nezbytně nutnou dobu, vyžaduje-li to zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy při vzniku mimořádné události, k odejmutí osvědčení dopravce, nebo k vydání rozhodnutí o zadržení nebo o odejmutí průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla nebo k vydání rozhodnutí o nezpůsobilosti drážního vozidla nebo určeného technického zařízení k provozu,
- g) provádění výkonu státního dozoru ve věcech drah.

PŮSOBNOST VNITŘNÍHO AUDITU

Působnost vnitřního auditu je určena ustanovením § 28 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole). Tuto působnost v rámci Drážní inspekce vykonává tříčlenná komise, jmenovaná generálním inspektorem ze zaměstnanců Drážní inspekce.

ÚZEMNÍ PŮSOBNOST

V souladu s § 53a odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 77/2002 Sb., stanovil generální inspektor Drážní inspekce sídla a územní působnost územních inspektorátů Drážní inspekce.

Sídla územních inspektorátů:

- Územní inspektorát Ostrava se sídlem v Ostravě
- Územní inspektorát Brno se sídlem v Brně
- Územní inspektorát Praha se sídlem v Praze
- Územní inspektorát Plzeň se sídlem v Plzni

Hranice územních inspektorátů:

ÚZEMNÍ INSPEKTORÁT OSTRAVA:

hranice s ÚI Brno		
<i>trať</i>	<i>úsek</i>	<i>km</i>
Brno – Přerov	Ivanovice na H. – Nezamyslice	59,340
Hanušovice – Letohrad	Podlesí – Červený Potok	82,270
Štíty – Dolní Lipka	Štíty – Bílá Voda	13,391
Olomouc – Česká Třebová	Hoštejn – Krasíkov	31,170
Prostějov – Chornice	Dzbel – Chornice	31,930
Přerov – Břeclav	Tlumačov - Hulín	167,165 ¹⁾
Bylnice – Horní Lideč	Valašské Klobouky– Horní Lideč	175,422 ²⁾
<i>Poznámka:</i> ¹⁾ vjezdové návěstidlo 1S, 2S železniční stanice Hulín ²⁾ vjezdové návěstidlo KL železniční stanice Horní Lideč		

ÚZEMNÍ INSPEKTORÁT BRNO

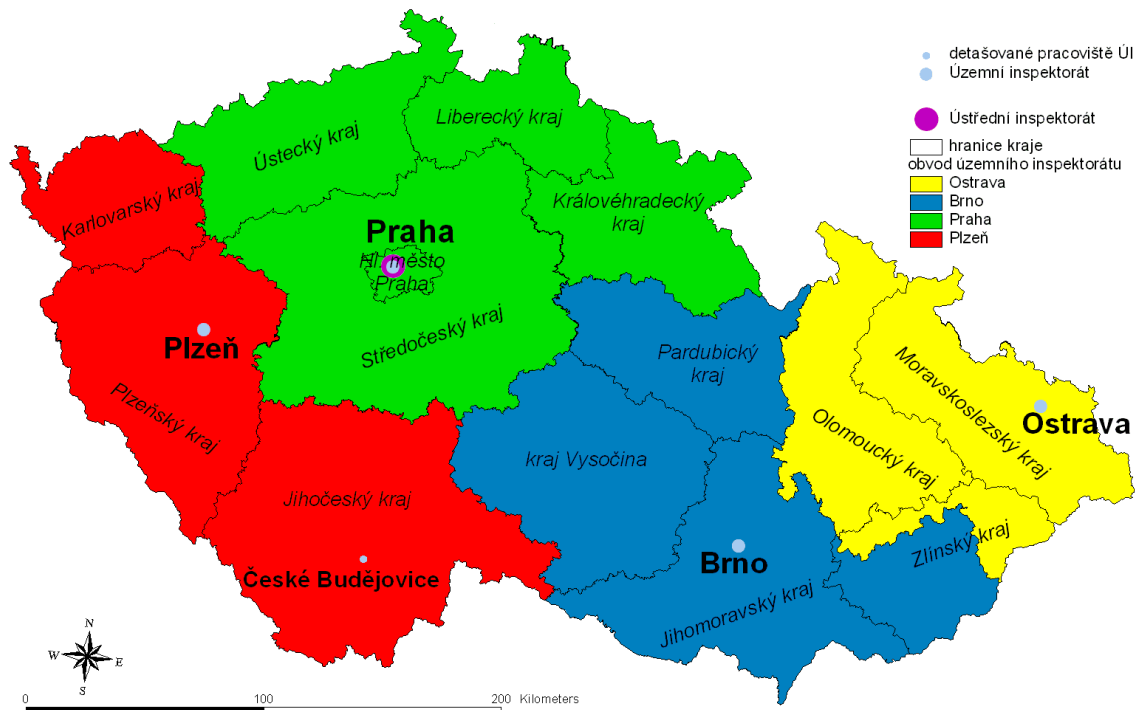
hranice s ÚI Praha		
<i>trať</i>	<i>úsek</i>	<i>km</i>
Havlíčkův Brod – Kutná Hora	Golčův Jeníkov – Čáslav	267,770
Světlá n/S. – Čerčany	Vlastějovice – Chřenovice	22,920
Hradec Králové – Pardubice	Hradec Králové – Opatovice n/L.	17,080
Moravany – Borohrádek	Holice – Borohrádek	45,402
Choceň – Týniště nad Orlicí	Újezd u Chocně – Čermná n/O.	10,723
Hradec Králové – Letohrad	Potštejn – Litice n/O.	72,085
Česká Třebová – Praha	Řečany n/L. – Záboří n/L.	334,785

hranice s ÚI Plzeň		
<i>trať</i>	<i>úsek</i>	<i>km</i>
Tábor – Horní Cerekev	Obrataň – Pořín	49,500
Veselí n/L. – Horní Cerekev	Popelín – Počátky-Žirovnice	46,556
Kostelec u J. – Slavonice	Telč – Dačice	59,554
JHMD J. Hradec – Obrataň	Obrataň – Obrataň zast.	43,174

ÚZEMNÍ INSPEKTORÁT PRAHA

hranice s ÚI Plzeň		
<i>trať</i>	<i>úsek</i>	<i>km</i>
Benešov u Prahy – Tábor	Střezimíř – Sudoměřice u T.	97,400
Písek – Březnice	Mirovice – Březnice	50,757
Březnice – Blatná	Bělčice – Březnice	10,608
Praha – Plzeň	Zbiroh – Hořovice	66,820
Rakovník – Mladotice	Čistá – Kožlany	21,824
Plzeň – Blatno u Jesenice	Pastuchovice – Blatno u Jesenice	154,465
Blatno – Bečov nad Teplou	Lubenec – Chyšce	39,921
Chomutov – Karlovy Vary	Pernštejn – Stráž nad Ohří	153,992

Územní působnost Drážní inspekce



VNITROORGANIZAČNÍ ČINNOST A VNĚJŠÍ AKTIVITY

Služební předpisy

V roce 2003 vydal generální inspektor Drážní inspekce 22 služebních předpisů v souladu s jednotnou organizační směrnicí. Služební předpisy Drážní inspekce stanoví a konkretizují závazné příkazy k výkonu služby pro zaměstnance Drážní inspekce.

Služební předpisy mají věcné členění dle dílčích celků a to podle následující charakteristiky:

01. Kontrolní a inspekční činnost

- Kontrolní řád
- Používané tiskopisy
- Příkaz generálního inspektora Drážní inspekce ke kontrole

02. Výkon státního dozoru

- Metodický pokyn k výkonu státního dozoru
- Vzor protokolu

03. Evidence MU

- Pokyny k evidenci (zázpisy do knihy mimořádných událostí a ostatní hlášení)
- Vykazování mimořádných událostí

04. Zjišťování příčiny vzniku MU (šetření)**05. Výkon služby**

- Pracovní řád DI
- Povinnosti a oprávnění zaměstnanců Drážní inspekce
- Zásady služební zdvořilosti, úprava, apod.
- Vykazování základních údajů pracovní činnosti dle funkce a zařazení
- Zajištění bezpečnosti pracoviště, hmotný investiční majetek, drobný majetek výpočetního zařízení, kopírovacího zařízení, služebních razítek, archívu, audiovizuální techniky a uzamykání pracovišť
- Označení pracovišť
- Používané tiskopisy
- Výkon operační služby na ústředním inspektorátu Praha a územních inspektorátech 1–4 Drážní inspekce
- Služební a zahraniční cesty
- Pracovní cesty

06. Spisová agenda, přehledy

- Sběrka právních předpisů
- Služební předpisy
- Spisový řád
- Skartační řád

07. Personální záležitosti, pracovní právní vztahy, služební poměr

- Jmenování, odvolání
- Výběrová řízení
- Odborná příprava
- Evidence o odborné způsobilosti
- Evidence o zdravotní způsobilosti
- Evidence o školení BOZP
- Pracovní pohotovost
- Pracovní doba, práce přesčas, podmínky čerpání řádné dovolené a pracovního volna, evidence a výkaznictví
- Poskytování stravného
- Služební průkazy

08. Ekonomika práce a péče o zaměstnance

- Oběh a kontrola účetních dokladů
- Poskytování studijních úlev

09. Bezpečnost práce

- 10. Inventář majetkového celku (hospodaření s majetkem státu)**
 - Evidence hmotného investičního majetku a drobného majetku
 - Inventarizace
 - Likvidace
- 11. Smluvní vztahy**
 - Evidence smluv a dohod
- 12. Výpočetní technika a elektronická pošta**
 - Vedení Knih provozu PC
 - Dodržování vládní vyhlášky č. 624/2001 Sb.
 - Správce sítě
- 13. Mediální činnost**
- 14. Autoprovoz**
- 15. Hospodaření s prostředky FKSP**
- 16. Součinnost s orgány činnými v trestním řízení**
- 17. Provozovatelé a dopravci**
 - Seznam a kontaktní adresy
- 18. Poskytování informací dle zákona 106/1999 Sb.**
- 19. Vyřizování stížností právnických a fyzických osob**
- 20. Podpisový řád a oběh spisů**
- 21. Utajované skutečnosti**
- 22. Ostatní**

Zajištění individuálních a termínově ohraničených úkolů v oblasti technické, ekonomické, personální, metodické a ostatní v působnosti Dražní inspekce, ukládá generální inspektor řídicími akty. Řídicí akty rozdílne od vydávaných služebních předpisů Dražní inspekce se týkají jednorázových operativních úkolů a nemají charakter normativního právního aktu (nemají závazná pravidla).

Správní řízení

V listopadu roku 2003 bylo zahájeno celkem 39 správních řízení v souladu se zákonem č. 71/1967 Sb., o správním řízení. Všechna správní řízení byla zahájena s provozovatelem dráhy a dopravcem České dráhy, a. s.

Jedno správní řízení bylo zahájeno dne 19. 11. 2003 podle § 51a odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, pro porušení § 49 odst. 3 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a § 6 odst. 6 vyhlášky 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zbývajících 38 správních řízení bylo zahájeno dne 26. 11. 2003 na základě § 51a odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, pro porušení § 6 odst. 7 vyhl. č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Jedno správní řízení bylo dne 23. 12. 2003 zastaveno, ostatní správní řízení nebyla k 31. 12. 2003 ukončena.

Systemizace

Drážní inspekce měla v roce 2003 celkem 56 systemizovaných pracovních míst. K 31. 12. 2003 se nepodařilo obsadit 3 pracovní místa, a to funkci náměstka generálního inspektora, ředitele odboru inspekce a vrchního inspektora odboru inspekce. Dosavadní zájemci o tyto neobsazené funkce nesplňovali stanovené náročné kvalifikační předpoklady.

Spolupráce s Drážním úřadem

Spolupráce s Drážním úřadem probíhala v roce 2003 na potřebné úrovni. Byla prováděna vzájemná koordinace výkonu státních dozorů dle vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce. Drážní úřad poskytoval pravidelně Drážní inspekci aktualizované soubory s údaji o železničních vlečkách, vlastních drah, jejich provozovatelích a provozovatelích drážní dopravy.

V roce 2003 byly Drážní inspekcí podány na Drážní úřad celkem 4 podněty, jejichž řešení je dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v kompetenci Drážního úřadu. Všechny podněty byly Drážním úřadem vyřízeny, vyjma jednoho podnětu, kde na základě žádosti provozovatele dráhy – vlečky o zrušení úředního povolení, bude Drážním úřadem v roce 2004 úřední povolení zrušeno.

V závěru roku 2003 bylo vzájemně dohodnuto, že v roce 2004 budou uskutečněny čtyři společné státní dozory na vybraných železničních vlečkách a bude aktivována společná databáze s údaji potřebnými pro výkon státního dozoru.

Podněty Drážní inspekce Drážnímu úřadu

Č. j.	datum	obsah podnětu	vyřízení
3-032/2003	15. 05. 2003	Porušení § 17 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb. u vlastníka a provozovatele vlečky Alfa Říčany, a. s.	Provedena změna úředního povolení
3-145/2003	24. 11. 2003	Porušení § 17 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb. u provozovatele vlečky KBH Poděbrady, s. r. o.	Zrušeno úřední povolení
1-322/2003	10. 10. 2003	Porušení § 17 odst. 1, § 25 odst. 13 písm. a) a odst. 14 vyhlášky č. 177/1995 Sb., vlečka Moravské železářny, a. s., Olomouc	DÚ vzal pouze na vědomí
1-323/2003	14. 10. 2003	Porušení § 25 odst. 13 písm. j) a odst. 14 vyhlášky č. 177/1994 Sb. u provozovatele vlečky Unex, a. s.	DÚ vzal pouze na vědomí

Znalecká činnost

Drážní inspekce byla na základě žádosti a v souladu s ustanovením § 21 odst. 3 zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, a ustanovení § 6 odst. 1 vyhlášky č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů, zapsána do druhého oddílu seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost v oboru doprava k posuzování příčin vzniku mimořádných událostí, který vede Ministerstvo spravedlnosti České republiky v oblasti:

- ◆ drážní železniční doprava (organizace práce a výkon dopravní služby),
- ◆ drážní železniční hnací vozidla,
- ◆ drážní železniční vozidla,
- ◆ stavba a údržba tratí (železniční svršek a spodek, stavby na dráze),
- ◆ železniční sdělovací a zabezpečovací technika,
- ◆ posouzení vzájemného vztahu železničního svršku a železničních vozidel při vykolejení,
- ◆ bezpečnost práce při provozování železniční drážní dopravy.

V roce 2003 na základě žádosti Českých drah, a. s., č. j. 21 428/2003 – 12/2 ze dne 5. 8. 2003, posoudila Drážní inspekce na základě předložené dokumentace průkaznost synchronizace záznamu podle času z rychloměrů typu GMR a rychloměrové soupravy LT 10 výrobce Metra, jimiž jsou vybaveny hnací drážní vozidla řady 371. Tato drážní vozidla jsou určena pro provoz na tratích ČD, a. s., a nesplňovala požadavek dle § 37 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zde je mimo jiné uvedeno, že pro rychlost vyšší než 120

km/hod. musí vlakový zabezpečovač zajišťovat registraci příjmu návěstí nařizujících snižování rychlosti. Aby tato podmínka byla splněna, jsou z technických důvodů na vozidlech řady 371 umístěna dvě registrační zařízení, kde každé z nich zařízení je řízeno svým vnitřním časem. Drážní inspekce posoudila navržené řešení synchronizace dvou záznamů podle času, z hlediska jejich synchronizace a průkaznosti záznamů za účelem vzniku případných mimořádných událostí a soudních řízení. Drážní inspekce s navrhovaným technickým řešením souhlasila.

Drážní inspekce v médiích v roce 2003

Mediální činnost Drážní inspekce v roce 2003 byla významně ovlivněna budováním této instituce. Zejména v prvním pololetí bylo zapotřebí stanovit konkrétní podobu komunikace s tiskem, vyškolit na tuto spolupráci s médii jednotlivé zaměstnance DI a především splnit zákonem dané požadavky na státní instituci v oblasti poskytování informací (zákon 106/1999 Sb.). Proto v prvním pololetí roku 2003 byla vydána pouze jedna tisková zpráva informující o státním dozoru v pražském metru. Tato zpráva našla odezvu České tiskové kanceláře, která se mimo výsledku šetření zmínila také o samotném poslání Drážní inspekce. Dále v prvním pololetí vystoupil Generální inspektor Drážní inspekce ve dvou vstupech v Televizi Nova, kde informoval veřejnost o tragédiích na železničních přejezdech a zmínil se také o pravidlech platných při přejíždění křížení silnic a kolejí.

Ve druhém pololetí byla již připravena půda pro komunikaci DI s médii. V tomto období Drážní inspekce vydala sedm tiskových zpráv, z nich pět (mimo jiné) připomínalo veřejnosti zákonem stanovené podmínky pro chování řidičů na přejezdech či nebezpečí rychlé železniční dopravy. Tyto tiskové zprávy měly v médiích široký ohlas, kdy zejména Česká televize a regionální deníky v celé ČR varovaly účastníky silničního provozu před nebezpečím vyplývajících z nepozornosti před železničními přejezdy.

Za nejvýznamnější mediální výstupy Drážní inspekce v období od července do prosince roku 2003 lze považovat dvě vystoupení Generálního inspektora DI v Televizi Nova (příspěvky týkající se problematiky železničních přejezdů) a rozhovor Českého rozhlasu s tiskovým mluvčím DI na totéž téma. Tento rozhovor zařadil ČRo do motoristického magazínu Motožurnál. Dalším významným počinem DI byla již zmíněná kampaň o železničních přejezdech vedená především na poli všech regionálních deníků, které vykazují nejvyšší čtenost.

Vzhledem k tomu, že Drážní inspekce neměla v loňském roce optimálně vyřešeno monitorování tisku, nebylo možné veškeré mediální aktivity DI zmapovat. Většina příspěvků, zejména tiskových, je podchycena, televizní a rozhlasové aktivity jsou známy částečně, neboť tato oblast není možná kvůli velkému počtu rozhlasových stanic a regionálních televizních studií zmapovat (a ani není známá společnost, jež by se tímto zabývala). Počet zachycených (nebo známých) příspěvků o Drážní inspekci v médiích v roce 2003 přesahuje dvě stě příspěvků.

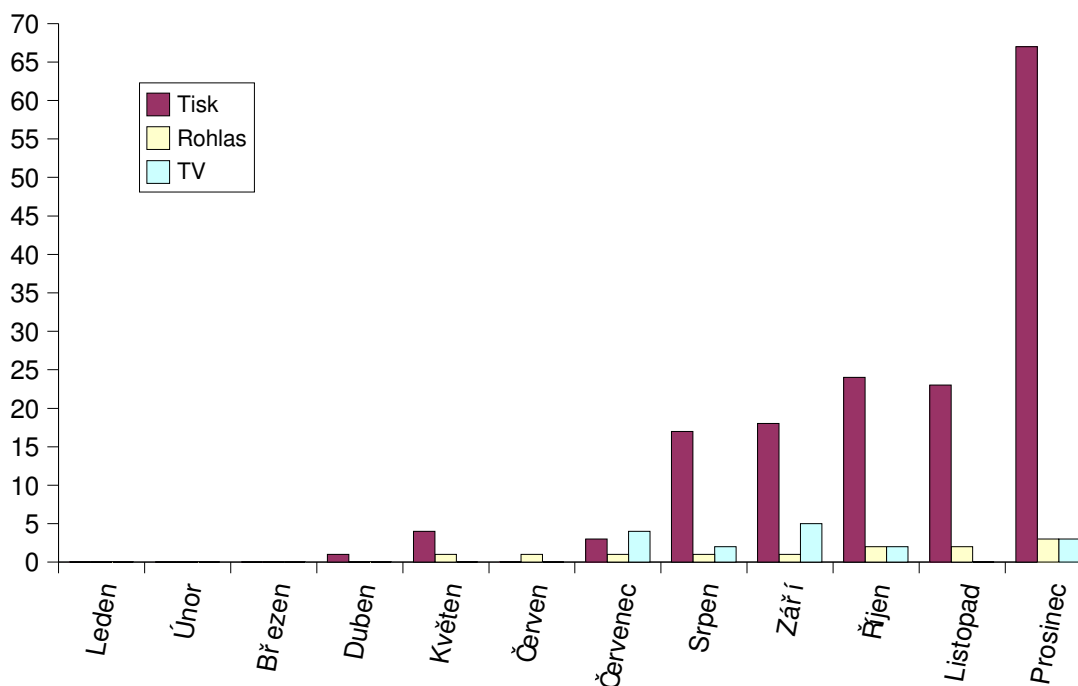
Zhruba polovina těchto článků se věnovala čistě informaci o činnosti Drážní inspekce (oblast šetření, statistiky nehod), druhá polovina mediálního obrazu měla mimo zmínek o vlastní činnosti Drážní inspekce také preventivní charakter, kdy byla veřejnost varována a poučována. V této oblasti se podařilo nejvíce navázat spoluprací především s agenturou ČTK, internetovým portálem iDnes, Českou televizí, Televizí Nova, deníky Bohemia a Morávia a s Českým rozhlasem. Spolupráce s některými médii došla tak daleko, že jejich redaktori dokonce volají dříve Drážní inspekci, než mluvčího Českých drah (iDnes, ČTK, ČT Brno, Český rozhlas Brno, TV Fatem, MF Dnes Brno, Rovnost, Vyškovské či Zlínské noviny). Zejména internetový server iDnes, pražská redakce ČTK, brněnský Český rozhlas a Rovnost pochopily přesné poslání Drážní inspekce a obracejí se na ni také v souvislosti s mimořádnými událostmi v tramvajové dopravě.

Ostatní média si na existenci DI zvykají, avšak někteří redaktori stále přesně nepochopili rozdíl mezi Inspektorátem bezpečnosti železniční dopravy Českých drah a DI, proto píší o drážní inspekci (a myslí tím IBŽD), případně se zmiňují o Drážní inspekci Českých drah. Takto ovšem chybují nejen novináři z veřejných médií, ale dokonce i z odborného tisku! Většinou se však jedná o ty redaktory, kteří přímo DI nekontaktovali a vycházejí z tiskových zpráv či sdělení inspektorů IBŽD.

V komunikaci s médii (a s veřejností) jsou stále značné rezervy především v oblasti internetových stránek. Ty by měly aktuálně informovat média i laickou veřejnost o dění v oblasti drážní dopravy. Dosud nebyla doladěna grafika těchto stránek ani redakční systém, kterým se budou upravovat. Proto www strany Drážní inspekce stále fungují jako statické s odkazy na vydané tiskové zprávy. Dále obsahují základní pravidla pro chování řidičů i chodců na železničních přejezdech. Po plnohodnotném vybudování počítačové sítě Drážní inspekce se plánuje lepší uživatelské prostředí internetových stránek s výrazně odlišnou grafikou.

V oblasti poskytování informací médiím přímo vyšetřujícími vrchními inspektory DI na místě mimořádných událostí byl zaznamenán zejména v závěru roku výrazný průlom. Média si zvykají, že na rozdíl od dřívější Generální inspekce Českých drah jsou zaměstnanci Drážní inspekce vůči novinářům podstatně vstřícnější, a to i přes zjevný nesouhlas některých zaměstnanců ČD či RIBŽD. Drážní inspekce však jako nezávislý státní garant bezpečnosti drážní dopravy nestranně konstatuje fakta o mimořádných událostech a nemá důvod je zatajovat. V této oblasti je však nutné ještě více procvičit jednotlivé vrchní inspektory DI, aby jejich vystupování zejména před televizními kamerami bylo více precizní, odpovídalo autoritě nejvyššího státního dozorového orgánu ve věci bezpečnosti na drahách a nepoškodilo provozovatele dráhy či drážní dopravy.

Drážní inspekce v médiích



Drážní inspekce vydala v roce 2003 celkem osm tiskových zpráv, z nichž se pět týkalo nehod na železničních přejezdech.

Název tiskové zprávy	Datum vydání
–	22.5.2003
Statistika nehod na přejezdech za 1. pololetí 2003	6.8.2003
Státní dozor na vlečce elektrárny Dukovany	28.8.2003
Nehodu u Ptení způsobil nejspíš řidič auta	29.8.2003
Počet přejetých osob a nehod na přejezdech přibývá	8.9.2003
Nákladní vlak v Praze srazil automobil	3.10.2003
Říjen 2003: Rekordní počet mrtvých na přejezdech	7.11.2003
Srážka rychlíku s nákladním vozem ve Vyškově	9.12.2003

Tisková zpráva
Č. j. 5-221/2003/DI
Nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Drážní inspekce (DI) vykonala ve středu 21. května státní dozor ve věcech drah u Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., na dráze speciální (metro). Dozor probíhal současně na všech trasách metra a na ředitelství podniku.

V provozu metra prováděla DI namátkové kontroly na přítomnost alkoholu u strojvedoucích a na kontrolu jejich průkazů způsobilosti – oprávnění řídit vlaky metra. Dále se zaměřila na funkčnost systémů zajišťujících bezpečnost cestujících a na úplnost záchranného vybavení souprav metra.

U žádného z kontrolovaných strojvedoucích nebylo zjištěno požití alkoholu před jízdou ani během ní. Všechny prověřované soupravy byly řádně vybaveny lékárníčkami první pomoci i hasicími přístroji. Rovněž během zkoušek blokování odjezdu vlaku s otevřenými dveřmi, síly stisku dveří, nouzového otevírání dveří, nouzového osvětlení vagónů a účinku nouzové brzdy DI u těchto souprav neshledala žádné závady.

Na ředitelství dopravního podniku byl státní dozor zaměřen především na plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce, zejména na dodržování podmínek stanovených právními předpisy pro bezpečný provoz metra (úřední povolení, vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti osob, licence k provozování dopravy, doklady o prováděných pravidelných prohlídkách a měřeních dráhy, průkazy způsobilosti souprav a jednotlivých zabezpečovacích a napájecích zařízení, evidence osob oprávněných řídit soupravy metra včetně jejich zdravotní způsobilosti). DI dále prozkoumala vnitřní předpisy dopravního podniku týkající se problematiky nehod (ohlašování, zabezpečení předlékařské první pomoci).

Při výkonu státního dozoru Drážní inspekcí nebyly zjištěny závažné závady a nedostatky v bezpečnosti provozování metra v Praze.

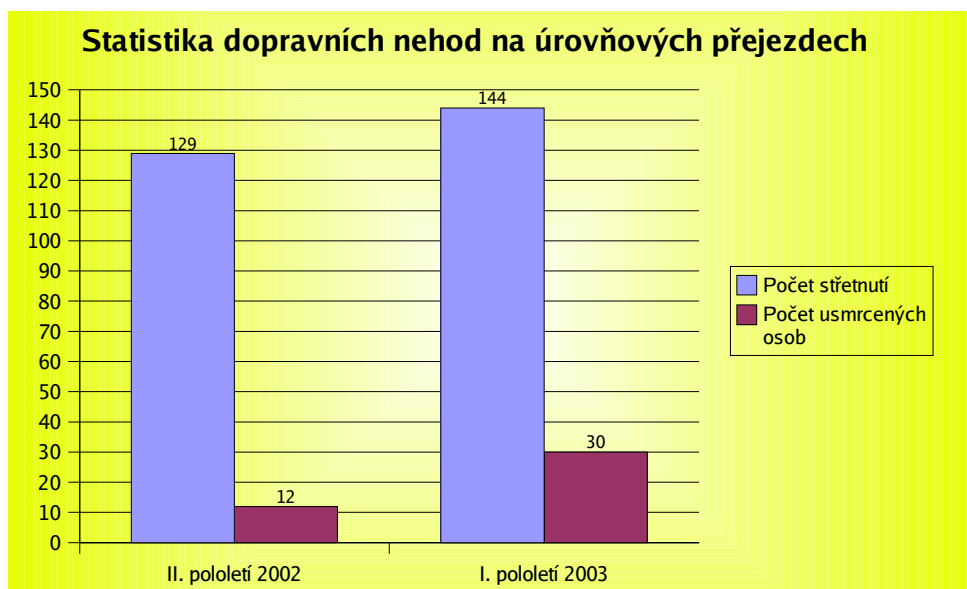
V Praze dne 22. května 2003

Tisková zpráva
Č. j. 5-359/2003/DI
Nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Statistika nehod na přejezdech za 1. pololetí 2003

Drážní inspekce zaznamenala za prvních šest měsíců letošního roku výrazný nárůst počtu dopravních nehod na železničních přejezdech. Od ledna do června 2003 došlo k 144 případům střetnutí silničních a drážních vozidel na úrovnových přejezdech, při nichž zahynulo 30 osob (to je více mrtvých, než za celý loňský rok) a 65 osob utrpělo újmu na zdraví. Až na jednu výjimku byly všechny tyto nehody plně zaviněny řidiči silničních vozidel, kteří nedovoleným vjetím na koleje několikrát porušili zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, a zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Zatímco ve druhém pololetí 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, v prvních šesti měsících umírá člověk již při každé páté nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů a nezvrátí se tak nepříznivý vývoj situace, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také ve druhém pololetí.



Připomeňme, že zákon o provozu na pozemních komunikacích mj. stanoví, že před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může křížení kolejí se silnicí bezpečně přejet. Vozidla mají přes trať přejíždět v tom pořadí, v jakém ke přejezdu přijela. Ve vzdálenosti 50 metrů před přejezdem a při přejíždění kolejí smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině; pokud na zabezpečovacím zařízení svítí bílé přerušované světlo,

zvyšuje se tato rychlost na 50 kilometrů v hodině. V případě, že vozidlo zastaví na železničním přejezdu, musí jej řidič odstranit mimo trať. Je-li to nemožné, musí neprodleně učinit vše, aby řidiči kolejových vozidel byli před nebezpečím včas varováni. Pokud je před železničním přejezdem umístěna značka Stůj, dej přednost v jízdě, musí řidič zastavit své vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať. Na přejezdu a v jeho těsné blízkosti se nesmí otáčet a couvat, před přejezdem a na něm se pak nesmí předjíždět. Ve vzdálenosti 15 metrů od křížení kolejí se nesmí zastavit a stát (vyjma případů, kdy se blíží vlak). Řidiči u železničního přejezdu také nesmějí použít dálková světla, přičemž zákon zakazuje i použití potkávacích světel v případě, že by mohla ohrozit protijedoucí řidiče.

Řidič dále nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory. Vjezd na koleje je zakázán i v případě, kdy je vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto však neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení. Řidič nesmí vjet na přejezd, dáva-li znamení k zastavení vozidla zaměstnanec dráhy kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem; rovněž nemůže vjet na koleje, pokud situace za železničním přejezdem nedovoluje řidiči automobilu jeho bezpečné přejetí a pokračování v jízdě.

V Praze dne 6. srpna 2003

Tisková zpráva
Č. j. 5-410/2003/DI
Nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Státní dozor na vlečce elektrárny Dukovany

Drážní inspekce provedla ve čtvrtek 21. srpna 2003 státní dozor ve věcech drah na vlečce ČEZ, a. s., Jaderná elektrárna Dukovany. Státní dozor byl zaměřen především na plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce a dodržování podmínek stanovených právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Během státního dozoru provedli vrchní inspektoři Drážní inspekce namátkovou kontrolu některých úseků vlečkového kolejiště a kontrolovali stav a funkčnost přejezdových zabezpečovacích zařízení na vlečce. Dále Drážní inspekce kontrolovala základní dokumenty potřebné k provozování vlečky (úřední povolení, vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti osob, licence k provozování dopravy, doklady o prováděných pravidelných technických prohlídkách a měřeních dráhy, průkazy způsobilosti drážních vozidel, evidence osob oprávněných řídit hnací vozidla včetně jejich zdravotní způsobilosti).

Při výkonu státního dozoru Drážní inspekcí nebyly zjištěny závažné závady a nedostatky ohrožující bezpečné provozování vlečky vedoucí do Jaderné elektrárny Dukovany.

Drážní inspekce jako nezávislý národní orgán vykonává na všech drahách (železničních, tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních – metro) pravidelný státní dozor a zjišťuje nedostatky ohrožující bezpečnost. V případě nehody se zabývá také zjišťováním příčin, stanovuje odpovědnost a dozoruje, aby dopravce každou událost vyšetřil v souladu se zákonem a přijal opatření předcházející vzniku nehod.

V Praze dne 28. srpna 2003

Tisková zpráva
Č. j. 5-412/2003/DI
Nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Nehodu u Ptení způsobil nejspíš řidič auta

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes ráno v 8.40 hodin na železničním přejezdu u obce Ptení na Prostějovsku. Nákladní automobil vezoucí klády vjel na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži přímo před přijíždějící motorový osobní vlak jedoucí z Prostějova do Chornice. Strojvedoucí vlaku nemohl srážce zabránit a čelo motorového vozu narazilo do boku kabiny nákladního automobilu.

Strojvedoucí motorového vlaku byl s těžkými zraněními převezen sanitkou do nemocnice, kontrolor dopravy, který byl rovněž v kabině strojvedoucího, byl k ošetření transportován vrtulníkem. Ze zaměstnanců Českých drah, a. s., utrpěl zranění ještě vlakvedoucí.

Ve vlaku se v době nehody nacházelo 20 cestujících, přičemž minimálně 5 z nich bylo zraněno. Při nárazu vykolejil hnací motorový vůz řady 810 a druhý přívěsný vůz (soupravu vlaku tvořila celkem 4 vozidla v pořadí motorový vůz, 2 přívěsné vozy, motorový vůz).

Podle všeho nehodu způsobil řidič nákladního automobilu, neboť na přejezdu jsou velmi dobré rozhledové podmínky. Stanovení viníka nehody však bude předmětem šetření celé události, kdy bude stanovena mj. i výše konkrétní škody.

Drážní inspekce zaznamenala jen během měsíce července tohoto roku celkem 21 případů střetů silničních a drážních vozidel na přejezdu. Statistika za první pololetí je patrná z následujícího grafu.

Připomeňme, že zákon o provozu na pozemních komunikacích mj. stanoví, že před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může křížení kolejí se silnicí bezpečně přejet. Vozidla mají přes trať přejíždět v tom pořadí, v jakém ke přejezdu přijela. Ve vzdálenosti 50 metrů před přejezdem a při přejíždění kolejí smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině; pokud na zabezpečovacím zařízení svítí bílé přerušované světlo, zvyšuje se tato rychlost na 50 kilometrů v hodině. V případě, že vozidlo zastaví na železničním přejezdu, musí jej řidič odstranit mimo trať. Je-li to nemožné, musí neprodleně učinit vše, aby řidiči kolejových vozidel byli před nebezpečím včas varováni. Pokud je před železničním přejezdem umístěna značka Stůj, dej přednost v jízdě, musí řidič zastavit své vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať. Na přejezdu a v jeho těsné blízkosti se nesmí otáčet a couvat, před přejezdem a na něm se pak nesmí předjíždět. Ve vzdálenosti 15 metrů od křížení kolejí se nesmí zastavit a stát (vyjma případů, kdy se blíží vlak).

Řidiči u železničního přejezdu také nesmějí použít dálková světla, přičemž zákon zakazuje i použití potkávacích světel v případě, že by mohla ohrozit protijedoucí řidiče.

Řidič dále nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory. Vjezd na koleje je zakázán i v případě, kdy je vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto však neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení. Řidič nesmí vjet na přejezd, dáva-li znamení k zastavení vozidla zaměstnanec dráhy kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem; rovněž nemůže vjet na koleje, pokud situace za železničním přejezdem nedovoluje řidiči automobilu jeho bezpečné přejetí a pokračování v jízdě.

V Praze dne 29. srpna 2003

Tisková zpráva
Č. j. 5-417/2003/DI
Nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Počet přejetých osob a nehod na přejezdech přibývá

Drážní inspekce zaznamenala v období letních prázdnin nebývale vysoké množství dopravních nehod na železničních přejezdech. Velmi vysoký je i počet osob sražených či přejetých vlakem na trati nebo v kolejišti.

Během července a srpna tohoto roku došlo v České republice celkem k 45 nehodám na železničních přejezdech, při nichž zemřelo na místě 5 osob a dalších 51 osob bylo zraněno. Nejvíce tragickým případem letošních prázdnin je střetnutí osobního automobilu s motorovým vlakem ve Zlíně 27. července, kdy vinou řidiče automobilu přišli o život tři lidé. Další velmi závažnou nehodou je událost z 29. srpna, kdy poblíž obce Ptenský Dvorek narazil osobní vlak do nákladního automobilu. Na místě bylo zraněno 8 osob, z toho 3 vážně. I v tomto případě není odpovědnost za tuto nehodu na straně drážní dopravy.

Za přecházení kolejí nebo chůzi po trati zaplatilo během dvou letních měsíců životem celkem 27 osob, dalších 9 lidí mělo to štěstí, že je projíždějící vlak „pouze“ zranil. V těchto 36 případech nejsou započítány takové mimořádné události, při nichž se strojvedoucímu podařilo vlak zastavit (například 1. července

se strojvedoucímu osobního vlaku u Staré Role na Karlovarsku podařilo ubrzdít osobní vlak před malým dítětem pohybujícím se v kolejišti). To, že se podaří rozjetou soupravu zastavit, je však velmi výjimečné, neboť rozjetý vlak může brzdit i několik set metrů. U nás dnes některé vlaky jezdí i rychlostí 160 kilometrů za hodinu, při níž souprava urazí za každou vteřinu téměř 45 metrů, za minutu pak skoro 2,7 kilometru, takže člověk nemusí včas na blížící se soupravu zareagovat.

Připomeňme, že zákon o dráhách hned ve svém úvodu mimo jiné uvádí, že všechna místa na dráze jsou veřejnosti nepřístupná s výjimkou přejezdů a nádraží či zastávek. Toto ustanovení neplatí v případě, kdy je dráha vedena po pozemní komunikaci. Zákon také zakazuje chůzi osob ve vzdálenosti menší než dva a půl metru od osy krajní koleje dráhy. Je dobré vědět, že ustanovení zákona o dráhách neplatí pouze pro železniční tratě, ale také pro všechny tramvajové, trolejbusové a lanové dráhy. Proto také vstup na tramvajové koleje vedené mimo silnici je zakázán.

Především smrtelné úrazy vznikají na moderních dvojkolejných tratích, na nichž už mohou vlaky jezdit po obou kolejích současně, a to v libovolných směrech. Soupravu stojící na zastávce tak může po druhé koleji předjíždět například nákladní vlak jedoucí stejným směrem. To si lidé neuvědomují a při

přecházení kolejí sledují provoz pouze jedním směrem. V žádném případě však nelze říci, že by k tragédiím docházelo jen na hlavních tazích. Velmi nebezpečné jsou i lokální dráhy se spoustou oblouků. Místní obyvatelé totiž často podceňují relativně malou rychlost souprav a chodí po kolejích a mostech či procházejí tunely.

Zákon o dráhách stanoví, že veškeré osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svou bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy a jsou povinni se zdržet všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mohlo mít za následek vnik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle. Zároveň přikazuje cestujícím, aby se při nástupu do drážního vozidla, pobytu v něm a při výstupu chovali tak, aby neohrozili bezpečnost svou, spolucestujících a celé drážní dopravy a aby dbali přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy. Z tohoto ustanovení vyplývá, že je zakázáno vystupovat či nastupovat z vlaků a tramvají za jízdy, což je velmi rozšířený jev, který v případě železnice může skončit také těžkým či smrtelným zraněním.

V Praze dne 8. září 2003

Tisková zpráva
Č. j. 5-456/2003/DI
Nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Nákladní vlak v Praze srazil automobil

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes ráno v 10.30 hodin na železničním přejezdu nedaleko železniční stanice Praha-Hlubočepy. Osobní automobil se čtyřmi cestujícími vjel přímo před přijíždějící nákladní vlak. Při srážce byli zraněni všichni členové posádky automobilu, podle předběžných odhadů půjde o tři těžká a jedno lehké zranění.

Stanovení konkrétních viníků nehody a částí jejich zavinění bude předmětem šetření celé události, kdy bude určena mj. i výše konkrétní škody (prvotní odhad škody na osobním automobilu činí 150 tisíc korun, škoda na drážním vozidle ani svršku nebyla zatím stanovena). Železniční přejezd je ale řádně označen výstražnými kříži, které řidiči podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích přikazují, aby se přesvědčil, neblíží-li se k přejezdu drážní vozidlo.

Drážní inspekce zaznamenala během uplynulých tří čtvrtletí letošního roku 2003 celkem 211 střetů silničních a drážních vozidel na přejezdu, při nichž zemřelo 40 osob a dalších 121 bylo zraněno. V drtivé většině byla vždy vina na straně řidičů silničních vozidel.

Připomeňme, že zákon o provozu na pozemních komunikacích mj. stanoví, že před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může křížení kolejí se silnicí bezpečně přejet. Vozidla mají přes trať přejíždět v tom pořadí, v jakém ke přejezdu přijela. Ve vzdálenosti 50 metrů před přejezdem a při přejíždění kolejí smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině; pokud na zabezpečovacím zařízení svítí bílé přerušované světlo, zvyšuje se tato rychlost na 50 kilometrů v hodině. V případě, že vozidlo zastaví na železničním přejezdu, musí jej řidič odstranit mimo trať. Je-li to nemožné, musí neprodleně učinit vše, aby řidiči kolejových vozidel byli před nebezpečím včas varováni. Pokud je před železničním přejezdem umístěna značka Stůj, dej přednost v jízdě, musí řidič zastavit své vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať. Na přejezdu a v jeho těsné blízkosti se nesmí otáčet a couvat, před přejezdem a na něm se pak nesmí předjíždět. Ve vzdálenosti 15 metrů od křížení kolejí se nesmí zastavit a stát (vyjma případů, kdy se blíží vlak). Řidiči u železničního přejezdu také nesmějí použít dálková světla, přičemž zákon zakazuje i použití potkávacích světel v případě, že by mohla ohrozit protijedoucí řidiče.

Řidič dále nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku

přejezdového zabezpečovacího zařízení, sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory. Vjezd na koleje je zakázán i v případě, kdy je vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto však neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení. Řidič nesmí vjet na přejezd, dává-li znamení k zastavení vozidla zaměstnanec dráhy kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem; rovněž nemůže vjet na koleje, pokud situace za železničním přejezdem nedovoluje řidiči automobilu jeho bezpečné přejetí a pokračování v jízdě.

V Praze dne 3. října 2003

Tisková zpráva
Č. j. 5-496/2003/DI
Nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Říjen 2003: Rekordní počet mrtvých na přejezdech

Drážní inspekce zaznamenala v měsíci říjnu celkem 27 nehod na železničních přejezdech, při nich zemřelo celkem 9 osob a dalších 16 bylo zraněno. Zatímco v počtu střetů vlaků s osobními automobily se říjnová statistika příliš neliší od ostatních měsíců letošního roku, v počtu usmrcených osob se dostává na první místo (druhý skončil měsíc duben s 8 mrtvými).

Nejvíce tragickým případem v říjnu se stal střet nákladního vlaku s osobním automobilem mezi stanicemi Třebětice a Holešov na trati z Kojetína do Valašského Meziříčí. V sobotu 18. října dopoledne vjel přímo před lokomotivu osobní automobil i přes to, že přejezdové zabezpečovací zařízení bylo v činnosti. Na místě zemřeli dva lidé, další člověk podlehl svým zraněním v nemocnici.

Druhá velmi tragická říjnová nehoda se odehrála v sobotu 4. října na železničním přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži u zastávky Karlovice-Sedmihorky na trati Hradec Králové – Turnov. V autobuse, do jehož zadní části narazil osobní vlak, zemřel jeden člověk, dalších šest osob bylo zraněno. Viníkem nehody byl řidič autobusu.

Také další čtyři případy, kdy během října na přejezdech zemřeli lidé, nezpůsobily drážní dopravci. U všech těchto čtyř tragédií se jednalo o přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením (bez závor), které bylo vždy v činnosti. Ukazuje se tedy, že ani funkční zabezpečovací zařízení nezabrání tragédii, pokud se řidič silničního vozidla rozhodne porušit zákon o provozu na pozemních komunikacích. Také v drtivé většině 211 střetů, které Drážní inspekce zaznamenala v období leden – září, byla odpovědnost na straně řidičů. Při těchto nehodách zemřelo celkem 40 osob a dalších 121 bylo zraněno.

Výjimkou v odpovědnosti za nehodu je případ z pátku 3. října, kdy se na železničním přejezdu nedaleko železniční stanice Praha-Hlubočepy na trati z Prahy do Berouna srazil osobní automobil s nákladním vlakem, přičemž závory na tomto přejezdu nebyly sklopeny. Při srážce došlo ke zranění čtyř osob, z nichž jedna svým poraněním podlehla v nemocnici. Šetření tohoto případu ukazuje výrazné pochybení strojvedoucího lokomotivy, který nezastavil vlak před návěstidlem zakazující další jízdu. Celá událost však dosud není zcela uzavřena, příští týden by měla proběhnout rekonstrukce případu. Také se zkoumá míra zavinění řidiče osobního automobilu, neboť železniční přejezd je řádně označen výstražnými kříži, které mu přikazují, aby se přesvědčil, neblíží-li se k přejezdu drážní vozidlo.

Připomeňme, že zákon o provozu na pozemních komunikacích mj. stanoví, že před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může křížení kolejí se silnicí bezpečně přejet. Vozidla mají přes trať přejíždět v tom pořadí, v jakém ke přejezdu přijela. Ve vzdálenosti 50 metrů před přejezdem a při přejíždění kolejí smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině; pokud na zabezpečovacím zařízení svítí bílé přerušované světlo, zvyšuje se tato rychlost na 50 kilometrů v hodině. V případě, že vozidlo zastaví na železničním přejezdu, musí jej řidič odstranit mimo trať. Je-li to nemožné, musí neprodleně učinit vše, aby řidiči kolejových vozidel byli před nebezpečím včas varováni. Pokud je před železničním přejezdem umístěna značka Stůj, dej přednost v jízdě, musí řidič zastavit své vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať. Na přejezdu a v jeho těsné blízkosti se nesmí otáčet a couvat, před přejezdem a na něm se pak nesmí předjíždět. Ve vzdálenosti 15 metrů od křížení kolejí se nesmí zastavit a stát (vyjma případů, kdy se blíží vlak). Řidiči u železničního přejezdu také nesmějí použít dálková světla, přičemž zákon zakazuje i použití potkávacích světel v případě, že by mohla ohrozit protijedoucí řidiče.

Řidič dále nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li dáována výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, je-li dáována výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, sklápějí-li se, jsou-li sklopeny nebo zdvihají-li se závory. Vjezd na koleje je zakázán i v případě, kdy je vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto však neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení. Řidič nesmí vjet na přejezd, dáová-li znamení k zastavení vozidla zaměstnanec dráhy kroužením červeným nebo žlutým praporkem a za snížené viditelnosti kroužením červeným světlem; rovněž nemůže vjet na koleje, pokud situace za železničním přejezdem nedovoluje řidiči automobilu jeho bezpečné přejetí a pokračování v jízdě.

V Praze dne 7. listopadu 2003

Tisková zpráva
Č. j. 5-578/2003/DI
Nábřeží L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

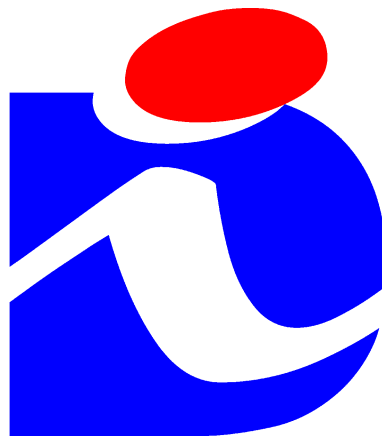
Srážka rychlíku s nákladním vozem ve Vyškově

Dnes v 6.20 hodin ráno se u Vyškova střetl rychlík jedoucí z Olomouce do Brna s nákladním vozem, který ujel z tamní železniční stanice. Při srážce utrpěl jeden cestující tržnou ránu v obličeji a byl převezen do nemocnice pro podezření na otřes mozku. Železniční doprava na velmi frekventované jednokolejné trati Brno–Přerov je zatím přerušena. Škoda v tuto chvíli není ještě vyčíslena.

Vzhledem k závažnosti této mimořádné události převzala šetření příčin vzniku Drážní inspekce, na místě střetu má dva vrchní inspektory. Nehody, kdy dojde k ujetí nákladního vozu na širokou trať, totiž představují vážné ohrožení bezpečnosti železničního provozu. V minulosti se odehrály případy, kdy nákladní vagóny rozdrtily motorový vůz, v němž většina cestujících zahynula (Krouna na Chrudimsku, 24. června 1995, 19 mrtvých).

V uplynulých měsících Drážní inspekce zaznamenala jednu nehodu, kdy došlo k ujetí nákladního vozu na širokou trať. V Nejdku na Karlovarsku 6. října signalista pohotově přehodil výhybku a poslal tak vůz, jenž ujel ze sousedního nádraží, na slepou kolej. Při této nehodě nebyl nikdo zraněn.

V Praze dne 9. prosince 2003



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

DRUHY MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Působnost Drážní inspekce je upravena § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a prováděcí vyhláškou č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě. Mimořádné události se rozdělují podle příčin, následků a příslušnosti ke zjišťování příčin a okolností jejich vzniku na:

skupinu „A“ – mimořádné události, vzniklé v souvislosti s pohybem drážního vozidla, které měly za následek závažnou nehodu,

skupinu „B“ – mimořádné události způsobené provozováním dráhy a drážní dopravy nezávisle na pohybu drážního vozidla, které měly za následek závažnou nehodu,

skupinu „C“ – ostatní mimořádné události způsobené provozováním dráhy a drážní dopravy, které neměly za následek závažnou nehodu.

Závažnou nehodou se rozumí srážka drážního vozidla s jiným drážním vozidlem nebo překážkou na dopravní cestě, nebo vykolejení drážních vozidel, mající za následek nejméně jednu usmrcenou osobu nebo těžkou újmu na zdraví u více než čtyř osob nebo značnou škodu na majetku. Za usmrcenou osobu se považuje osoba, která zemřela při mimořádné události nebo pokud při této mimořádné události došlo k postižení zdraví, na jehož následky osoba zemřela nejdéle do 30 dnů od mimořádné události.

Drážní inspekce zjišťuje příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě na dráze celostátní, regionální a na vlečce u skupiny „A“ a „B“. Přitom provádí dozor nad činností provozovatele dráhy a drážní dopravy. Drážní inspekce může převzít též zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě:

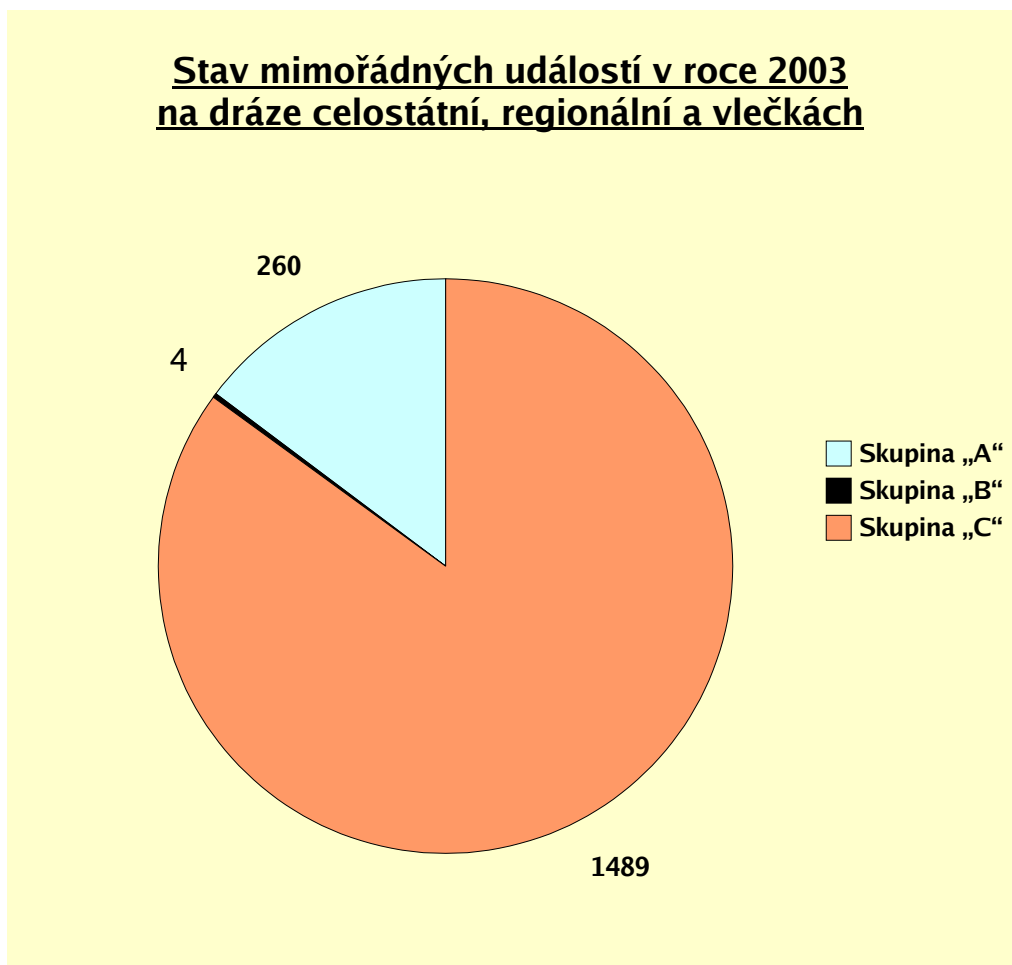
- a) ve skupině „A“ a „B“ na dráze speciální, tramvajové, trolejbusové a lanové,
- b) ve skupině „C“ na všech drahách,

jestliže:

1. jejich příčina se opakuje a je v přímé souvislosti s nedostatky v systému organizačního nebo technického zajišťování bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy,
2. mimořádná událost má vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy na celé dráze, nebo jde-li o mimořádnou událost ve skupině „C“, která by mohla vést za změněných podmínek k závažné nehodě,
3. u mimořádné události o zjištění příčin a okolností vzniku požádal provozovatel dráhy, provozovatel drážní dopravy nebo drážní správní úřad.

STAV MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

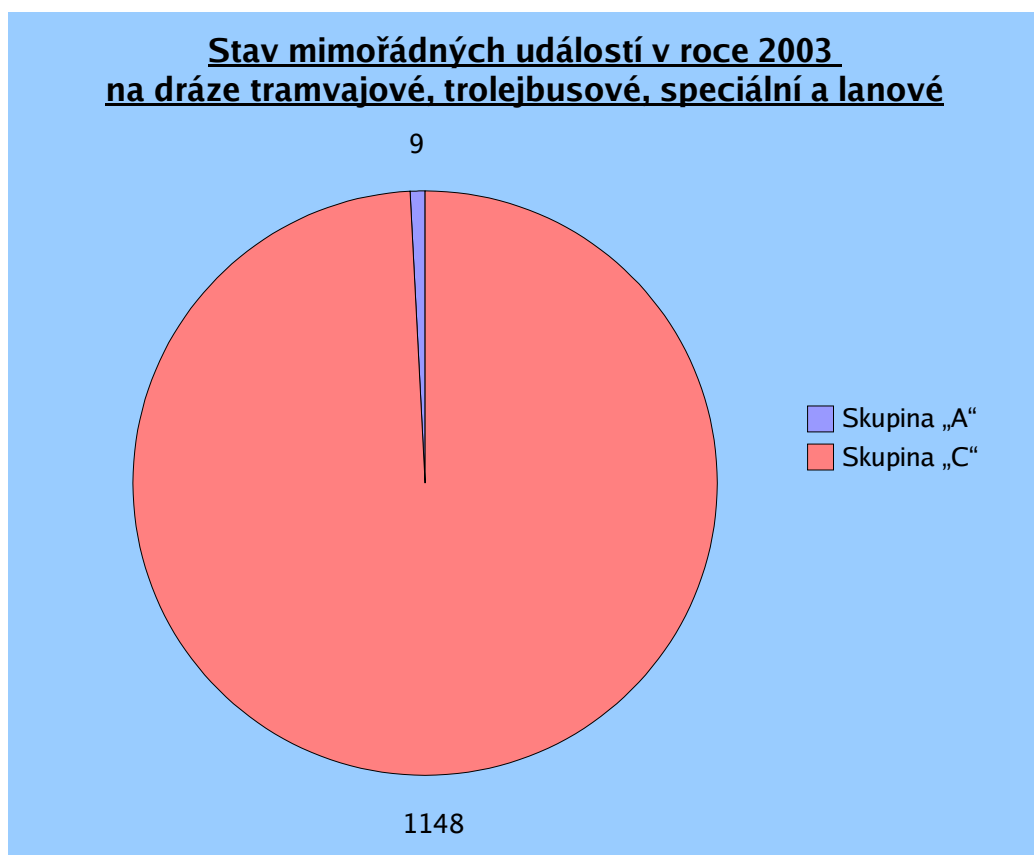
V roce 2003 došlo na dráze celostátní, regionální a vlečkách celkem k 1 753 mimořádným událostem. Z toho bylo 260 mimořádných událostí skupiny „A“, 4 mimořádné události skupiny „B“ a 1 489 mimořádných událostí skupiny „C“.



Následkem mimořádných událostí bylo 226 osob usmrceno a 257 osob utrpělo újmu na zdraví, z toho 83 osob těžkou újmu na zdraví.

Z celkového počtu 1 758 mimořádných událostí na dráze celostátní, regionální a vlečkách je v roce 2003 evidováno u Českých drah, a. s., 1 577 případů, tj. 89,7 %.

Celkový počet mimořádných událostí v roce 2003 na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové činil 1 157 případů. Z toho 9 událostí spadalo do skupiny „A“, ve skupině „B“ nejsou evidovány žádné mimořádné události a do skupiny „C“ se řadí 1 148 případů.



Následkem mimořádných událostí na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové bylo 6 osob usmrceno, 127 osob utrpělo újmu na zdraví, z toho 14 těžkou újmu na zdraví.

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA ÚROVŇOVÝCH PŘEJEZDECH

Drážní inspekce se v roce 2003 velmi intenzivně zabývala mimořádnými událostmi na železničních přejezdech, což je jedna z nejvíce problémových oblastí bezpečnosti drážního provozu.

V oblasti střetnutí drážních a silničních vozidel na úrovnových přejezdech může Drážní inspekce konstatovat, že:

- a) šetření a dozorování u všech mimořádných událostí tohoto druhu byla věnována maximální pozornost,
- b) v rámci preventivní činnosti bylo při výkonu státního dozoru v této oblasti kontrolováno plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a drážní dopravy a při zjištění nedostatků v preventivní činnosti bylo sledováno jejich odstranění v určeném termínu,
- c) v rámci Drážní inspekce byla ustavena pracovní skupina, která bezpečnost na železničních přejezdech sleduje, analyzuje a navrhuje systémová opatření,
- d) se Drážní inspekce zasadila o osvětu ve sdělovacích prostředcích.

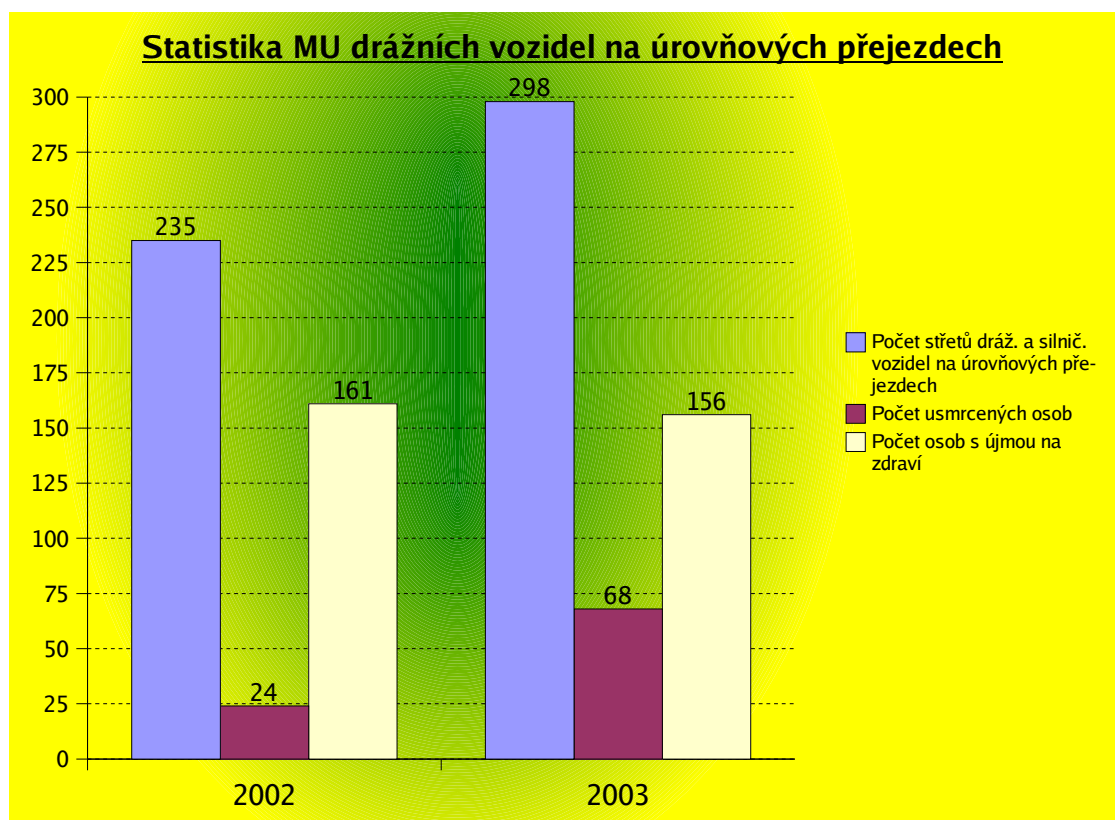
Mimořádné události na železničních přejezdech představují velmi závažný problém i v budoucnosti, a to zejména z hlediska přímých následků vyplývajících z těchto mimořádných událostí. Neopomenutelné je také právní hledisko. V souvislosti se zvyšováním technických parametrů drážní infrastruktury a drážních vozidel lze předpokládat zvýšení následků těchto dopravních nehod. Horší následky však ponese na svých bedrech nejen provozovatelé v silniční dopravě, ale také provozovatelé dráhy a provozovatelé drážní dopravy.

Drážní inspekce zaznamenala v roce 2003 výrazný nárůst následků mimořádných událostí na železničních přejezdech. V roce 2003 došlo celkem k 298 případům střetnutí drážních a silničních vozidel na úrovnových přejezdech, včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech. Rozhodující počet těchto mimořádných událostí byl způsoben řidiči silničních vozidel nedovoleným vjezdem na železniční přejezd, případně vjetím do průjezdného průřezu dráhy v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Při těchto mimořádných událostech bylo celkem 68 osob usmrceno a dalších 156 osob utrpělo újmu na zdraví.

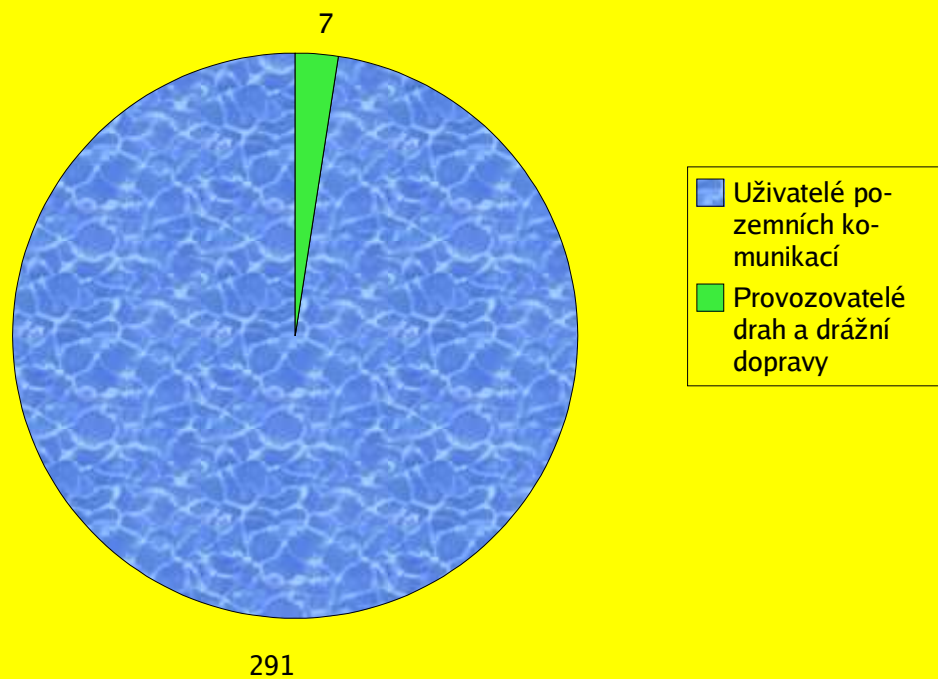
V roce 2002 bylo na železničních přejezdech evidováno celkem 235 mimořádných událostí, při nichž bylo 24 osob usmrceno a 161 osob utrpělo újmu na zdraví.

V roce 2003 oproti roku 2002 došlo k nárůstu střetnutí na železničních přejezdech vozidel o 63 případů, t. j. o 27 procent, počet usmrcených osob se zvýšil o 44, t. j. o 183 procenta. Počet zraněných osob se snížil o 3 procenta. Zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset mimořádných událostí na železničních přejezdech jeden mrtvý, v roce 2003 umírá jeden člověk v průměru při každé páté nehodě.

Mimořádné události ne železničních přejezdech v roce 2003 byly v sedmi případech, (2,3 procenta) zcela nebo částečně způsobeny chybou provozovatele dráhy nebo provozovatele drážní dopravy a zbývajících 291 mimořádných událostí (97,7 procent) způsobili neukáznění řidiči silničních vozidel a chodci, kteří porušili několik ustanovení zejména zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Nejvíce dochází k porušování § 28 a 29 uvedeného zákona. Řidiči se nepřesvědčí, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet a velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Pokud by všichni řidiči silničních vozidel dodržovali zákon č. 361/2000 Sb., měli by dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní vozidlo. Přímým důkazem, že se tak neděje, potvrzuje desítky případů, kdy řidič silničního vozidla neubrzdil a narazil do boku projíždějícího vlaku.



Přehled mimořádných událostí na úrovňových přejezdech dle odpovědnosti



ČINNOST KOMISE DRÁŽNÍ INSPEKCE PRO ŘEŠENÍ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

Na pokyn generálního inspektora Drážní inspekce byla dne 9. 6. 2003 formou řídicího aktu Drážní inspekce ustanovena komise k řešení problematiky železničních přejezdů.

Náplní komise, kromě výkonu státního dozoru ve věcech drah, je příprava stanovisek, odborných vyjádření a podkladů k zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech.

V komisi jsou zastoupeny jednotlivé odbornosti při provozování dráhy a drážní dopravy se zaměřením na traťové hospodářství, sdělovací a zabezpečovací techniku a stavby dráhy.

Vedoucím komise je Ing. Bedřich Kajzar (ÚI Ostrava), členové komise Ing. Stanislav Handl (ÚI Brno), Ing. Otakar Vacek (ÚI Praha), Ing. Milan Mašek (ÚI Plzeň) a Ing. Georgina Mikulová (ÚI Ostrava).

Jednání komise k výše uvedené problematice bylo v rozsahu stanovených požadavků k tomuto aktuálnímu tématu včetně zadaných úkolů jednotlivým členům.

Pro činnost komise byly generálním inspektorem Drážní inspekce stanoveny tyto základní cíle:

- plnění úkolů a příprava podkladů pro jednání pracovní komise MD vedené náměstkem ministra dopravy;
- zabezpečení a vyhodnocení tématicky zaměřených výkonů státního dozoru;
- analýza mimořádných událostí na železničních přejezdech se stanovením preventivních opatření;
- v rámci státního dozoru dohlížet na dodržování a plnění povinností vlastníka a provozovatele dráhy, zda jsou plněny právní předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy;
- vedení evidence železničních přejezdů s opakovanými případy vzniku mimořádných událostí s návrhem opatření na zvýšení bezpečnosti;
- součinnost s orgány činnými v trestním řízení, provozovateli dráhy a drážní dopravy (celostátní, regionální a vlečkové dráhy) a ostatní (státní organizace SŽDC, DÚ, VÚSC a jiné);
- zvyšování odbornosti zaměstnanců Drážní inspekce v oblasti železničních přejezdů ve smyslu právních předpisů a českých technických norem.

V roce 2003 byly komisí zabezpečeny následující úkoly:

- analýza mimořádných událostí na železničních přejezdech za 1. pololetí 2003, která byla současně podkladem pro jednání generálního inspektora Drážní inspekce na MD;
 - návrh sledování základních údajů z mimořádných událostí na železničních přejezdech s využitím analýz a statistiky mimořádných událostí u Drážní inspekce (v současné době již zpracováno ve statistice mimořádných událostí);
 - vypracování připomínek k „Zásadám pro Národní program bezpečnosti na železničních přejezdech“, jako stanovisko Drážní inspekce zaslané náměstkovi ministra dopravy;
 - zajištění a vyhodnocení kontrolní akce „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech – investiční akce 2004“ s ověřením priorit železničních přejezdů zařazených do plánu investic v roce 2004 a další období. (Komise Drážní inspekce po vykonání státních dozorů připravila ke stanoveným prioritám podklady k jednání generálního inspektora Drážní inspekce na MD);
 - účast některých členů komise v komisích u VÚSC zabývajících se problematikou „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech – investiční akce 2004“;
- příprava a organizační zabezpečení odborného vzdělávání z problematiky staničního, traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení u zaměstnanců Drážní inspekce prostřednictvím SOU spojů Brno (realizace v 1. čtvrtletí 2004);
- příprava a organizační zabezpečení výkladu právních předpisů a ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody, s názorným předvedením zjištění rozhledových poměrů na železničních přejezdech zabezpečených výstražnými kříži na základě dohody ředitele ÚI Ostrava a vrchního přednosty ČD, a. s. – Správy dopravní cesty Olomouc (realizace 1. čtvrtletí 2004);
 - stanovení tematického zaměření výkonu státního dozoru na rozhledové poměry, viditelnost návěstidel a dopravních značek železničních přejezdů v roce 2003 a 2004, který ukládal náměstek MD;
 - analýza provedených státních dozorů zaměřených na rozhledové poměry na železničních přejezdech v roce 2003 s přípravou podkladů pro jednání generálního inspektora Drážní inspekce na MD.

PŘEHLED MU DLE PROVOZOVATELŮ DRAH A DRÁŽNÍ DOPRAVY

Provozovatel	1. pololetí			2. pololetí			rok 2003		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
České dráhy, a. s.	125	1	670	130	3	648	255	4	1318
OKD, Doprava, a. s.	0	0	8	0	0	25	0	0	33
Vítkovice Doprava, a. s.	0	0	13	0	0	25	0	0	38
Allwood, a. s.	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Třinecké železárny, a. s.	0	0	1	0	0	2	0	0	3
Spojené štěrkovny a pískovny, a. s.	0	0	1	0	0	0	0	0	1
JHMD, a. s.	0	0	4	0	0	2	0	0	6
žel. přejezd SK Plzeň, a. s.	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Teplárna Strakonice, a. s.	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Joannes, s. r. o.	0	0	2	0	0	0	0	0	2
LD Horečky, s. r. o.	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Skiareál Špindlerův Mlýn, a. s.	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Sokolovská uhelná, a. s.	0	0	1	1	0	3	1	0	4
ČKD Motory, a. s.	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Viamont, a. s.	1	0	7	1	0	8	2	0	15
DVB, s. r. o.	0	0	3	0	0	0	0	0	3
SD – Kolejová doprava, a. s.	0	0	2	0	0	2	0	0	4
Unipetrol Doprava, a. s.	0	0	1	0	0	5	0	0	6
CM Štěrkovny, a. s.	0	0	1	0	0	0	0	0	1
ČEZ, a. s. - Elektrárna Prunéřov	0	0	0	1	0	0	1	0	0
VaDS, spol. s r. o.	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Deza, a. s.	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Žďas, a. s.	0	0	1	0	0	1	0	0	2
Česká pošta, s. p.	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Kronospan, a. s.	0	0	0	0	0	2	0	0	2
Klub přátel lokálky, občanské sdružení	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Ispat Nová Huť, a. s.	0	0	22	0	0	25	0	0	47
DP Ostrava, a. s.	0	0	112	0	0	115	0	0	227
DP Plzeň	0	0	57	0	0	62	0	0	119
DP Olomouc, a. s.	0	0	21	2	0	10	2	0	31
DP Brno, a. s.	0	0	67	1	0	221	1	0	288
DP Pardubice, a. s.	1	0	0	0	0	3	1	0	3
DP Praha, a. s.	3	0	144	2	0	149	5	0	293
DP města Hradce Králové, a. s.	0	0	20	0	0	24	0	0	44
DP měst Chomutova a Jirkova, a. s.	0	0	1	0	0	0	0	0	1
DP města Liberce, a. s.	0	0	40	0	0	37	0	0	77
DP měst Mostu a Litvínova, a. s.	0	0	3	0	0	6	0	0	9
Dopr. spol. Zlín-Otrokovice, a. s.	0	0	7	0	0	10	0	0	17
DP Teplice, s. r. o.	0	0	11	0	0	10	0	0	21
DP města Ústí nad Labem, a. s.	0	0	0	0	0	2	0	0	2
Městský dopr. podnik Opava, a. s.	0	0	0	0	0	4	0	0	4
DP České Budějovice, a. s.	0	0	0	0	0	6	0	0	6
DP Jihlava, a. s.	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Celkem	131	1	1225	138	3	1412	269	4	2637

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI DOZOROVANÉ DI NA MÍSTĚ JEJICH VZNIKU

Územní inspektorát Praha

Poř. čís.	MU	datum	místo	příčina
1	A	14. 02. 2003	Hradec Králové Slezské př. – Třebechovice pod Orebem	Nedovolená jízda kolem návěsti „Stůj“ strojvedoucím ČD, a. s.
2	A	20. 02. 2003	žel. stanice Nymburk hl. n. - žel. přejezd v km 321,180	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
3	A	04. 04. 2003	železniční stanice Opatovice nad Labem, žel. přejezd v km 17, 855	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
4	C	23. 04. 2003	žel. stanice Trutnov	Technická závada dálkového ovládání hnacího vozidla
5	C	21. 05. 2003	žel. stanice Roudnice nad Labem	Nedovolená jízda kolem návěsti „Stůj“ strojvedoucím ČD, a. s.
6	C	08. 08. 2003	žel. přejezd v km 10,822 mezi ŽST Malá Hraštice a Mníšek p/B.	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
7	C	29. 08. 2003	žel. přejezd v km 3,1 mezi ŽST Praha Dejvice a Praha Bubny	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
8	A	30. 8. 2003	žel. stanice Říčany	Porušení zákona č. 266/1994 Sb.
9	A	03. 09. 2003	žel. přejezd v km 349,209 Kolín zastávka	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
10	A	15. 09. 2003	žel. přejezd v km 4, 633 mezi ŽST- Hradec Králové hl. n. a Všestary	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
11	C	22. 09. 2003	žel. přejezd v km 374,384 mezi ŽST Liběchov a Mělník	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
12	A	03. 10. 2003	žel. přejezd v km 3,522 v ŽST Praha Hlubočepy	Nedovolená jízda kolem návěsti „Stůj“ strojvedoucím ČD, a. s.
13	A	04. 10. 2003	žel. přejezd v km 23,988 mezi ŽST Hrubá Skála a Karlovice – Sedmihorky	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
14	A	22. 10. 2003	km 11,915 mezi ŽST Praha-Radotín a odbočkou Tunel	Porušení zákona č. 266/1994 Sb.
15	A	25. 10. 2003	žel. stanice Poříčany	Nedovolená jízda kolem návěsti „Stůj“ strojvedoucím ČD, a. s.
16	A	25. 10. 2003	žel. stanice Poříčany	Porušení povinností dle interního předpisu ČD výpravčím stanice

Poř. čís.	MU	datum	místo	příčina
17	C	03. 11. 2003	žel. stanice Praha Masarykovo nádraží	Závada na železničním svršku ČD, a. s.
18	C	05. 11. 2003	žel. stanice Velim	Porušení zákona č. 266/1994 Sb.
19	C	14. 11. 2003	žel. přejezd v km 76,072 mezi ŽST Mladá Boleslav a M. Boleslav-Debř	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
20	A	27. 11. 2003	žel. přejezd v km 13,514 v žel. stanici Nymburk město	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
21	A	02. 12. 2003	žel. stanice Praha-Smíchov	Porušení zákona č. 266/1994 Sb.
22	C	06. 12. 2003	žel. stanice Dubí	Porušení vyhlášky č. 173/1994 Sb. a č. 177/1995 Sb.
23	A	13. 12. 2003	žel. přejezd v km 28,6 mezi ŽST Hořice a Ostroměř	Porušení zákona č. 361/2000 Sb.
24	A	14. 12. 2003	zastávka Praha Klánovice	Porušení zákona č. 266/1994 Sb.
25	A	19. 12. 2003	žel. stanice Pečky	Porušení zákona č. 266/1994 Sb.
26	A	28. 12. 2003	Odbočka Zaběhlíce	Porušení zákona č. 266/1994 Sb.

1. Dne 14. 2. 2003 v 7.38 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, mezi ŽST Třebechovice pod Orebem a Hradec Králové Slezské předměstí

Popis: Srážka vlaku Lv 70032 s vlakem Lv 70015

Příčinou mimořádné události bylo nezastavení před návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla strojvedoucím ČD, a. s.

Závěr Drážní inspekce: Strojvedoucí ČD, a. s., porušil § 35 a příl. č. 1 odst. 1.1 vyhlášky č. 173/1994 Sb.

2. Dne 20. 2. 2003 v 8.58 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, železniční stanice Nymburk hl. n.

Popis: Na železničním přejezdu v km 321,180 v železniční stanici Nymburk hl. n. se střetl R 810 s nákladním automobilem. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závoryami.

Závěr Drážní inspekce: Řidič nákladního automobilu porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 29 odst. 1 písm. a, b zákona č. 361/2000 Sb.

3. Dne 4. 4. 2003 v 5.58 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, železniční stanici Opatovice nad Labem

Popis: V železniční stanici Opatovice nad Labem došlo k mimořádné události, kdy se na železničním přejezdu v km 17,855, zabezpečeném přejezdovým zabezpečovacím zařízením střetl vlak Os 5624 s autobusem MHD Hradec Králové. Vnitropodnikovým šetřením provozovatele dráhy a dopravce – ČD, a. s., bylo zjištěno, že řidič autobusu nedal přednost drážní dopravě a nerespektoval výstrahu dávanou přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Závěr Drážní inspekce: Řidič autobusu porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 29 odst. 1 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb.

4. Dne 23. 4. 2003 v 9.23 hod.

Skupina MU: C

Místo: Dráha celostátní, železniční stanice Trutnov.

Popis: V ŽST Trutnov došlo po zastavení vlaku Os 15711 a při nastupování a vystupování cestujících k nedovolenému rozjezdu vlakové soupravy a k najetí do odstavené soupravy vozidel.

Závěr Drážní inspekce: Technická závada na OPL 99 ovládači dálkového řízení hnacího drážního vozidla. Odpovědnost má dopravce Viamont, a. s., Ústí nad Labem.

5. Dne 21. 5. 2003 ve 14.38 hod.

Skupina MU: C

Místo: Dráha celostátní, železniční stanice Roudnice nad Labem

Popis: V železniční stanici Roudnice nad Labem došlo ke srážce vlaku Pn 67763 s osobním vlakem Os 9613.

Příčinou mimořádné události bylo nezastavení před návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla strojvedoucím ČD, a. s.

Závěr Drážní inspekce : Strojvedoucí ČD, a. s., porušil § 35 a příl. č. 1 odst. 1 vyhlášky č. 173/1994 Sb.

6. Dne 8. 8. 2003 v 13.17 hod.

Skupina MU: C

Místo: Dráha regionální, mezi ŽST Malá Hraštice a Mníšek pod Brdy na železničním přejezdu v km 10,822.

Popis: Mezi ŽST Malá Hraštice a Mníšek pod Brdy na železničním přejezdu v km 10, 822 střetl Os 19010 s osobním automobilem. Železniční přejezd je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením s pozitivním bílým světlem a dávalo výstrahu silničním vozidlům na pozemní komunikaci.

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vjezd silničního vozidla na přejezd.

Závěr Drážní inspekce: Řidič silničního vozidla porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 29 odst. 1 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb.

7. Dne 29. 8. 2003 v 15.25 hod.

Skupina MU: C

Místo: Dráha regionální, mezi ŽST Praha-Dejvice a Praha-Bubny na železničním přejezdu v km 3,1.

Popis: Mezi ŽST Praha-Dejvice a Praha-Bubny na železničním přejezdu v km 3,1 se střetl spěšný vlak číslo 1895 s osobním automobilem. Železniční přejezd je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením, které dávalo výstrahu silničním vozidlům na pozemní komunikaci.

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vjezd silničního vozidla na přejezd.

Závěr Drážní inspekce: Řidič silničního vozidla porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 29 odst. 1 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb.

8. Dne 30. 8. 2003 v 17.36 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, železniční stanice Říčany

Popis: V železniční stanici Říčany vlak R 631 usmrtil osobu, která se nedovoleně pohybovala v uzavřeném prostoru dráhy.

Závěr Drážní inspekce: Osoba porušila § 4a zákona č. 266/1994 Sb.

9. Dne 3. 9. 2003 v 15.48 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, mezi ŽST Hradec Králové hl. n. a Všestary na železničním přejezdu v km 349,249

Popis: Mezi ŽST Hradec Králové hl. n a Všestary na železničním přejezdu v km 349,249 se střetl Ex 501 s chodcem. Železniční přejezd je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závory, dávalo výstrahu silničním vozidlům na pozemní komunikaci a závory byly sklopeny.

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vstup chodce na přejezd.

Závěr Drážní inspekce: Chodec porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 4 zákona č. 361/2000 Sb.

10.Dne 15. 9. 2003 v 19.33 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, mezi žel. stanicemi Hradec Králové a Všestary.

Popis: Na železničním přejezdu v km 4,633 se střetl Os 5511 s osobním automobilem. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži.

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vjezd silničního vozidla na přejezd.

Závěr Drážní inspekce: Řidič silničního vozidla porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 28 odst. 1 a § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.

11.Dne 22. 9. 2003 v 9.50 hod.

Skupina MU: C

Místo: Dráha celostátní, mezi žel. stanicemi Liběchov a Mělník.

Popis: Na železničním přejezdu v km 374, 384 mezi ŽST Liběchov a Mělník se střetl Os 6405 s vysokozdvížným vozíkem. Železniční přejezd je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením a v důsledku výluky byl označen silniční dopravní značkou Z 2 (Zábrana pro označení uzavírky) a B 1 (Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech).

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vjezd silničního vozidla na přejezd.

Závěr Drážní inspekce: Řidič silničního vozidla porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb.

12.Dne 3. 10. 2003 v 10.29 hod

Skupina MU: A

Místo: Dráha regionální, žel. stanice Praha-Hlubočepy

Popis: Na železničním přejezdu v km 3,522 v žel. stanici Praha-Hlubočepy se střetl vlak ČD Mn 85538 s osobním automobilem. Železniční přejezd je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením, které nedávalo výstrahu silničním vozidlům na pozemní komunikaci.

Příčinou mimořádné události bylo nezastavení před návěstí „Stůj“ vjezdového návěstidla strojvedoucím ČD, a. s.

Závěr Drážní inspekce: Strojvedoucí ČD, a. s. porušil § 35 a příl. č. 1 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

13. Dne 4. 10. 2003 v 8.15 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha regionální, mezi železniční stanicí Hrubá Skála a zastávkou Karlovice-Sedmihorky

Popis: Na železničním přejezdu v km 23,988 se střetl Os 5502 s mikrobusem. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži a nachází se mezi železniční stanicí Hrubá Skála a zastávkou Karlovice-Sedmihorky.

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vjezd silničního vozidla na přejezd.

Závěr Drážní inspekce: Řidič silničního vozidla porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 28 odst. 1 a § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.

14. Dne 22. 10. 2003 v 21.23 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, mezi ŽST Praha-Radotín a odbočkou Tunel

Popis: V km 11,915 mezi ŽST Praha-Radotín a odbočkou Tunel došlo k usmrcení osoby vlakem ČD Nex 58421, která se nedovoleně pohybovala v uzavřeném prostoru dráhy a vstoupila do průjezdného průřezu.

Závěr Drážní inspekce: Osoba porušila § 4a zákona č. 266/1994 Sb.

15. Dne 25. 10. 2003 v 19.20 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, železniční stanice Poříčany.

Popis: V ŽST Poříčany došlo ke srážce vlaku ČD Os 5885 s vlakem Pn 64504

Příčinou mimořádné události bylo nezastavení před návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla strojvedoucím ČD, a. s.

Závěr Drážní inspekce: Strojvedoucí ČD, a. s., porušil § 35 a příl. č. 1 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

16. Dne 25. 10. 2003 v 19.27 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, železniční stanice Poříčany.

Popis: V ŽST Poříčany došlo ke střetnutí vlaku ČD R 708 s překážkou na dopravní cestě – vykolejeným vlakem Os 5885. Došlo k porušení vnitřních předpisů ČD, a. s., a nebylo včas zabráněno vzniku mimořádné události.

Závěr Drážní inspekce: Došlo k porušení § 15 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

17.Dne 3. 11. 2003 v 13.50 hod.

Skupina MU: C

Místo: Dráha celostátní, ŽST Praha Masarykovo

Popis: V ŽST Praha Masarykovo došlo k vykolejení hnacího drážního vozidla na výhybce číslo 70.

Příčinou mimořádné události byly závady na železničním svršku.

Závěr Drážní inspekce: ČD, a. s., porušily § 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

18.Dne 5. 11. 2003 v 7.12 hod.

Skupina MU: C

Místo: Dráha celostátní, žel. stanice Velim.

Popis: V ŽST Velim došlo ke zranění osoby vlakem ČD Os 9304, která se nedovoleně pohybovala v uzavřeném prostoru dráhy.

Závěr Drážní inspekce: Osoba porušila § 4a zákona č. 266/1994 Sb.

19.Dne 14. 11. 2003 v 10.25 hod.

Skupina MU: C

Místo: Dráha celostátní, mezi ŽST Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav-Debř

Popis: Mezi ŽST Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav-Debř se na železničním přejezdu v km 76,072 střetl R 912 s osobním automobilem. Železniční přejezd je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vjezd silničního vozidla na přejezd.

Závěr Drážní inspekce: Řidič silničního vozidla porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 29 odst. 1 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb.

20.Dne 27. 11. 2003 v 14.16 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, žel. stanice Nymburk-město.

Popis: V ŽST Nymburk-město došlo ke střetnutí vlaku ČD Lv 71325 na železničním přejezdu s chodcem. Přejezd je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením s polovičními závorami, které bylo v činnosti.

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vstup chodce na přejezd.

Závěr Drážní inspekce: Chodec porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 4 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb.

21.Dne 2. 12. 2003 v 17.35 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, ŽST Praha-Smíchov

Popis: V ŽST Praha-Smíchov při odjezdu vlaku ČD R 751 došlo k usmrcení osoby, která naskakovala do rozjetého vlaku.

Závěr Drážní inspekce: Naskakující osoba porušila § 37 odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb.

22.Dne 6. 12. 2003 v 13.13 hod.

Skupina MU: C

Místo: Dráha regionální, železniční stanice Dubí.

Popis: V ŽST Dubí došlo za vjezdu zvláštního osobního vlaku ČD Os 36669 k vykolejení parního hnacího drážního vozidla a tří osobních vozů.

Příčinou mimořádné události bylo dovolení jízdy hnacího drážního vozidla na trat, kde parametry přechodnosti nevyhovovaly stanovené traťové třídě zatížení a závady na železničním svršku.

Závěr Drážní inspekce: ČD, a. s., porušily § 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a § 36 odst. 3 vyhlášky č. 173/1994 Sb.

23.Dne 13. 12. 2003 v 12.22 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha regionální, mezi ŽST Hořice v Podkrkonoší a Ostroměř.

Popis: Mezi ŽST Hořice v Podkrkonoší a Ostroměř se na železničním přejezdu v km 31,683 střetl Os 5506 s osobním automobilem. Železniční přejezd je zabezpečen výstražnými kříži.

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vjezd silničního vozidla na přejezd.

Závěr Drážní inspekce: Řidič silničního vozidla porušil § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 28 odst. 1 a § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.

24.Dne 14. 12. 2003 v 15.05 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, zastávka Praha-Klánovice

Popis: Na zastávce Praha-Klánovice došlo k usmrcení pohybující se osoby, která se nedovoleně pohybovala v uzavřeném prostoru dráhy.

Závěr Drážní inspekce: Osoba porušila § 4a zákona č. 266/1994 Sb. v kolejišti vlakem ČD Pn 53832.

25.Dne 19. 12. 2003 v 14.46 hod.

Skupina MU: A

Místo: Dráha celostátní, žel. stanice Pečky.

Popis: V ŽST Pečky byla na velimském zhlaví usmrcena vlakem ČD R 705 osoba, která se nedovoleně pohybovala v uzavřeném prostoru dráhy.

Závěr Drážní inspekce: Osoba porušila § 4a zákona č. 266/1994 Sb.

26.Dne 28. 12. 2003 v 12. 26 hod.

Skupina : A

Místo: Dráha celostátní, mezi ŽST Praha-Vršovice a odbočkou Zaběhlice

Popis: Mezi ŽST Praha-Vršovice a odbočkou Zaběhlice se střetl vlak ČD R 635 s osobou, která se nedovoleně pohybovala v uzavřeném prostoru dráhy.

Závěr Drážní inspekce: Osoba porušila § 4a zákona č. 266/1994 Sb.

Územní inspektorát Plzeň

Poř. čís.	MU	datum	místo	příčina
1	A	15.08.2003	Plzeň hl. n. – dráha celostátní	Rychlost jízdy při posunu
2	C	19.08.2003	Plzeň hl. n. – dráha celostátní	Nepřestavení výhybky
3	A	14.09.2003	Tlučná – dráha celostátní	Nedovolené vjetí na přejezd
4	C	03.10.2003	Nejdek – dráha regionální	Technická závada
5	C	26.10.2003	Lužany – dráha celostátní	Nedovolené vjetí na přejezd
6	C	11.11.2003	Nezvěstice – Blovice – dráha celostátní	Technická závada
7	C	18.07.2003	Holkov – Kamenný Újezd – dráha celostátní	Nedovolené vjetí na přejezd + nedodržení pokynů pro jízdu vlaku
8	A	24.07.2003	Lčovice - Volyně - dráha regionální	Nedovolené vjetí na přejezd
9	C	26.09.2003	Jindřiš - Blažejov - dráha regionální	Překážka v průjezdném průřezu
10	A	20.10.2003	Veselí nad Lužnicí - dráha celostátní	Nedovolené vjetí na přejezd
11	A	28.10.2003	Čejetice - Strakonice - dráha celostátní	Nedovolené vjetí na přejezd
12	C	08.11.2003	Prachatice - dráha regionální	Nedovolené vjetí na přejezd
13	C	11.11.2003	Lčovice - Volyně - dráha regionální	Nedovolené vjetí na přejezd
14	C	11.11.2004	Suchdol n. L. - Nová Ves - dráha celostátní	Nedovolené vjetí na přejezd
15	C	26.12.2003	Čičenice - Protivín - dráha celostátní	Nedovolené vjetí na přejezd
16	A	14.12.2003	Sokolovská uhelná a. s. - dráha vlečka	Nerespektování návěsti
17	C	24.10.2003	Plzeň, Slovanská ul. - dráha tramvaiová	Porušení zák. č. 361/2000 Sb. řidičem auta
18	C	22.09.2003	Plzeň, U synagogy - dráha tramvaiová	Cizí vliv - kámen mezi jazykem a opornicí
19	C	05.08.2003	Plzeň, M. Horákové - dráha tramvaiová	Technická závada
20	A	11.01.2003	Kozolupy - dráha celostátní	Nerespektování návěstěných pokynů strovedoucím
21	C	04.02.2003	Domažlice - dráha celostátní	Nesprávný technologický postup práce

Poř. čís.	MU	datum	místo	příčina
22	C	17.04.2003	Písek - dráha vlečka	Nesprávně postavená výhybka

- Datum: 15. 8. 2003
 Skup. MU: A
 Místo: ŽST Plzeň - dráha celostátní
 Popis: Najetí posunujícího dílu na odstavené hnací drážní vozidlo se škodou cca 608 000 Kč
 Příčina: Nepřízpůsobení rychlosti jízdy posunujícího dílu rozhledovým poměrům
 Závěry DI: Porušeno ustanovení § 16 vyhl. č. 173/1995 Sb.
- Datum: 19. 8. 2003
 Skup. MU: C
 Místo: ŽST Plzeň – dráha celostátní
 Popis: Při spouštění ze svážného pahrbku došlo k prudkému najetí na stojící hnací drážní vozidlo se škodou 50 000 Kč
 Příčina: Nepřestavení výhybky
 Závěry DI: Porušeno ustanovení § 12 vyhl. č. 173/1995 Sb.
- Datum: 14. 9. 2003
 Skup. MU: A
 Místo: Trať Plzeň – Furth im Wald, zastávka Tlučná, přejezd v km 120,539 – dráha celostátní
 Popis: Na přejezdu zabezpečeném PZZ světelným došlo ke střetnutí R 265 s osobním autem, usmrčen řidič a spolujezdec, škoda 155 000 Kč
 Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd
 Závěry DI: Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č.266/1994, § 29 vyhl. 361/2000 Sb.
- Datum: 3. 10. 2003
 Skup. MU: C
 Místo: Trať Karlovy Vary – Potůčky, ŽST Nejdek, kolej č. 2a – dráha regionální
 Popis: Při provádění výlukových prací mezi ŽST Nejdek – a Hamry došlo k samovolnému ujetí přívěsného vozíku PVK a jeho vykolejení v ŽST Nejdek. Škoda: 36 000 Kč.
 Příčina: zlomení zajišťovacího čepu v tuhé spojce přívěsného vozíku.
 Závěry DI: Odpovědnost za vznik má firma Chládek a Tintěra, a. s. Technická závada vzniklá únavou materiálu. Vyšším následkům zabránil pozorným výkonem služby signalista ŽST Nejdek.
- Datum: 26. 10. 2003
 Skup. MU: C

Místo: Trať Plzeň – Železná Ruda, mezi zastávkou Lužany a Borovy, přejezd v km 68,297 – dráha celostátní

Popis: Na přejezdu zabezpečeném PZZ v činnosti došlo ke střetnutí Os 7524 s traktorem, škoda 116 000 Kč.

Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd.

Závěry DI: Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č.266/1994 Sb., § 29 vyhl. 361/2000 Sb., řidič nevlastnil řidičské oprávnění, traktor bez registrační značky a technického průkazu.

6. Datum: 11. 11. 2003

Skup. MU: A

Místo: Trať České Budějovice – Plzeň, mezi ŽST Blovice a Nezvěstice, km 331,450

Popis: Za jízdy R 760 vykolejil osobní vůz, poškozen železniční svršek v délce 550 metrů a konstrukce přejezdu se škodou 380 000 Kč.

Příčina: Lom závěsu vypružení kolébky podvozku.

Závěry DI: Technická závada na podvozku typu Goerlitz vozu AB, výrobce Bautzen NDR. Defektoskopická prohlídka 23. 6. 1998 v MOVO Plzeň (provedení dle vyhl.), prohlídka vozu vozmistrem ČD, a. s., dne 11. 11. 2003 před odjezdem z výchozí stanice. Lom závěsu vypružení kolébky podvozku není možné zjistit při běžných technických prohlídkách.

7. Datum: 18. 7. 2003

Skup. MU: C

Místo: Trať České Budějovice – Horní Dvořiště, mezi ŽST Holkov a Kamenný Újezd, přejezd v km 104,591 – dráha celostátní.

Popis: Na přejezdu zabezpečeném PZZ, které bylo v poruše, se střetl Os 8512 s osobním autem, těžké zranění spolujezdkyně, škoda 120 000 Kč.

Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd, nedodržení podmínek při poruše PZZ strojvedoucím.

Závěry DI: Odpovědnost za vznik má provozovatel dráhy ČD, a. s., a spoluodpovědnost řidič. Strojvedoucí DKV České Budějovice porušil ustanovení § 35 vyhl. č. 173/1995 Sb., (nedodržením příkazu vlaku k opatrné jízdě). Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č. 266/1994 Sb., § 29, vyhl. 361/2000 Sb.

8. Datum: 24. 7. 2003

Skup. MU: A

Místo: Trať Strakonice – Volary, mezi zastávkou Lčovice a Volyně, přejezd v km 16,799 – dráha regionální.

Popis: Na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži se střetl vlak 88741 s nákladním autem, dva zaměstnanci ČD a. s. a řidič utrpěli těžká zranění (popáleniny), škoda 6 140 000 Kč, vykolejily dvě podbíječky ASP Unomatic.

Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd.

Závěry DI: Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č. 266/1994 Sb., § 29 ustanovení vyhl. č. 361/2000 Sb.

9. Datum: 26. 9. 2003

Skup. MU: A

Místo: Trať Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, mezi dopravními Jindřiš a Blažejov km 7,342 – dráha regionální.

Popis: V km 7,342 došlo ke srážce služebního vlaku 260 (SPV 74) s lehkým vozíkem pro přepravu materiálu. Došlo ke dvěma těžkým zraněním pracovníků JHMD, a. s. , škodě 25 000 Kč.

Příčina: neoprávněné jízda ručního vozíku, vytvoření překážky na dopravní cestě.

Závěry DI: Zaměstnanci JHMD, a. s., jeli neoprávněně na lehkém kolejovém prostředku samospádem, vozík měl být tlačěn ze strany. Svým konáním porušili ustanovení § 1 písm. e) vyhl. č. 173/1995 Sb., v návaznosti na vnitřní předpis provozovatele JHMD (dopravního a návěstního předpisu) čl. 415.

10. Datum: 20. 10. 2003

Skup. MU: A

Místo: Trať Praha – Č. Budějovice, obvod ŽST Veselí n/Lužnicí, přejezd v km 56,245 – dráha celostátní.

Popis: Na přejezdu zabezpečeném PZZ světelným v činnosti došlo ke střetnutí R 633 s nákladním autem, škoda 1 462 000 Kč.

Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd.

Závěry DI: Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č. 266/1994 Sb., § 29 vyhl. 361/2000 Sb.

11. Datum: 28. 10. 2003

Skup. MU: A

Místo: Trať Č. Budějovice – Plzeň, mezi ŽST Čejetice a Strakonice, přejezd v km 266,890, zabezpečený PZZ v činnosti - dráha celostátní.

Popis: Na přejezdu došlo ke střetnutí R 660 s osobním autem, řidič osobního auta usmrčen, škoda 302 400 Kč.

Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd.

Závěry DI: Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č. 266/1994 Sb., § 29 vyhl. č. 361/2000 Sb.

12. Datum: 8. 11. 2003

Skup. MU: C

Místo: Trať Číčenice – Volary, obvod ŽST Prachatice, přejezd v km 28,028 – dráha regionální

Popis: Na přejezdu zabezpečeným PZZ světelným v činnosti se střetl Os 18005 s osobním autem. Škoda 161 800 Kč.

Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd.

Závěry DI: Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č. 266/1994 Sb., § 29 vyhl. č. 361/2000 Sb.

13. Datum: 11. 11. 2003

Skup. MU: C

Místo: Trať Strakonice – Volary, mezi dopravnou Lčovice a Volyně, přejezd v km 17,513 – dráha regionální.

Popis: Na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži se střetl Os 18103 s osobním autem. Řidič utrpěl těžké zranění, škoda 22 000 Kč.

Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd.

Závěry DI: Rozhledové poměry dané normou ČSN 73 6380 dodrženy. Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č. 266/1994 Sb., § 29 vyhl. č. 361/2000 Sb.

14. Datum: 11. 11. 2003.

Skup. MU: C

Místo: Trať České Velenice – Veselí n/Lužnicí , mezi ŽST Suchdol n/Lužnicí a Nová Ves, přejezd v km 17,782 – dráha celostátní.

Popis: Na přejezdu zabezpečeném PZZ světelným v činnosti se střetl Sp 1973 s osobním autem. Dva spolujezdcí utrpěli zranění (lehká), škoda 88 000 Kč.

Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd.

Závěry DI: Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č. 266/1994 Sb., § 29 vyhl. č. 361/2000 Sb.

15. Datum: 26. 12. 2003.

Skup. MU: C

Místo: Trať České Budějovice – Plzeň, mezi ŽST Číčenice a Protivín, přejezd v km 245,067 – dráha celostátní.

Popis: Na přejezdu zabezpečeném PZZ v činnosti se střetl Os 8056 s osobním autem. Škoda 250 000 Kč.

Příčina: Nedovolené vjetí řidiče na přejezd.

Závěry DI: Řidič porušil ustanovení § 6 zákona č. 266/1994 Sb., § 29 vyhl. 361/2000 Sb.

16. Datum: 14. 12. 2003

Skup. MU: A

Místo: Sokolovská uhelná a. s., vlečková kolej divize Družba, sekce odevzdávkové kolejiště Nové Sedlo.

Popis: V obvodu odevzdávkového kolejiště, kolej č. 104, došlo ke srážce dvou vlečkových vlaků. Škoda 910 000 Kč, jeden vůz ČD převrácen na bok, poškozeno 7 vozů ČD a lokomotiva Sokolovské uhelné, a. s., poškozeno zabezpečovací zařízení a stržena brána trolejového vedení.

Příčina: Nezastavení strojvedoucího SU, a. s., před hlavním návěstidlem L 104, které návěstilo návěst "Stůj".

Závěry DI: Strojvedoucí SÚ, a. s., porušil ustanovení příl. č. 1 vyhl. 173/1995 Sb. a vnitřního předpisu provozovatele, který přebírá předpisy ČD D1, čl. 120, a V 15/1 čl. 362. Strojvedoucí SU, a. s., projel návěstidlo L 104 vykazující návěst „Stůj“ o 36 metrů.

17.Datum: 24. 10. 2003

Skup. MU: C

Místo: Plzeň, zastávka Slovanská ulice – Plzeňské městské dopravní podniky – dráha tramvajová.

Popis: Řidič osobního auta nedal přednost odbočující tramvaji a došlo ke střetnutí. Škoda 38 000 Kč.

Příčina: Nerespektování přednosti v jízdě tramvaji. Dopravní značka P 6.

Závěry DI: Řidič porušil ustanovení zák. 361/2000 Sb. v návaznosti na § 8 písm. f) vyhl. 30/2001 Sb.

18.Datum: 22. 9. 2003

Skup. MU: C

Místo: Plzeň, zastávka u Synagogy – Plzeňské městské dopravní podniky – dráha tramvajová.

Popis: Při jízdě přes tramvajovou výhybku došlo ke dvousměrné jízdě, kdy zadní vůz soupravy jel jiným směrem. K vykolejení tramvaje nedošlo. Škoda 15 000 Kč.

Příčina: Nesprávně postavená výhybka.

Závěry DI: Výhybka proměřena a shledána bez konstrukčních závad. Nákolky tramvaje na hranici normového stavu (měřeno měrkou Bahoza). Rychlost jízdy dle kotoučku 6 km/hod. Výhybka byla znečištěna kamennou drtí, která se vysypala před jízdou tramvaje s nezjištěného nákladního auta. Výhybka nemá instalovanou směrovou elektronickou signalizaci.

19.Datum: 5. 8. 2003

Skup. MU: C

Místo: Plzeň, zastávka Náměstí M. Horákové – Plzeňské městské dopravní podniky – dráha tramvajová.

Popis: Vykolejení tramvaje v oblouku před rozjezdovou výhybku do vozovny při tlačení vadného vozu. Škoda 5 000 Kč.

Příčina: Zablokování druhé nápravy prvního podvozku tlačení vadného vozu.

Závěry DI: Nezjištěno plnění povinností provozovatele. Měření nákoků odpovídá normovému stavu. Kolejiště splňuje dané technické normy vyhl. 177/1995 Sb., Rychlost 15 km/hod. při sunutí povolena.

20.Datum: 11. 1. 2003.

Skup. MU: A

Místo: ŽST Kozolupy, kolej č.2, km 360,514 – dráha celostátní.

Popis: Při jízdě na kolej č. 2 strojvedoucí nerespektoval návěst „Stůj“ odjezdového návěstidla L2 a po rozříznutí výhybky č. 13 vjel na kusou kolej č. 2a, prorazil zarážedlo kusé koleje. Došlo k vykolejení lokomotivy, vykolejení 12 vozů řady Wap, poškození 1 vozu ř. Wap, poškození zab. zařízení a kotevního stožáru trakční podpěry. Škoda 2 130 000 Kč.

Příčina: Nerespektování pokynů daných návěstí návěstidel.

Závěry DI: Strojvedoucí porušil svým konáním ustanovení příl. 1 vyhl. 173/1995 Sb. a vnitřního předpisu provozovatele ČD D1.

21. Datum: 4. 2. 2003

Skup. MU: C

Místo: ŽST Domažlice, kolej č. 11, výhybka č. 27 – dráha celostátní.

Popis: Při staničním posunu došlo k vykolejení loženého vozu švýcarských drah. Škoda 77 000 Kč.

Příčina: Neodstranění zarážky.

Závěry DI: Zaměstnanec ŽST Domažlice před uvedením posunového dílu do pohybu neodstranil po přivěšení hnacího vozidla zarážku, která zajišťuje skupinu vozů proti náhodnému pohybu. Porušil ustanovení § 16 vyhl. č. 173/195 Sb.

22. Datum: 7. 4. 2003

Skup. MU: C

Místo: Vlečka Teplárna Písek, výhybka T2. Provozovatel dráhy JOANNES, s. r. o., provozovatel drážní dopravy České dráhy, a. s. – dráha – vlečka.

Popis: Při sunutí posunujícího dílu vykolejil na výhybce T2 první sunutý vůz.

Příčina: Nedostatečně přestavená výhybka a neprovedení kontroly postavení posunové cesty.

Závěry DI: Zjištěny nedostatky v šetření jak provozovatelem dráhy i provozovatelem drážní dopravy a nesoulad mezi Smlouvou o styku vzájemně zaústěných drah, Smlouvou o provozování drážní dopravy na vlečce Teplárna Písek a Přípojovým provozním řádem pro dráhu – vlečku Teplárna Písek. České dráhy, a. s., a JOANNES, s. r. o., nedodržely ustanovení § 70 písm. f) vyhl. 173/1995 Sb. o vzájemné součinnosti při šetření MU.

Územní inspektorát Ostrava

Poř. čís.	MU	datum	místo	příčina
1	A	08.01.2003	Jablůnka - Val. Meziříčí, žel. přejezd v km 27,704	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
2	C	23.02.2003	Českomoravské štěrkovny, a. s. - Polanka	Porušení § 16 odst. 10 vyhlášky 173/1995 Sb.
3	B	17.02.2003	Jablunkov - Návsí	El. přeskok mezi kabelem a střechou HDV
4	C	15.03.2003	Olomouc hl. n. - Blatec, žel. přejezd v km 98,416	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
5	A	01.05.2003	Frydek Místek, žel. přejezd v km 21,580	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
6	C	05.05.2003	Lanová dráha Horečky, s. r. o.	Porušení § 2 písm. a), b), c), § 5 odst. 1 a § 5 odst. 2 písm. d) bod 1. a 2. vyhlášky 100/1995 Sb.
7	A	27.07.2003	Zlín střed – Zlín Malenovice, žel. přejezd v km 6,557	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
8	A	09.08.2003	Kojetín	Porušení § 34 odst. 1 písm. a) vyhlášky 173/1995 Sb.
9	C	11.08.2003	Kostelec n/H – Senice n/H, žel. přejezd v km 20,126	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
10	C	29.08.2003	Ptení – Konice, žel. přejezd v km 16,591	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
11	A	16.09.2003	Chropyně – Věžky, žel. přejezd v km 82,612	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
12	C	09.10.2003	Bohumín	Porušení § 15 odst. 1 písm. b) a odst. 4 vyhlášky 173/1995 Sb.
13	A	18.10.2003	Třebětice – Holešov, žel. přejezd v km 22,147	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
14	A	10.11.2003	Bystřice n/O – Třinec, žel. přejezd v km 307,152	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
15	C	26.11.2003	Biocel Paskov, žel. přejezd v km 5,135	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.
16	A	27.11.2003	Přerov	Porušení § 35 odst. 1 písm. g) vyhlášky 173/1995 Sb.
17	A	28.11.2003	Prosenice – Dluhonice, 2S TK	Porušení § 34 odst. 1 písm. a) vyhlášky 173/1995 Sb.
18	A	22.11.2002	Náměšť n/H – Senice n/H, žel. přejezd v km 20,391	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.

Poř. čís.	MU	datum	místo	příčina
19	A	30.12.2003	Hodslavice – Bludovice, žel. přejezd v km 5,433	Porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb.

1. MU skupiny: A ze dne: 8. 1. 2003 – 19.45 hod.
Místo MU: Jablunka – Valašské Meziříčí, žel. přejezd v km 27,704
Stručný popis: střetnutí DV – vlak Sp 1827 se silničním vozidlem – nákladní automobil zn. Renault s návěsem
Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů
Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů
2. MU skupiny: B ze dne: 17. 2. 2003 – 5.47 hod.
Místo MU: Jablunkov – Návsí, kol. 1
Stručný popis: po zastavení vlaku Os 2901 došlo k požáru DHV – el. vozu řady 460.
Příčina MU stanovená provozovatelem: elektrický přeskok mezi vysokonapěťovým kabelem a střechou HDV s následným vznikem požáru
Příčina MU stanovená DI: elektrický přeskok mezi vysokonapěťovým kabelem a střechou HDV s následným vznikem požáru
3. MU skupiny: C ze dne: 23. 2. 2003 – 8.10 hod.
Místo MU: vlečka Českomoravské štěrkovny, a. s. – Polanka nad Odrou
Stručný popis: Při vykládce vozů došlo k ujetí pravé dolní končetiny nad kotníkem DV
Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 16 odst. 10 vyhlášky 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů
Příčina MU stanovená DI: porušení § 16 odst. 10 vyhlášky 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů
4. MU skupiny: C ze dne: 15. 3. 2003 – 14.54 hod.
Místo MU: Olomouc hl. n. - Blatec, žel. přejezd v km 98,416
Stručný popis: střetnutí DV – vlak Os 14014 se silničním vozidlem – osobní automobil zn. Citroen
Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů
Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů
5. MU skupiny: A ze dne: 1. 5. 2003 – 13.38 hod.
Místo MU: Frýdek Místek, žel. přejezd v km 21,580

Stručný popis: střetnutí DV – vlak Os 3119 se silničním vozidlem – autobus zn. Karosa

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

6. MU skupiny: C ze dne: 5. 5. 2003 – 12.25 hod.

Místo MU: Lanová dráha Horečky, s. r. o.

Stručný popis: Pád pracovní plošiny se dvěma zaměstnanci při údržbě LD

Příčina MU stanovená provozovatelem: nasazení montážního vozu na nově, silně namazané dopravní lano.

Příčina MU stanovená DI: porušení § 2 písm. a), b), c), § 5 odst. 1 a § 5 odst. 2 písm. d) bod 1. a 2. vyhlášky 100/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů

7. MU skupiny: A ze dne: 27. 7. 2003 – 16.10 hod.

Místo MU: Zlín střed – Zlín Malenovice, žel. přejezd v km 6,557

Stručný popis: střetnutí DV – vlak Os 14228 se silničním vozidlem – osobní automobilem zn. Škoda

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

8. MU skupiny: A ze dne: 9. 8. 2003 – 18.54 hod.

Místo MU: Kojetín, výhod. 9

Stručný popis: Vykolejení DV – vůz řady Falls za odjezdu vlaku Pn 62061 z 5. koleje ve směru Přerov

Příčina MU stanovená provozovatelem: překročení povolených tolerancí křížových a příčných mír prvního podvozku vykolejeného DV

Příčina MU stanovená DI: porušení § 34 odst. 1 písm. a) vyhlášky 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů

9. MU skupiny: C ze dne: 11. 8. 2003 – 4.43 hod.

Místo MU: Kostelec n/H – Senice n/H, žel. přejezd v km 20,126

Stručný popis: střetnutí DV – vlak Os 3800 se silničním vozidlem – osobní automobil zn. Škoda

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

10. MU skupiny: C ze dne: 29. 8. 2003 – 8.53 h

Místo MU: Ptení – Konice, žel. přejezd v km 16,591

Stručný popis: střetnutí DV – vlak Os 24704 se silničním vozidlem – nákladní automobil zn. Scania s návěsem

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

11. MU skupiny: A ze dne: 16. 9. 2003 – 7.00 hod.

Místo MU: Chropyně – Věžky, žel. přejezd v km 82,612

Stručný popis: střetnutí DV – vlak R 433 se silničním vozidlem – osobní automobil zn. Škoda

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

12. MU skupiny: C ze dne: 9. 10. 2003 – 10.03 hod.

Místo MU: Bohumín, výhod. 66

Stručný popis: vykolejení DV – vlak Os 3363 na výhybce č. 66 za odjezdu směrem na odb. Pudlov

Příčina MU stanovená provozovatelem: přestavení výhybky č. 66 pod jedoucimi DV

Příčina MU stanovená DI: porušení § 15 odst. 1 písm. b) a odst. 4 vyhlášky 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů

13. MU skupiny: A ze dne: 18. 10. 2003 – 9.10 hod.

Místo MU: Třebětice – Holešov, žel. přejezd v km 22,147

Stručný popis: střetnutí DV – vlak Mn 81051 se silničním vozidlem – osobní automobil zn. Ford

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

14. MU skupiny: A ze dne: 10. 11. 2003 – 8.18 hod.

Místo MU: Bystřice nad Olší – Třinec, žel. přejezd v km 307,152

Stručný popis: střetnutí DV – vlak Os 2976 se silničním vozidlem – osobní automobil zn. Honda

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

15.MU skupiny: C ze dne: 26. 11. 2003 – 19.10 hod.

Místo MU: Biocel Paskov, žel. přejezd v km 5,135

Stručný popis: střetnutí DV – posunový díl se silničním vozidlem – osobní automobil Mazda

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: porušení § 6 odst. 3 zákona 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů

16.MU skupiny: C ze dne: 27. 11. 2003 – 13.20 hod.

Místo MU: ŽST Přerov, kol. 46, km 183,007

Stručný popis: srážka DV – HDV při posunu se stojícím DV – vlak Pn 61003.

Příčina MU stanovená provozovatelem: nezastavení lokomotivy před vozidly stojícími na téže koleji a její najetí na vozidla.

Příčina MU stanovená DI: strojvedoucí při provádění posunu bez posunové čety porušil ustanovení § 35 odst. 1 písm. g) vyhlášky 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů

17.MU skupiny: A ze dne: 28. 11. 2003 – 14.31 hod.

Místo MU: Prosenice – Dluhonice, 2S TK, km 4,323

Stručný popis: vykolejení DV – vůz řady Falls za jízdy vlaku Pn 47134

Příčina MU stanovená provozovatelem: lom nápravy vykolejeného DV

Příčina MU stanovená DI: porušení § 34 odst. 1 písm. a) vyhlášky 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů

18.MU skupiny: A ze dne: 22. 11. 2002 – 17.25 hod.

Místo MU: Náměšť na Hané – Senice na Hané, žel. přejezd v km 20,391

Stručný popis: střetnutí DV – vlak Os 3816 se silničním vozidlem – autobus zn. Oáza

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 34 odst. 1 písm. a) vyhlášky 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: pokračování v zjišťování příčin a odpovědnosti za vznik MU z příkazu náměstka MD

19.MU skupiny: A ze dne: 30. 12. 2003 – 11.33 hod.

Místo MU: Hodslavice – Bludovice, žel. přejezd v km 5,433

Stručný popis: střetnutí DV – vlak Os 23156 se silničním vozidlem – nákladní automobil zn. Avia

Příčina MU stanovená provozovatelem: porušení § 34 odst. 1 písm. a) vyhlášky 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Příčina MU stanovená DI: porušení § 34 odst. 1 písm. a) vyhlášky 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Územní inspektorát Brno

Poř. čís.	MU	datum	místo	příčina
1	C	14. 02. 2003	Vlkov u Tišnova-Říkonín	Vykolejení Os 4908
2	C	31. 03. 2003	Střelice	Porucha lokomotivy
3	C	06. 06. 2003	Havlíčkův Brod-Brod	Projetí návěstidla v poloze „Stůj“
4	C	09. 09. 2003	Kostelec u Jihlavy-Třešť	Střet vlaku s os. Autem na přejezdu
5	A	28. 09. 2003	Brno-Novolišeňská	Vykolejení DV
6	A	09. 10. 2003	Brno-Chrlice	Střet R s os. autem
7	C	16. 10. 2003	Jihlava-město	Vykolejení DV při posunu
8	A	26. 10. 2003	Ždírec n. D.-Hlinsko v Č.	Střet vlaku s os. autem
9	C	27. 10. 2003	ŽST Břeclav	Zranění tří zaměstnanců při prudkém najetí při posunu
10	C	31. 10. 2003	ŽST Rousínov	Při posunu vykolejení 1 DV
11	C	05. 11. 2003	Medlešice-Rosice nad Labem	Střet os. vlaku s os. autem na přejezdu
12	C	14. 11. 2003	ŽST Choceň-Újezd u Chocně	Vykolejení 1DV
13	C	09. 12. 2003	Ivanovice na Hané-Vyškov	Srážka s DV
14	A	19. 12. 2003	Břeclav-Valtice	Střet vlaku na přejezdu s os. autem

1. Dne: 14. 2. 2003
skupina: C
Místo: Vlkov u Tišnova – Říkonín
Stručný popis: Za jízdy vlaku Os 4908 došlo k vykolejení dvou drážních vozidel
Příčina MU: výlom hlavy kolejnice
Závěr Drážní inspekce: S postupem a závěry ČD, a. s., vysloven nesouhlas, uvedená MU je ve správním řízení
2. Dne: 31. 3. 2003
skupina: C
Místo: ŽST Střelice
Stručný popis: Za jízdy vlaku došlo k závadě na elektrickém zařízení HDV
Příčina MU: technická příčina neovlivnitelná
Závěr Drážní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.
3. Dne: 6. 6. 2003
skupina: C
Místo: Odbočka Brno-Židenice
Stručný popis: Za odjezdu Os vlaku došlo k projetí odjezdového návěstidla s návěstí „Stůj“ a vjetí vlaku do kusého ukončení bez trakčního vedení.
Příčina MU: Nepozornost strojvedoucího.
Závěr Drážní inspekce: MU je součástí správného řízení
4. Dne 9. 9. 2003
skupina: C
Místo: Kostelec u Jihlavy – Třešť
Stručný popis: Střetnutí vlaku Os s osobním autem na železničním přejezdu zabezpečeném „Výstražnými kříži“
Příčina MU: Porušení zákona 266/1994 Sb. § 6 odst. 3 řidičem silničního vozidla
Závěr Drážní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.
5. Dne 28. 9. 2003
skupina: A
Místo: Brno – Novolíšeňská
Stručný popis: Při jízdě tramvaje přes výhybku došlo z důvodu rychlé jízdy k vykolejení celé tramvaje
Příčina MU: Nedovolená rychlost jízdy přes nepřestavenou výhybku
Závěr Drážní inspekce: Souhlas s postupem a závěry DPMB, a. s.
6. Dne 9. 10. 2003
skupina: A
Místo: Brno hl. n. – Chrlice

Stručný popis: Střetnutí vlaku R s osobním autem na zabezpečeném železničním přejezdu s PZS v činnosti

Příčina MU: Porušení zákona 266/1994 Sb. § 6 odst. 3 řidičem silničního vozidla

Závěr Drážní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.

7. Dne 16. 10. 2003

skupina: C

Místo: ŽST Jihlava město

Stručný popis: Při posunu tažením došlo k vykolejení 3 DV

Příčina MU: Nesklopená výkolejka

Závěr Drážní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.

8. Dne 26. 10. 2003

skupina: A

Místo: Ždírec nad Doubravou – Hlinsko v Čechách

Stručný popis: Střetnutí osobního vlaku s osobním autem na zabezpečeném železničním přejezdu s PZS v činnosti

Příčina MU: Porušení zákona 266/1994 Sb. § 6 odst. 3 řidičem silničního vozidla

Závěr Drážní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.

9. Dne 27.10.2003

skupina: C

Místo: ŽST Břeclav

Stručný popis: Při posunu samostatného HDV došlo k prudkému najetí na zátěž

Příčina MU: Nezastavení HDV před stojící zátěží

Závěr Drážní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.

10. Dne 31.10.2003

skupina: C

Místo: ŽST Rousínov

Stručný popis: Při posunu tažením došlo k vykolejení jednoho DV

Příčina MU: Neodstranění zajišťovací zarážky

Závěr Drážní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.

11. Dne 5. 11. 2003

skupina: C

Místo: mezi ŽST Medlešice a Pardubice-Rosice nad Labem

Stručný popis: Střetnutí osobního vlaku s osobním autem na zabezpečeném železničním přejezdu s PZS v činnosti

Příčina MU: Porušení zákona 266/1994 Sb. § 6 odst. 3 řidičem silničního vozidla

Závěr Drážní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.

12.Dne 14. 11. 2003

skupina: C

Místo: mezi ŽST Choceň a Újezd u Chocně

Stručný popis: Za jízdy vlaku došlo k vykolejení DV jeřábu EDK 300/5

Příčina MU: Závada na železničním svršku

Závěr Dražní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.

13.Dne 9. 12. 2003

skupina: C

Místo: mezi ŽST Vyškov na Moravě – Ivanovice na Hané

Stručný popis: Při posunu došlo k ujetí vozu ze ŽST na trať, kde došlo k čelní srážce s vlakem

Příčina MU: nepřivěšení DV k HDV a nezapojení sunutého DV do průběžné brzdy

Závěr Dražní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.

14.Dne 19. 12. 2003

skupina: A

Místo: Břeclav – Valtice

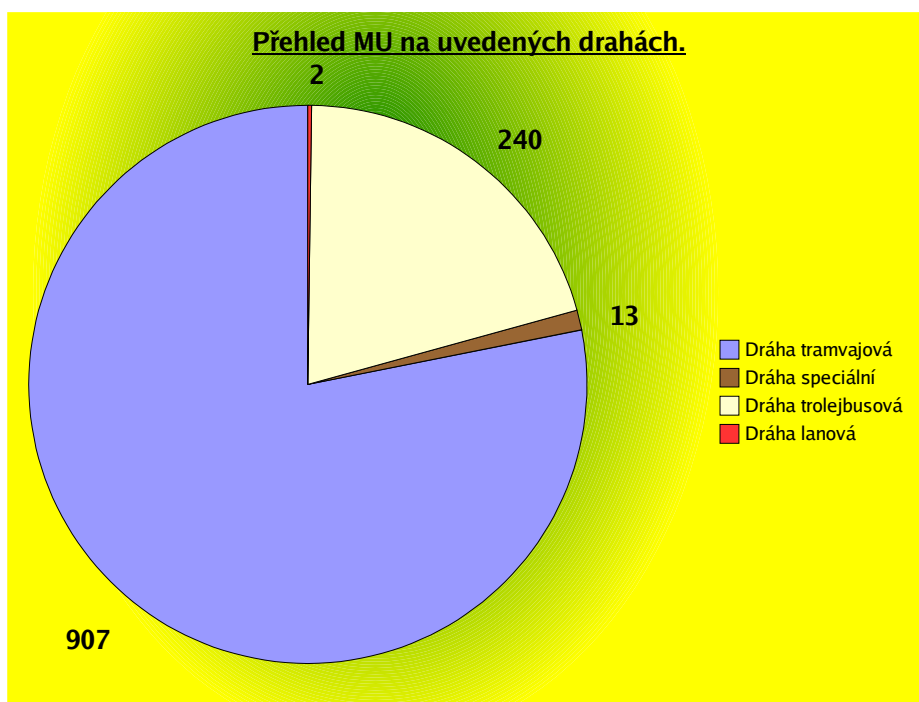
Stručný popis: Střetnutí osobního vlaku s osobním autem na zabezpečeném železničním přejezdu

Příčina MU: Porušení zákona 266/1994 Sb. § 6 odst. 3 řidičem silničního vozidla

Závěr Dražní inspekce: Souhlas s postupem a závěry ČD, a. s.

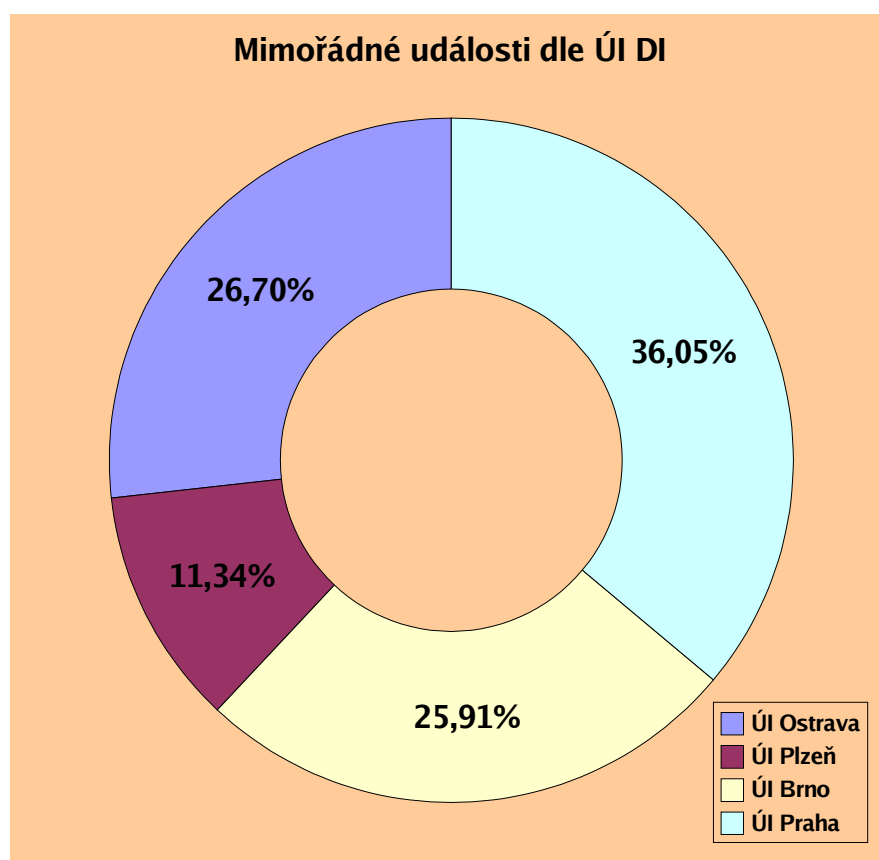
PŘEHLED MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ NA DRÁZE TRAMVAJOVÉ, TROLEJBUSOVÉ, SPECIÁLNÍ A LANOVÉ

2003		dráha tramvajová	dráha trolejbusová	dráha speciální	dráha lanová	celkem
1. pololetí	A	3	1	1	0	5
	B	0	0	0	0	0
	C	405	85	5	2	497
	celkem	408	86	6	2	502
2. pololetí	A	4	0	0	0	4
	B	0	0	0	0	0
	C	490	154	7	0	651
	celkem	494	154	7	0	655
rok	A	7	1	1	0	9
	B	0	0	0	0	0
	C	895	239	12	2	1148
	celkem	902	240	13	2	1157



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA VŠECH DRAHÁCH DLE ÚI

	ÚI Ostrava	ÚI Plzeň	ÚI Brno	ÚI Praha
MU celkem	777	330	754	1049
z toho:				
ČD, a. s.	377	178	445	577
žel. vlečky	119	27	5	36
tramvaje, trolejbusy, lanovky a dráha speciální	283	125	304	436



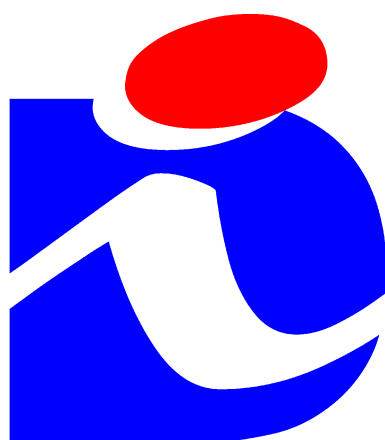
DÍLČÍ ZÁVĚR

Bezpečnost a spolehlivost v drážní dopravě je základní podmínkou ekonomické úspěšnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Zákonem č. 266/1994 Sb. a prováděcí vyhláškou č. 361/2001 Sb. je uloženo všem provozovatelům dráhy a drážní dopravy zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí a předcházet jejich vzniku.

Drážní inspekce jako národní orgán pro šetření drážních nehod a mimořádných událostí, zajistila v roce 2003 dozor nad komplexností, objektivností a správností zjištění příčin a okolností vzniku mimořádných událostí skupiny „A“, skupiny „B“ a vybraných mimořádných událostí skupiny „C“. Velkým problémem bylo v 1. pololetí 2003 náhradní nesystémové řešení přepravy zaměstnanců Drážní inspekce na místo vzniku mimořádné události a dozоровání mimořádných událostí přímo na místě jejich vzniku. V oblasti komplexního dozoru nad zjišťováním příčin a okolností vzniku mimořádných událostí u provozovatelů drah a drážní dopravy se v roce 2003 projevila nezastupitelná činnost Drážní inspekce při řešení rozporných stanovisek mezi provozovateli dráhy a drážní dopravy ve vztahu k příčině a odpovědnosti za mimořádnou událost.

Vzhledem k varujícímu vývoji mimořádných událostí na železničních přejezdech a jejich následků věnovala Drážní inspekce této oblasti mimořádnou pozornost. U všech těchto mimořádných událostí byl Drážní inspekcí prováděn dozor nad komplexností a správností zjištění příčin a okolností jejich vzniku. V rámci Drážní inspekce byla ustavena pracovní skupina, která na základě výsledků i vlastních šetření navrhuje systémová opatření. Při dozоровání mimořádných událostí u provozovatelů drah a drážní dopravy provádí Drážní inspekce kontrolu jejich preventivní činnosti v oblasti bezpečnosti na železničních přejezdech.

Drážní inspekce splnila v roce 2003 v oblasti dozоровání nad komplexností a správností zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí u provozovatelů drah a drážní dopravy své poslání a hlavní cíle.



**STÁTNÍ DOZOR
VE VĚCECH DRAH**

Výkon státního dozoru ve věcech drah dle zákona č. 266/1994 Sb. byla nedílnou součástí preventivní činnosti Drážní inspekce v oblasti bezpečnosti drážního provozu. Státní dozor ve věcech drah byl v roce 2003 vykonáván zaměstnanci Drážní inspekce prostřednictvím pověřených osob podle věcné a územní působnosti. Při výkonu státního dozoru dozírala Drážní inspekce na dodržování a plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a drážní dopravy, které jsou stanoveny právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Při výkonu státního dozoru ve věcech drah dozíraly pověřené osoby Drážní inspekce zejména na dodržování a plnění:

- zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách,
- vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace,
- vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy,
- vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává Dopravní řád drah,
- vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává Stavební a technický řád drah,
- vyhlášky č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě,
- Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných zboží (RID).

Pověření zaměstnanci Drážní inspekce vykonali v roce 2003 celkem 1 494 státních dozorů. Z toho bylo 286 oznámených a 1 208 namátkových. Při výkonu státního dozoru bylo zjištěno celkem 933 závad. Ve stejném počtu byli příslušní provozovatelé dráhy a drážní dopravy vyzváni k odstranění zjištěných závad ve stanoveném termínu. Kontrola odstranění zjištěných závad byla provedena následnými státními dozory v 76 případech. Z výkonu státního dozoru byly v roce 2003 podány 4 podněty Drážnímu úřadu Praha.

Z hlediska druhu dráhy bylo provedeno 1 302 státních dozorů na dráhách železničních (na dráze celostátní 843 státních dozorů, regionální 116 státních dozorů, na železničních vlečkách 343 státních dozorů a 39 státních dozorů na dráze speciální), 114 státních dozorů na dráze tramvajové, 27 na dráze trolejbusové, a 13 státních dozorů na dráze lanové.

Těžištěm výkonu státního dozoru ve věcech drah byly kontroly dodržování ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. (v 948 případech zaměření státního dozoru), zákona č. 266/1994 Sb. (zaměření v 936 případech), vyhlášky č. 361/2001 Sb. (zaměření v 728 případech) a vyhlášky č. 177/1995 Sb. (zaměření v 657 státních dozorech).

CELKOVÝ PŘEHLED VÝKONU SD V DRÁŽNÍ INSPEKCI ZA ROK 2003

2003	1. pololetí	2. pololetí	celkem
<i>oznámený SD</i>	105	181	286
<i>namátkový SD</i>	209	999	1 208
<i>celkem SD</i>	314	1 180	1 494
<i>počet závad</i>	402	531	933
<i>výzva k odstranění závad</i>	402	531	933
<i>podnět DÚ</i>	2	2	4

VÝKON STÁTNÍHO DOZORU DRÁŽNÍ INSPEKCE ZA ROK 2003 DLE DRUHU DRÁHY

Typ dráhy	Počet státních dozorů			celkem
	<i>oznámené</i>	<i>namátkové</i>		
		<i>celkem</i>	<i>z toho následné</i>	
železniční dráha celostátní	6	837	34	843
železniční dráha regionální	0	116	13	116
železniční dráha - vlečka	273	70	34	343
dráha tramvajová	1	113	5	114
dráha trolejbusová	2	25	2	27
dráha lanová	3	9	0	12
dráha speciální	1	38	0	39

Typ dráhy	Počet státních dozorů			celkem
	oznámené	namátkové		
		celkem	z toho následné	
celkem	286	1208	88	1494

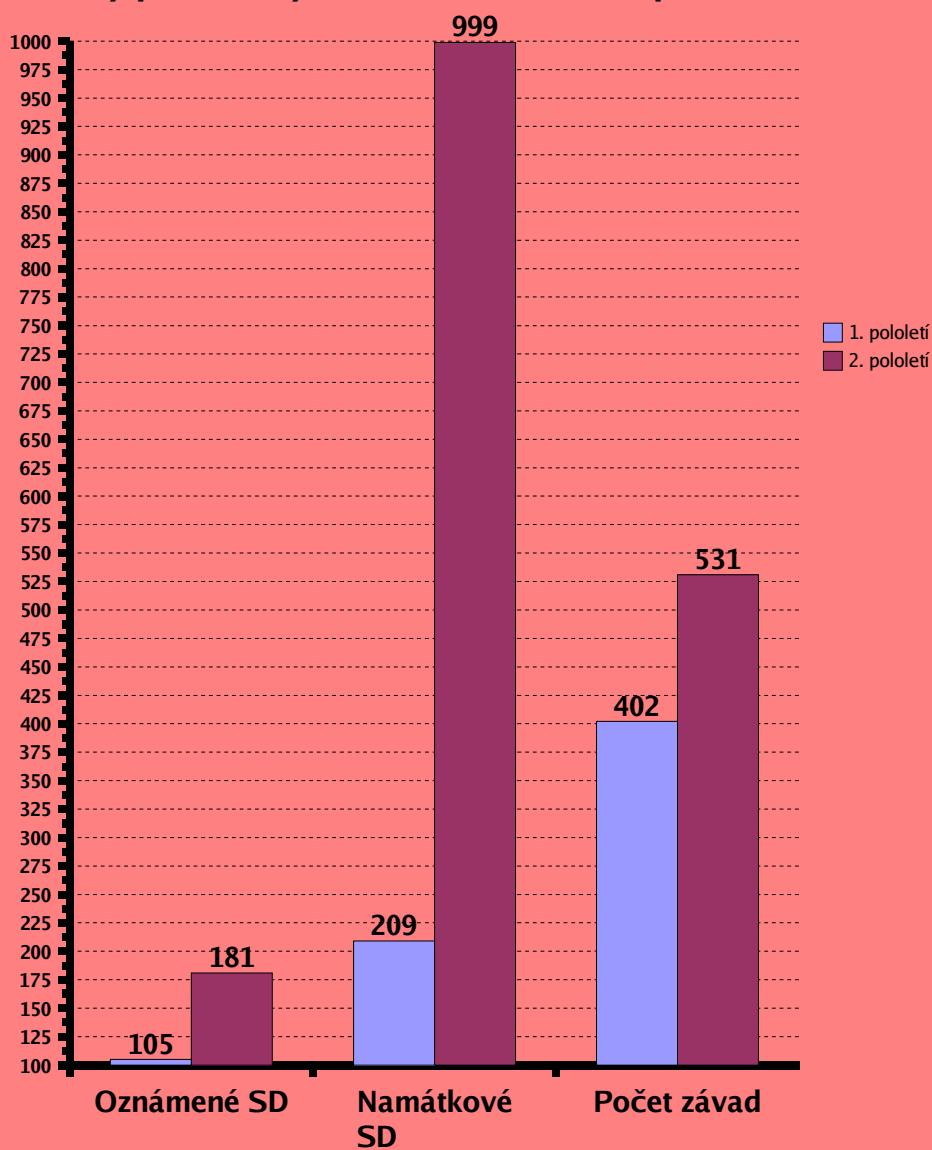


ZAMĚŘENÍ STÁTNÍHO DOZORU V ROCE 2003

Předmět státního dozoru	Počet				
	kontroly	závady	uložená opatření	podněty, DÚ, MD	pokuty
Zákon č. 266/1994	936	270	270	2	0
Vyhláška č. 100/1995 Sb.,	228	13	13	0	0
Vyhláška č. 101/1995 Sb.,	368	56	56	0	0
Vyhláška č. 173/1995 Sb.,	948	242	242	0	0
Vyhláška č. 177/1995 Sb.,	657	182	182	2	0
Vyhláška č. 361/2001 Sb.,	728	154	154	0	0
Nařízení vlády č. 1/2000	39	11	11	0	0

Předmět státního dozoru	Počet				
	kontroly	závady	uložená opatření	podněty, DÚ, MD	pokuty
č. j. 7/2003-130-SD/1	122	3	3	0	0
Příkaz č.1 GI DI	63	0	0	0	0
Zákon č. 65/1965 Sb.,	5	0	0	0	0
Vyhláška č. 175/2000 Sb.,	5	2	2	0	0
Zákon č. 219/2000 Sb.,	17	0	0	0	0
Zákon č. 254/2001 Sb.,	2	0	0	0	0

Celkový přehled výkonu SD v Drážní inspekci za rok 2003



ZAMĚŘENÍ VÝKONU OZNÁMENÉHO SD V 1. POLOLETÍ 2003

Poř. č.	zaměření oznámeného výkonu SD	počet SD	počet závad
1	Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah (§ 20 zákona č. 266/1994 Sb., § 70 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů.)	105	21
2	Úřední povolení k provozování dráhy (§ 11 zákona č. 266/1994 Sb.)	105	14
3	Vnitřní předpis o provozování dráhy a o odb. způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy (§ 22 odst.1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.)	105	33
4	Doklady o provádění pravidelných prohlídek a měření staveb dráhy (§ 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů)	105	45
5	Licence k provozování drážní dopravy na dráze (§ 24 zákona č. 266/1994 Sb.)	73	5
6	Průkazy způsobilosti drážních vozidel (§ 43 zákona č. 266/1994 Sb.)	105	6
7	Průkazy způsobilosti a záznamy (protokoly) o pravidelných revizích, prohlídkách a zkouškách UTZ (§ 47 zákona č. 266/1994 Sb., § 5 a 6 vyhlášky č. 100/1995 Sb.)	70	6
8	Evidence osob s platným průkazem způsobilosti k řízení drážních vozidel (§ 45 zákona č. 266/1994 Sb.)	105	3
9	Záznamy o prav. prohl. osob provádějících činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy (§ 4 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 101/1995 Sb.)	105	10
10	Vyhláška č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování MU v drážní dopravě, § 3 odst. 1, 3; § 4; § 6 odst. 3, 4, 5, 6, 7; § 7 odst. 1; § 8 odst. 6)	105	53
11	Vyhláška č. 173/1995 Sb., Dopravní řád drah	26	1
12	Předlékařská první pomoc (§ 36 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.)	5	1
13	Provozování určených technických zařízení (§ 22 odst. 1 písm. f) č. 266/1994 Sb.)	2	1
14	Provozování veřejné drážní osobní dopravy podle jízdního řádu a předem vyhlášených smluvních podmínek (§ 36 písm. a zákona č. 266/1994 Sb.)	3	1
15	Nařízení vlády č. 1/2000 Sb (přeprava nebezpečného zboží)	12	é0

ZAMĚŘENÍ VÝKONU OZNÁMENÉHO SD VE 2. POLOLETÍ 2003

Poř. č.	zaměření oznámeného výkonu SD	počet SD	počet závad
1	Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah (§ 20 zákona č. 266/1994 Sb., § 70 vyhlášky č. 173/1995 Sb.)	181	28
2	Úřední povolení k provozování dráhy (§ 11 zákona č. 266/1994 Sb.)	181	30
3	Vnitřní předpis o prov. dráhy a odb. způsobilosti a znalosti osob zajišťujících prov. dráhy (§ 22 odst.1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.)	181	85
4	Doklady o provádění pravidelných prohlídek a měření staveb dráhy (§ 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů)	181	68
5	Licence k provozování drážní dopravy na dráze (§ 24 zákona č. 266/1994 Sb.)	144	12
6	Průkazy způsobilosti drážních vozidel (§ 43 zákona č. 266/1994 Sb.)	151	5
7	Průkazy způsobilosti a záznamy o pravidelných revizích, prohlídkách a zkouškách UTZ (§ 47 zákona č. 266/1994 Sb., § 5 a 6 vyhlášky č. 100/1995 Sb.)	117	4
8	Évidence osob s platným průkazem způsobilosti k řízení drážních vozidel (§ 45 zákona č. 266/1994 Sb.)	133	1
9	Záznamy o prav. prohl. osob provádějící činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy (§ 4 odst.1 písm. b) vyhlášky č. 101/1995 Sb.)	133	1
10	Vyhláška č. 361/2001 Sb. o způsobu zjišťování MU v drážní dopravě (§ 3 odst. 1, 3; § 4; § 6 odst. 3, 4, 5, 6, 7; § 7 odst. 1; § 8 odst. 6)	175	102
11	Provozování UTZ (§ 22 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.)	1	0
12	Podmínky stavby přejezdu (§ 17 odst. 1 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	17	2
13	Způsob označování tratě (§ 20 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	3	1
14	Nařízení vlády č. 1/2000 Sb. a č. 295/2000 Sb. (přeprava nebezpečných věcí)	103	6
15	Označování zařízení dráhy (§ 4 odst. 1 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	4	3
16	Povinnosti dopravce (§ 35 zákon č. 266/1994 Sb.)	15	0
17	Dopravní řád drah (vyhláška č. 173/1995 Sb.) § 4 odst.1, § 5, 6, 12, 16, 23, 24)	92	12
18	Vyhláška č. 177/1995 Sb. (§ 3, 4, 8 odst. 1, § 10, 20 odst. 8, § 24)	92	15
19	Předlékařská první pomoc (§ 36 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.)	1	0

ZAMĚŘENÍ VÝKONU NAMÁTKOVÉHO SD V 1. POLOLETÍ

Poř. č.	zaměření namátkového výkonu SD	počet SD	počet závad
1	Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah (§ 20 zákona č. 266/1994 Sb., § 70 vyhlášky č. 173/1995 Sb.)	6	2
2	Vnitřní předpis o provozování dráhy a o odb. způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy (§ 22 odst.1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.)	34	6
3	Vyhláška č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování MU v drážní dopravě (§ 3 odst. 1, 3; §4; §6 odst. 3, 4, 5, 6, 7; § 7, § 8 odst. 6)	18	5
4	Doklady o provádění pravidelných prohlídek a měření staveb dráhy (§ 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů)	8	6
5	Licence k provozování drážní dopravy na dráze (§ 24 zákona č. 266/1994 Sb.)	6	2
6	Úřední povolení k provozování dráhy (§ 11 zákona č. 266/1994 Sb.)	6	0
7	Vyhláška č. 177/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů (§ 3 odst. 1)	6	4
8	Záznamy o prav. prohl. osob provádějících činnosti při provozování dráhy a drážní dopr. (§ 4 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 101/1995 Sb.)	10	4
9	Odvrazení obecného ohrožení – MD čj. 7/2003–130-SD 1	3	0
10	Kontrola označení stanic a zastávek (§ 22 zákona č. 266/1994 Sb.)	5	4
11	Návěsní soustava (§ 5 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	19	1
12	Stav nástupišť a prostor pro cestující (§ 72 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	1	0
13	Dodržování § 135 odst. 4 písm. e zákona č. 65/1965 Sb.	27	0
14	Zákon č. 219/2000 Sb, o majetku ČR	17	0
15	Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách	20	0
16	Zabezpečení předlékařské pomoci v případě nehody (§ 36 písm. f zákona č. 266/1994 Sb.)	26	0
17	Sestavení vlaku (§ 36 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	1	1
18	Organizování drážní dopravy (§ 30 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	1	1
19	Způsobilost k řízení drážních vozidel (§ 45 zákona č. 266/1994 Sb.)	72	0
20	Viditelnost návěstidel a návěstí (§ 7 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	68	7

Poř. č.	předmět namátkového výkonu SD	počet SD	počet závad
21	Stav kolejíště, návěstění, viditelnost návěstidel (§ 25 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	24	5
22	Označování drážních vozidel návěstmi (§ 39 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	69	3
23	Průjezdny průřez (§ 11 odst. 6, 7 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	7	3
24	Organizování a řízení vlakové dopravy (§ 14 odst. 4, 6, § 15, 16 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	24	10
25	Obsluha výhybek a zab. zařízení (§ 12 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	3	1
26	Písemné rozkazy (§ 68 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	13	3
27	Pohyb a činnost osob v kolejíšti (§ 67 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	2	2
28	Bezpečnost cestujících na lanové dráze (§ 32 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	2	1
29	Řízení drážního vozidla (§ 35 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	17	1

ZAMĚŘENÍ VÝKONU NAMÁTKOVÉHO SD VE 2. POLOLETÍ 2003

Poř. č.	zaměření namátkového výkonu SD	počet SD	počet závad
1	Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah (§ 20 zákona č. 266/1994 Sb., § 70 vyhlášky č. 173/1995 Sb.)	13	1
2	Vnitřní předpis o provozování dráhy a o odb. způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy (§ 22 odst.1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.)	99	18
3	Vyhláška č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování MU v drážní dopravě (§ 3, § 4; § 6 odst. 3, 4, 5, 6, 7; § 7 odst.1; § 8 odst. 6)	88	45
4	Doklady o provádění pravidelných prohlídek a měření staveb dráhy (§ 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů)	119	1
5	Licence k provozování drážní dopravy na dráze (§ 24 zákona č. 266/1994 Sb.)	1	0
6	Úřední povolení k provozování dráhy (§ 11 zákona č. 266/1994 Sb.)	19	0
7	Způsob značení křížení a zabezpečení přejezdu (§ 3 odst. 1, § 4 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	79	3
8	Provozování veř. drážní dopr. podle jízdního řádu a předem vyhlášených smluvních podmínek (§ 36 zákona 266/1994 Sb.)	328	1
9	Záznamy o prav. prohl. osob provádějících činnosti při provozování dráhy a drážní dopr. (§ 4 odst. 1 písm. b vyhlášky č. 101/1995 Sb.)	21	1
10	Odvracení obecného ohrožení – dopis MD č. j. 40/2003-130-SPR/12 a č. j. 7/2003 – 13 – SD 1	118	1
11	Kontrola označení stanic a zastávek (§ 22 zákona č. 266/1994 Sb.)	12	2
12	Organizování a řízení vlakové dopravy (§ 14, 15, 16 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	100	11
13	Návěsní soustava (§ 5 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	3	0
14	Stav nástupišť a prostor pro cestující veřejnost (§ 72 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	2	0
15	Kontrola dodržování ustanovení zákona č. 65/1965 Sb. (§ 135 odst. 4 písm. e)	9	0
16	Vybavenost a označení drážních vozidel (příl. č. 3 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	48	6
17	Použití drážního vozidla (§ 34 vyhláška č. 173/1994 Sb.)	41	9
18	Zabezpečení předlékařské první pomoci v případě nehody (§ 36 písm. f zákon č. 266/1994 Sb.)	266	17
19	Sestavení vlaku (§ 36 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	16	1

Poř. č.	předmět namátkového výkonu SD	počet SD	počet závad
20	Obsah a zveřejňování jízdního řádu (§ 57 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	338	3
21	Označování drážních vozidel (§ 48 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	74	4
22	Povinnosti vlastníka (§ 20 zákona č. 266/1994 Sb.)	34	14
23	Železniční přejezdy a přechody (ČSN 73 6380)	22	3
24	Viditelnost návěstidel a návěstí (§ 7 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	14	2
25	Stav kolejiště, návěstění, viditelnost návěstidel (§ 25 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	11	0
26	Lékárnička na drážním vozidle (§ 75 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	20	0
27	Průjezdny průřez (§ 11 odst. 6, 7 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	5	1
28	Základní návěsti (příl. č. 1 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	169	11
29	Obsluha výhybek a zab. zařízení (§ 12 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	16	4
30	Písemné rozkazy (§ 68 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	7	0
31	Bezpečnost cestujících na lanové dráze (§ 32 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	1	1
32	Řízení drážního vozidla (§ 35 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	243	0
33	Průkazy způsobilosti drážních vozidel (§ 43 zákona č. 266/1994 Sb.)	156	0
34	Způsob označení tratě (§20 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	43	8
35	Prostorové uspořádání (§ 11 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	5	1
36	Vybavenost žel. stanic a zastávek (§ 21 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	27	0
37	Informační systémy pro veřejnost (§ 73 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	9	0
38	Provozování UTZ (§ 22 odst. 1 písm. f) zákon 266/1994 Sb.)	18	0
39	Jízdní řád na dráze lanové (§ 58 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	2	0
40	Průkazy způsobilosti a záznamy o pravidelných revizích, prohlídkách a zkouškách UTZ (§ 47 zákona č. 266/1994 Sb.)	19	0

Poř. č.	předmět namátkového výkonu SD	počet SD	počet závad
41	Technické podmínky provozuschopnosti dráhy (§ 26 .vyhláška 177/1995 Sb.)	34	3
42	Technologické postupy (§ 11 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	12	0
43	Sledování drážního vozidla (§ 20 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	72	0
44	Prostorové uspořádání (§ 11 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	1	1
45	Požární zabezpečení (§ 45 vyhláška č. 177/1995 Sb.)	6	0
46	Označování drážních vozidel návěstmi (§ 39 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	43	0
47	Písemné rozkazy (§ 68 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	12	2
48	Brzdění a rychlost vlaku (§ 37 odst. 9, 10 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	112	2
49	Řízení drážní dopravy (§ 16 vyhláška č. 173/1995 Sb.)	14	1
50	Zajištění bezpečnosti práce (§ 4 nařízení vlády č. 168/2000 Sb.)	6	1
51	Vybavení drážních vozidel dráhy celostátní a regionální přepravující cestující protipožárními prostředky (příl. č. 3 vyhláška č. 173/1995b.)	5	0
52	Vyhláška č. 175/2000 Sb.	5	2
53	Vybavení drážních vozidel dráhy tramvajové přepravující osoby protipožárními prostředky (příl. 3 část IV vyhláška č. 173/1995 Sb.)	22	0

Oblasti zjištěných závad při výkonu státního dozoru

Z celkového počtu 933 zjištěných závad bylo zjištěno porušení:

- a) zákona č. 266/1994 Sb. ve 270 případech,
- b) vyhlášky č. 100/1995 Sb. ve 13 případech,
- c) vyhlášky č. 101/1995 Sb. v 56 případech,
- d) vyhlášky č. 173/1995 Sb. ve 242 případech,
- e) vyhlášky č. 177/1995 Sb. v 182 případech,
- f) vyhlášky č. 361/2001 Sb. ve 154 případech,
- g) vyhláška č. 175/1995 Sb. ve 2 případech,
- h) nařízení vlády č. 1/2000 Sb. v 11 případech,
- i) MD č. j. 7/2003 – 130 – SD 1 ve 3 případech.



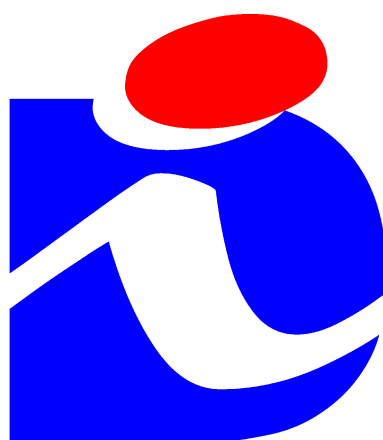
Dílčí závěr

Počet provedených státních dozorů ve věcech drah a počet zjištěných závad v roce 2003 prokazuje velkou aktivitu zaměstnanců Drážní inspekce v této důležité oblasti. Dokladuje to především vysoký počet uložených vyzvání jednotlivým provozovatelům drah a drážní dopravy. Zjišťované závady a nedostatky svědčí o tom, že dodržování povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a drážní dopravy nejsou vždy na potřebné úrovni. Nejsou tak vždy vytvářeny podmínky pro bezpečný drážní provoz.

Nejvíce závad a nedostatků bylo u provozovatelů drah a drážní dopravy zjišťováno v oblasti:

1. odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy (§ 22 odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách),
2. dokladů o provádění pravidelných prohlídek a měření staveb dráhy (§ 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb.),
3. plnění povinností dle vyhlášky č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě,
4. smluv o styku vzájemně zaústěných drah (§ 20 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 70 vyhlášky č. 173/1995 Sb.)

Drážní inspekce svými výsledky v oblasti státního dozoru ve věcech drah v roce 2003 prokázala svou velmi důležitou preventivní roli pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Důsledná kontrola plnění uložených opatření při výkonu státního dozoru rovněž napomáhá ke zlepšení prevence při zajišťování bezpečné drážní dopravy u vlastníků drah, provozovatelů drah a drážní dopravy. Stanovené cíle Drážní inspekce pro rok 2003 v této oblasti byly beze zbytku splněny.



ČINNOST EKONOMICKÁ A INSTITUCIONÁLNÍ

Drážní inspekce byla zřízena ustanovením § 53a zákona o dráhách. Je organizační složkou státu a hospodaří s majetkem, který jí byl určen v souladu se zákonem číslo 219/2000 Sb., o majetku České republiky. Drážní inspekce hospodaří s prostředky státního rozpočtu stanovenými správcem rozpočtové kapitoly 327 Ministerstvo dopravy, v členění závazných ukazatelů daných zákonem o státním rozpočtu ČR na příslušný rozpočtový rok v souladu se zákonem číslo 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech.

Rozpočet Drážní inspekce byl schválen na základě dostupných údajů před zahájením jejího skutečného fungování. Byla použita metoda srovnání s obdobnými organizačními složkami státu, zejména v působnosti Ministerstva dopravy. Tímto způsobem byla stanovena výše běžných výdajů (včetně mezd) a předpokládaných investičních nákladů na pořízení vybavení pro činnost a fungování Drážní inspekce. Drážní inspekce vznikla jako zcela nová organizační složka státu bez jakékoliv návaznosti na předchozí fungování správního úřadu tohoto typu.

Novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, provedená zákonem č. 77/2002 Sb., kterou byla zřízena Drážní inspekce, nabyla účinnosti 1. 3. 2002. Zahájení činnosti Drážní inspekce bylo rozhodnutím Ministerstva dopravy k 1. 1. 2003. Generální inspektor Drážní inspekce byl jmenován vládou České republiky dne 13. 11. 2002 usnesením vlády č. 1126 s účinností od 1. 1. 2003.

Drážní inspekce byla zřízena jako správní úřad podřízený Ministerstvu dopravy. Organizačně je členěna na ústřední inspektorát a územní inspektoráty. Sídlo Drážní inspekce i ústředního inspektorátu je v Praze. Územní inspektoráty byly zřízeny v Ostravě (s působností pro kraj Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský), v Brně (s působností pro kraj Jihomoravský, Pardubický a Vysočina), v Praze (s působností pro území hlavního města Prahy, kraj Středočeský, Ústecký, Liberecký a Královéhradecký) a v Plzni (s působností pro kraj Plzeňský, Jihočeský a Karlovarský).

Příprava a zahájení činnosti Drážní inspekce probíhalo v poměrně složité situaci. Zahájením činnosti od 1. 1. 2003 tak bylo možno přidělené finanční prostředky pro rok 2003 čerpat až po faktickém zahájení činnosti. Současně se jednalo o období, kdy docházelo k transformaci dominantního provozovatele drah a drážní dopravy a jeho rozdělení na dva subjekty. V úvodním období bylo třeba z důvodu zajištění funkčnosti zvolit řadu dočasných řešení, která umožnila bezprostřední zahájení činnosti Drážní inspekce.

Základními vnitřními předpisy jsou statut a organizační řád Drážní inspekce schválené ministrem dopravy. Byla provedena změna statutu ve věci sídla Drážní inspekce v § 2 odstavci 3. V původním znění ze 4. 7. 2002 bylo uvedeno sídlo Praha 9 – Vysočany, Sokolovská 278. Toto sídlo bylo v době přípravy statutu stanoveno předběžně. Jako vhodnější řešení se jeví umístění ústředního inspektorátu Drážní inspekce do budovy na Nábřeží L. Svobody 12 a částečně v Hyberské ulici, kde sídlí i ÚI Praha, a proto byla provedena změna příslušného ustanovení statutu. Otázka další dislokace Drážní inspekce v uvedené budově a rozšíření počtu užívaných kanceláří byla předmětem jednání se zástupci Ministerstva dopravy. Výsledkem jednání bylo negativní stanovisko Ministerstva dopravy k možnosti umístění ústředního inspektorátu a územního inspektorátu Praha v budově na Nábř. L. Svobody 12.

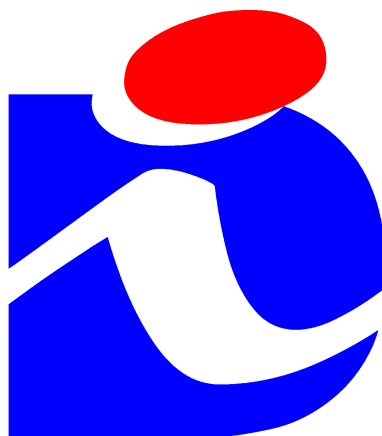
V otázce zajištění kancelářských prostor pro Drážní inspekci přicházely v úvahu původně dvě varianty, a to dohoda se zástupci Českých drah, s. o., o využití prostor dřívější Generální inspekce ČD, s. o., nebo, bude-li to ekonomicky výhodnější, uzavření nájemních smluv mimo ČD. Z důvodu nemožnosti čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu (např. na kancelářské vybavení apod.) před datem 1. 1. 2003 bylo rozhodnuto o využití prostor Generální inspekce ČD. Z tohoto důvodu došlo k dohodě s Generálním ředitelem ČD o využití stávajících prostor, vybavení a zařízení Generální inspekce ČD Drážní inspekcí od 1. 1. 2003. Následně byla s Českými drahami, a. s., uzavřena smlouva o nájmu hmotného majetku (dlouhodobý hmotný majetek, drobný hmotný majetek a kancelářské vybavení) a nájmu dopravního prostředku. V průběhu prvního čtvrtletí došlo k přestěhování územního inspektorátu v Brně do prostor, které nevlastní České dráhy, a. s., a z hlediska potřeb Drážní inspekce lépe situovány

Pro klíčové oblasti byly zpracovány vnitřní předpisy (např. sídla a území působnost, pracovní pohotovost, autoprovoz, používání mobilních telefonů, grafický manuál, reprefond). Usnesením porady ministra dopravy a spojů ze dne 28. 5. 2002 bylo stanoveno personální obsazení Drážní inspekce v počtu 56 zaměstnanců, což však neumožňovalo personální obsazení klíčového pracoviště pro chod Drážní inspekce tzv. centrálního ohlašovacího pracoviště. Toto pracoviště bude přijímat od provozovatelů dráhy a drážní dopravy hlášení o vzniku mimořádných událostí. Se stávajícím počtem zaměstnanců nebylo možno toto pracoviště obsadit a současně vykonávat všechny oblasti působnosti Drážní inspekce. Pro rok 2004 bylo proto ministrem dopravy schváleno navýšení počtu systemizovaných míst o 5 zaměstnanců.

Pro obsazování jednotlivých systemizovaných míst byl zvolen postupný proces, který probíhá ve 4 etapách. Jako jádro personálního obsazení byli zvoleni zaměstnanci, kteří byli dříve zaměstnáni na Generální inspekci Českých drah. V prvním pololetí proběhla (částečně) druhá etapa spočívající v doplnění

příslušných odborných profesí zejména na jednotlivých územních inspektorátech tak, aby bylo pokryto celé spektrum odborných činností vykonávaných Drážní inspekcí. Ve třetí etapě byli přijímáni noví zaměstnanci bez předchozích praktických zkušeností z oblasti šetření mimořádných událostí v drážní dopravě, zejména absolventi vysokých škol dopravního zaměření, příp. jiných technických směrů. Přidělené finanční prostředky na platy neumožňují obsazení všech míst vysoce kvalifikovanými odborníky s odpovídajícími praktickými zkušenostmi. K 31. 12. 2003 bylo na DI zaměstnáno 53 zaměstnanců. Poslední etapa stabilizace lidských zdrojů proběhne v delším časovém horizontu následujících let.

Přidělené finanční prostředky byly využity na pořízení hmotného investičního majetku nezbytného pro zabezpečení činnosti Drážní inspekce. Jednalo se o náklady na zabezpečení pracovišť ústředního inspektorátu a územních inspektorátů, jejich vybavení kancelářskou a další potřebnou technikou, zejména spojovou a dokumentační a nezbytnost pořízení osobních automobilů pro každý územní inspektorát a ústřední inspektorát. Územní inspektoráty a ústřední inspektorát budou sídlit v pronajatých prostorách.



ZÁVĚR

Přesto, že v hodnoceném období roku 2003 od samého vzniku Drážní inspekce pracovali zaměstnanci v extrémně náročných pracovních podmínkách, splnila Drážní inspekce v roce 2003 kvantitativně i kvalitativně všechny úkoly k naplnění předmětu své činnosti. Funkčnost Drážní inspekce byla zajištěna, i když ke dni zahájení činnosti nebyl k dispozici rozpočet s možností čerpání finančních prostředků.

Počet zjištěných nedostatků při zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a při výkonu státního dozoru prokazuje, že plnění povinností provozovatelů drah a dopravců vyplývajících ze zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, a prováděcích vyhlášek není na potřebné úrovni. Není dbáno na důsledné dodržování zákona č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhlášek, a tím nejsou vytvářeny podmínky pro zajištění bezpečnosti, plynulosti a pravidelnosti železničního provozu. Uložená opatření Drážní inspekce k odstranění nedostatků a zlepšení podmínek pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, důsledná kontrola jejich plnění, napomáhají ke zlepšení situace v dané oblasti.

Varující je vysoký počet mimořádných událostí na železničních přejezdech, kde je bezpečnost drážního provozu ohrožována neustále vzrůstajícím podílem právnických i fyzických osob na vzniku mimořádných událostí z důvodu porušování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k závažným následkům těchto mimořádných událostí na lidských životech, újmě na zdraví a materiálních škodách, zaměřila se pozornost Drážní inspekce na plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců při plnění podmínek bezpečnosti železničního a silničního provozu na železničních úrovnových přejezdech i v následném období.

Významná, důležitá a odborně nezastupitelná je činnost Drážní inspekce při řešení rozporných stanovisek mezi provozovateli dráhy a dopravci ve vztahu k příčině a odpovědnosti za mimořádné události. Odborná stanoviska Drážní inspekce umožňují předcházet vzájemným soudním sporům mezi provozovateli dráhy a dopravci. Drážní inspekce tak za velmi krátkou dobu své činnosti plně prokázala i v této oblasti činnosti oprávněnost svého vzniku.

V ekonomické oblasti a hospodaření s přidělenými prostředky ze státního rozpočtu je možno konstatovat, že v roce 2003 docházelo k postupnému čerpání finančních prostředků v příslušných položkách v souvislosti s konkrétními potřebami a zahajováním činnosti v jednotlivých oblastech. Od prvního okamžiku zahájení činnosti bez jakéhokoliv přechodného období fungovala Drážní inspekce ve složitých podmínkách, ale tato etapa byla úspěšně zvládnuta.

Po postupném vybavení pracovišť regionálních inspektorátů, včetně naplňování stavu zaměstnanců bylo zásadní prioritou činnosti Drážní inspekce v druhém pololetí 2003 zaměření na dozorování závažných mimořádných událostí skupiny „A“ a „B“ na místě jejich vzniku, zejména střetnutí drážních a silničních vozidel na úrovních přejezdů. Zvláštní pozornost byla věnována mimořádným událostem skupiny „C“, které by za změněných podmínek mohly vést ke vzniku závažné nehody. V oblasti výkonu státního dozoru byla pozornost Drážní inspekce zaměřena u provozovatelů drah a drážní dopravy zejména na vytváření podmínek pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Uvedené skutečnosti ve zprávě o činnosti opravňují ke konstatování, že Drážní inspekce v roce 2003 úspěšně splnila stanovené cíle pro toto období. Činila tak v souladu se svým základním posláním.

Z hlediska nakládání s přidělenými státními prostředky bylo její hospodaření účelné, efektivní a hospodárné.