



VÝROČNÍ ZPRÁVA
2004

Obsah

Úvod.....	7
Drážní inspekce – moderní instituce Evropské unie.....	9
Organizační struktura.....	9
Druhý rok činnosti Drážní inspekce.....	10
Mimořádné události.....	13
Cíl Drážní inspekce – snížení počtu mimořádných událostí.....	15
Druhy mimořádných událostí.....	16
Vývoj mimořádných událostí.....	16
Hlavní ukazatele mimořádných událostí.....	19
Mimořádné události na železnici.....	22
Mimořádné události na ostatních dráhách.....	22
Mimořádné události na úrovňových přejezdech.....	23
Činnost komise Drážní inspekce pro řešení bezpečnosti na železničních přejezdech.....	25
Mimořádné události dozorované DI na místě jejich vzniku.....	25
Územní inspektorát Ostrava.....	27
Územní inspektorát Brno.....	30
Územní inspektorát Praha.....	33
Územní inspektorát Plzeň.....	36
Hodnocení mimořádných událostí.....	41
Státní dozor ve věcech drah.....	45
Výkon státního dozoru ve věcech drah – investigace bezpečnostních rizik a nástroj účinné prevence mimořádných událostí.....	47
Státní dozor na dráhách v roce 2004.....	48
Celkový přehled výkonu SD za rok 2003 a 2004.....	51
Hodnocení výkonu státního dozoru ve věcech drah.....	53
Prevence, osvěta a mediální činnost.....	55
Komunikace – součást poslání Drážní inspekce.....	57
Drážní inspekce v médiích.....	58
Srážka rychlíku s nákladním automobilem v Opavě.....	61
Statistika nehod na přejezdech za rok 2003.....	63
Nehodu u Omic způsobil nejsvětější řidič automobilu.....	66
U Studence se srazila sanitka s vlakem.....	68
Mrtvých na přejezdech neubývá, jen v březnu na nich zemřelo 7 osob.....	70
Za nehody na přejezdech mohou řidiči automobilů.....	74
V Ostravě hořel trolejbus s lidmi.....	77
Během 13 hodin ukončilo pod koly vlaků svůj život 6 lidí.....	78
Mrtvých na přejezdech je stále dost.....	80
Srážka vlaků na Šumavě.....	83
Srážka na přejezdu na Táborsku.....	84
Nehoda ve Všestarech: Výpravčí spáchal sebevraždu.....	87
Další mrtvý na přejezdu.....	88
Nehoda na přejezdu: Mrtvý řidič a alkohol u strojvedoucího.....	91

Další smrt na přejezdu, železnice opět bez viny.....	94
Dnešek na přejezdech: 1 mrtvý a 3 zranění, důvodem je opět nekázeň řidičů.....	97
Srážka vlaku a drezíny u Pacova.....	101
U Prostějova zahynulo 5 vojáků, zabezpečovací zařízení na přejezdu však fungovalo.....	102
Srážka na přejezdu v Ivančicích na Brněnsku.....	105
Hodnocení prevence, osvěty a mediální činnosti.....	108
Další činnosti Dražní inspekce.....	111
Spolupráce s partnery.....	112
Spolupráce s Dražním úřadem.....	112
Spolupráce s dalšími partnery.....	113
Legislativní činnost.....	114
Znalecká činnost.....	115
Správní řízení.....	115
Vnitřní činnost Dražní inspekce.....	116
Hodnocení ostatní činnosti Dražní inspekce.....	117
Závěr.....	119



ÚVOD

DRÁŽNÍ INSPEKCE – MODERNÍ INSTITUCE EVROPSKÉ UNIE

Dražní inspekce vznikla 1. ledna 2003 ustanovením zákona č. 77/2002 Sb. a svou činnost úspěšně zahájila jako jedna z prvních institucí tohoto typu v Evropské unii.

Posláním Dražní inspekce je analyzovat bezpečnost drah a dražní dopravy v České republice, upozorňovat na potencionální rizika a navrhopvat přijetí účinných opatření. Přitom se opírá o výsledky šetření mimořádných událostí a státního dozoru. Ten Dražní inspekce provádí jako jeden z velmi důležitých nástrojů vyhodnocování rizik a prevence nehod u více než 900 tuzemských i zahraničních provozovatelů působících v České republice. Specifické a vysoce odpovědné poslání na území celého státu vykonává na pět desítek vrchních inspektorů.

Dlouhodobým cílem Dražní inspekce je zlepšování stavu v oblasti mimořádných událostí na všech drahách v České republice (železnice, metro, tramvaje, trolejbusy, lanovky). Velký důraz klade na zjišťování příčin a okolností mimořádných událostí a nedostatků ohrožujících bezpečnost provozování dráhy nebo dražní dopravy. V případě zjištěných závad Dražní inspekce provozovatelům ukládá opatření vedoucí k odstranění a nápravě zjištěných nedostatků, které ohrožují bezpečnost a kontroluje jejich plnění.

Při těchto činnostech Dražní inspekce sleduje a vyhodnocuje technický stav infrastruktury a dražních vozidel, zda systém organizace provozu odpovídá bezpečnostním předpisům a jestli je tento systém dodržován zúčastněnými subjekty i jednotlivci.

ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

Dražní inspekce měla na konci roku 2004 celkem 61 zaměstnanců. V čele instituce stojí generální inspektor, kterému jsou podřízeny Kancelář Dražní inspekce, Odbor inspekce a jednotlivé územní inspektoráty. Kancelář Dražní inspekce a Odbor inspekce sídlí v Praze, Územní inspektoráty se nacházejí v Ostravě (ÚI 1), Brně (ÚI 2), Praze (ÚI 3) a Plzni (ÚI 4), který má detašované pracoviště i v Českých Budějovicích.

Kancelář Dražní inspekce vytváří podmínky pro činnost generálního inspektora a celé Dražní inspekce. Zabezpečuje personální, hospodářský, technický, právní a ekonomický servis, komunikaci s veřejností a se zahraničím.

Odbor inspekce koordinuje a metodicky vede odbomou činnost územních inspektorátů v oblasti výkonu státního dozoru a zjišťování příčin mimořádných událostí.

Garantuje vzdělávací, metodickou a odbornou posudkovou činnost v oblasti bezpečnosti drážní dopravy, vede statistiky a zajišťuje styk s orgány Evropské unie.

Územní inspektoráty zjišťují příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí v rozsahu stanoveném prováděcím předpisem v součinnosti s provozovateli dráhy a s provozovateli drážní dopravy.

Všechna pracoviště, zejména územní inspektoráty, vykonávají preventivní státní dozor, při kterém se zaměřují především na zjišťování nedostatků ohrožujících bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy a jejich příčiny.

DRUHÝ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

Hlavním cílem Drážní inspekce v oblasti bezpečnosti drah v roce 2004 bylo zmapování aktuálního stavu bezpečnosti na dráhách a přístupu provozovatelů drah a drážní dopravy k této problematice. Svým systematickým působením je Drážní inspekce chtěla přimět k většímu důrazu na bezpečnost a v dlouhodobém horizontu tak zvýšit bezpečnost drah. Důsledným dozоровáním případů mimořádných událostí a vykonáváním státního dozoru by Drážní inspekce získala statisticky hodnotný ucelený přehled o příčinách mimořádných událostí a o potencionálních rizicích, která by mohla ohrozit bezpečnost.

Aby bylo investigování potencionálních rizik co nejdůslednější, Drážní inspekce si na základě ročních praktických zkušeností z roku 2003 dala za cíl sestavit podrobnou metodiku, popisující veškeré jevy kontrolované v rámci státního dozoru ve věcech drah. Účelem bylo dosáhnout sjednocení postupů všech vrchních inspektorů při práci v terénu, získání statisticky porovnatelných výsledků a také i zefektivnění organizace práce.

V roce 2004 Drážní inspekce pokračovala v budování instituce. Pro toto období si stanovila především vyřešit personální situaci, kdy z předchozího roku nebyla dořešena otázka počtu zaměstnanců. Již v průběhu roku 2004 se ukázalo, že počet 61 zaměstnanců je pro správné fungování instituce nezbytný. Protože však systemizace DI počítá pouze s 54 osobami, bylo cílem Drážní inspekce tento palčivý problém vyřešit a stabilizovat tak lidské zdroje. Výchova vysoce erudovaných expertů pro šetření mimořádných událostí a výkon státního dozoru spolu s optimalizací věkové struktury zaměstnanců je pro blízkou i vzdálenou budoucnost instituce nepostradatelná. Proto Drážní inspekce připravovala v roce 2004 sérii školení za účelem zvýšení odbornosti zaměstnanců.

Další metou vytyčenou pro rok 2004 bylo také rozšíření mezinárodní komunikace, která je pro Českou republiku jako nového člena Evropské unie stěžejní. Důležitou ambicí Dražní inspekce je stát se rovnocenným partnerem podobných institucí v zahraničí.

Bezpečnost a spolehlivost v dražní dopravě je základní podmínkou ekonomické úspěšnosti provozování dráhy a dražní dopravy. Zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, a prováděcí vyhláškou č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v dražní dopravě, je uloženo všem provozovatelům dráhy a dražní dopravy zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí (MU) a předcházet jejich vzniku.

Výroční zpráva Dražní inspekce za rok 2004 mapuje podmínky, se kterými instituce vstupovala do druhého roku své existence. Zároveň podává komplexní informace o vývoji nehodovosti v České republice a prostřednictvím tiskových zpráv připomíná ty nejtragičtější nehody. Nechybí ani přehled vykonaných státních dozorů, jejich výsledky. Dále pak výroční zpráva zmiňuje cíle, které si pro tento rok Dražní inspekce stanovila, a informace o tom, jak se s těmito náročnými úkoly vypořádala.



Generální inspektor Dražní inspekce
Bc. Zdeněk Žák



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

CÍL DRÁŽNÍ INSPEKCE – SNÍŽENÍ POČTU MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Dlouhodobým strategickým cílem Dražní inspekce v oblasti mimořádných událostí (tj. nehod nebo ohrožení bezpečnosti) je redukce jejich počtu a následků. Klíčovým nástrojem k realizaci tohoto záměru je důsledné odhalování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí. V roce 2004 kladla Dražní inspekce důraz na dozorování případů závažných mimořádných událostí za účelem získání ucelených, statisticky hodnotných dat potřebných k odhalování potencionálních bezpečnostních rizik.

Zatímco Dražní inspekce zjišťuje příčinu nehody s cílem zabránit jejímu opakování, policie zkoumá trestněprávní odpovědnost konkrétních osob. U méně závažných případů Dražní inspekce zjišťuje příčinu tak, že vykonává dozor nad správností šetření prováděného provozovatelem. Záměrem Dražní inspekce je vyjíždět ke všem závažným případům, ovšem vzhledem k nízkému počtu zaměstnanců to ve všech případech není a ani v budoucnu zřejmě nebude možné.

V centrále Dražní inspekce funguje v nepřetržitém provozu Centrální ohlašovací pracoviště. Toto dispečerské pracoviště přijímá hlášení o vzniku mimořádných událostí na dráhách z celé České republiky, ve spolupráci s nehodovou pohotovostí příslušného územního inspektorátu pak organizuje a koordinuje výjezdy Dražní inspekce na místo nehody, shromažďuje potřebné informace a nezbytná data. V celém procesu řešení mimořádných událostí zastává Centrální ohlašovací pracoviště klíčovou a nezastupitelnou roli. Jeho absence by znamenala zhroucení celého systému řešení mimořádných událostí, vznik nenapravitelných škod a časových prodlev při obnovování provozu dražní dopravy.

Na místě mimořádné události vrchní inspektor Dražní inspekce zajišťuje skutečnosti potřebné pro vyšetřování a dohlíží nad tím, jak provozovatelé postupují při svém vlastním šetření. Přitom garantuje správnost postupu v zájmu objektivního zjištění příčiny. Výjezdy a přítomnost Dražní inspekce na místě nehody se ukazují jako naprosto nezbytné zejména v případech závažné nehody, jejíž účastníkem jsou dva nebo více provozovatelů.

Na základě poznatků z nehod Dražní inspekce ukládá provozovatelům preventivní opatření k předcházení mimořádným událostem a dává doporučení dražnímu správnímu úřadu. Ten k nim přihlíží při vydávání povolení, osvědčení a licencí.

DRUHY MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Drážní inspekce při své činnosti rozlišuje celkem tři druhy mimořádných událostí. Ty v souladu s legislativou dělí podle příčin a následků 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.

Závažnou nehodou se rozumí srážka drážního vozidla s jiným drážním vozidlem či s překážkou na dopravní cestě nebo vykolejení drážních vozidel, kdy zemřel člověk, pět a více osob bylo těžce zraněno nebo vznikla škoda převyšující půl miliónu korun. Za usmrcenou osobu se počítá každý, kdo v důsledku nehody zemřel na místě nebo do 30 dnů.

Drážní inspekce zjišťuje příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě na železnici u skupin „A“ a „B“ a souběžně přitom provádí dozor nad činností provozovatele. U ostatních mimořádných událostí může převzít též zjišťování jejich příčin a okolností vzniku, jestliže:

1. se jejich příčina opakuje a je v přímé souvislosti s nedostatky v systému zajišťování bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy,
2. mají vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy na celé dráze, nebo by malá změna podmínek u skupiny „C“ mohla vést k závažné nehodě,
3. o zjištění příčin a okolností vzniku požádal provozovatel nebo drážní správní úřad.

VÝVOJ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

V roce 2004 došlo na dráze celostátní, regionální, vlečkách, dráze speciální, tramvajové, trolejbusové a lanové celkem k 4 355 mimořádným událostem. Z toho bylo 283 mimořádných událostí skupiny „A“, 7 mimořádných událostí skupiny „B“ a 4 065 mimořádných událostí skupiny „C“. V roce 2004 byl zaznamenán nárůst mimořádných událostí oproti roku 2003 o 49,7 %. Drážní inspekce se domnívá, že za tímto nárůstem nestojí dramatické zhoršení bezpečnostní situace, ale její tlak na provozovatele, aby každou mimořádnou událost, byť málo závažnou, evidovaly a hlásily podle příslušných právních

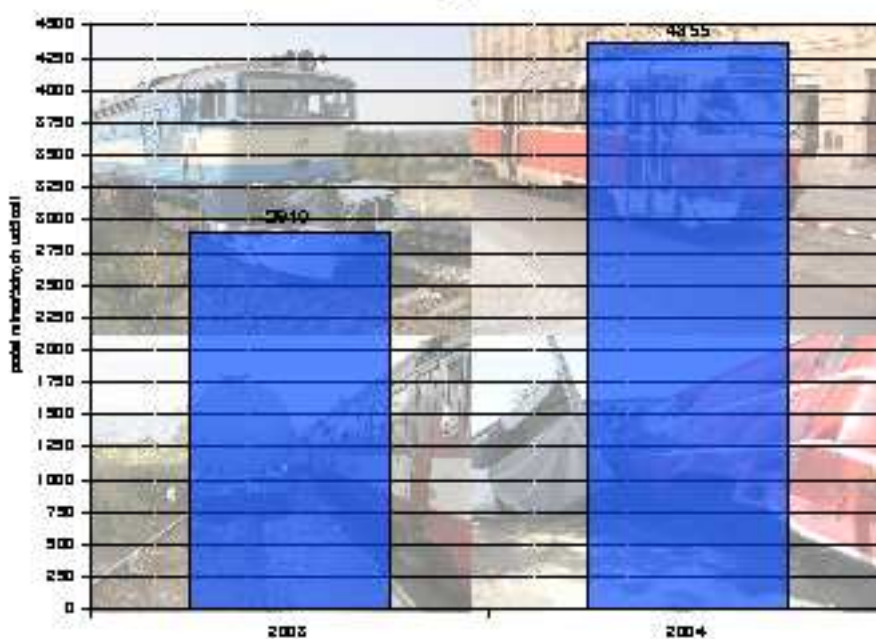
předpisů. V drtivé většině případů jsou v této statistice obsaženy zejména mimořádné události skupiny C, kterými jsou různé drobné krádeže částí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, nebo lehká zranění cestujících v dopravních prostředcích dráhy tramvajové a trolejbusové.

Následkem mimořádných událostí bylo v roce 2004 usmrceno 274 osob a 715 osob utrpělo újmu na zdraví, z toho 159 osob těžkou újmu na zdraví. V porovnání s rokem 2003 se tedy jedná o nárůst 18,1 % (u usmrčených osob), respektive o 47,7 % (u zraněných osob). Důvodem nárůstu počtu usmrčených osob byl zvýšený podíl střetů drážních vozidel s osobami, které vstupovaly do obvodu dráhy nepřístupného veřejnosti. U zraněných osob byl nárůst způsoben především lehkými zraněními cestujících v drážních vozidlech, zejména na dráze tramvajové a trolejbusové.

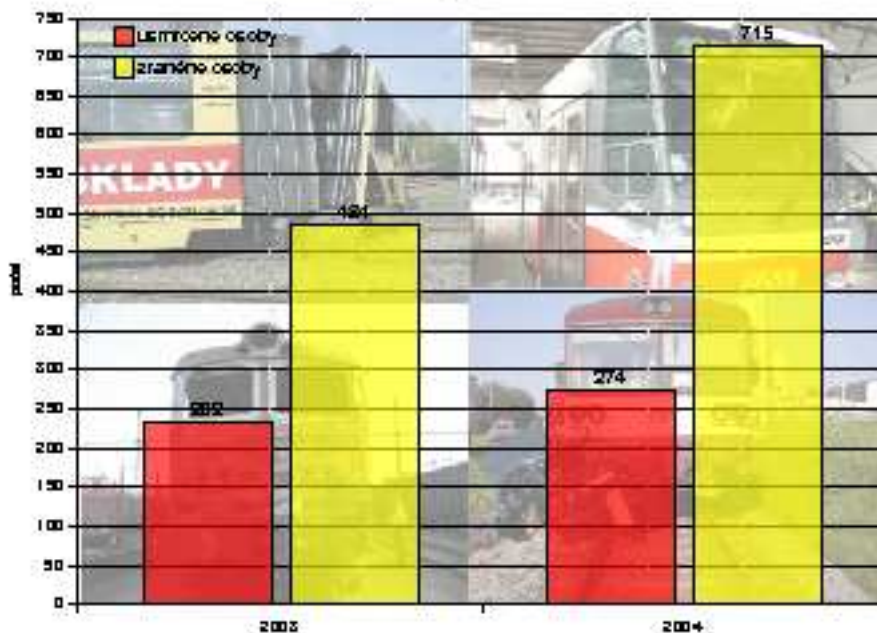
V porovnání s nárůstem všech případů mimořádných událostí oproti roku 2003 lze konstatovat, že průměrný počet zraněných osob připadajících na jednu nehodu zůstal přibližně stejný, zatímco počet usmrčených osob na jednu nehodu mírně klesl.

Celkový počet mimořádných událostí v roce 2004 na železnici (dráha celostátní, regionální a vlečky) činil 2 736 případů, na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové 1 619 případů.

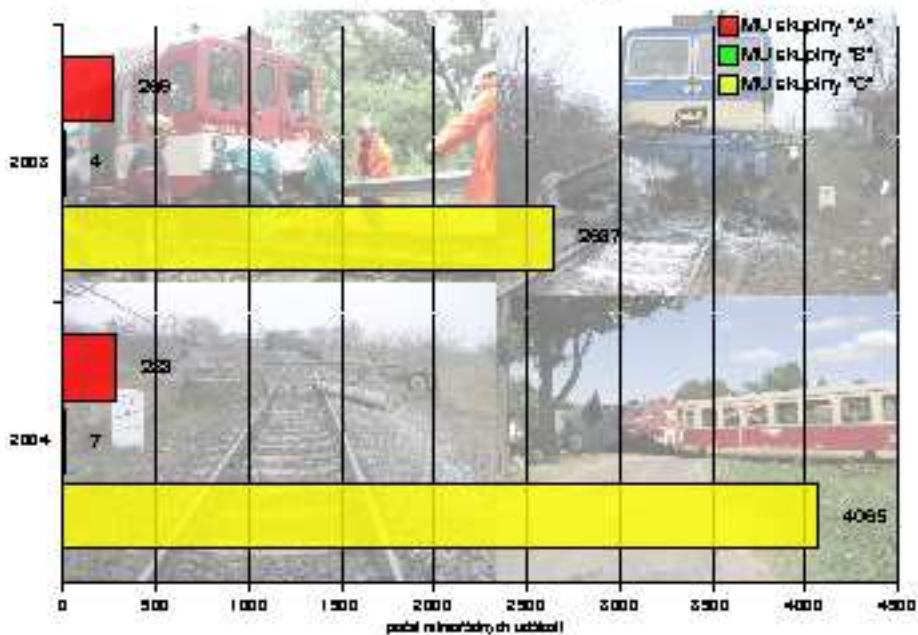
Vývoj mimořádných událostí
v drážní dopravě v ČR



Vývoj v počtu zraněných a usmrcených osob v drážní dopravě v ČR



Vývoj mimořádných událostí v drážní dopravě dle jednotlivých skupin



Kompletní přehled počtů jednotlivých skupin mimořádných událostí u všech druhů drah je uveden v následující tabulce.

2004	počet MU	usmrcených	zraněných	skupina „A“	skupina „B“	skupina „C“
dráha celostátní	2336	240	199	239	5	2092
dráha regionální	119	9	63	9	0	110
vlečka	281	0	4	4	1	276
dráha tramvajová	1237	12	363	15	1	1221
dráha trolejbusová	350	2	83	5	0	345
dráha speciální	29	11	1	11	0	18
dráha lanová	3	0	2	0	0	3
celkem	4355	274	715	283	7	4065

HLAVNÍ UKAZATELE MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství ukládá stanovit a sledovat společné bezpečnostní ukazatele (CSI), které budou mít vypovídající schopnost o míře bezpečnosti drah. Zároveň se stanoví žádoucí hodnoty těchto ukazatelů – společné bezpečnostní cíle (CST).

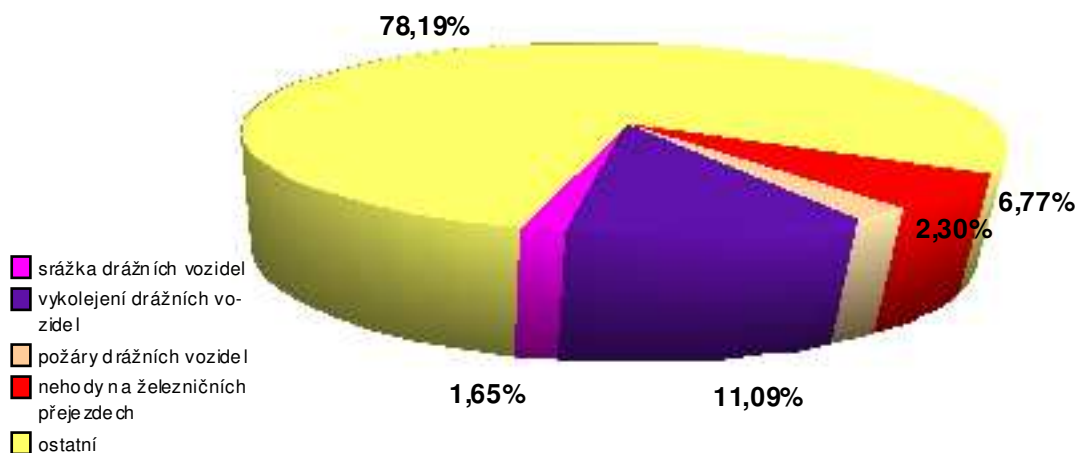
Úkolem každého členského státu tedy bude:

1. sledovat vývoje bezpečnosti železnic shromažďováním informací o aktuálních hodnotách jednotlivých CSI,
2. zvyšovat bezpečnosti drah s cílem dosáhnout u každého CSI úrovně definované hodnotou CST.

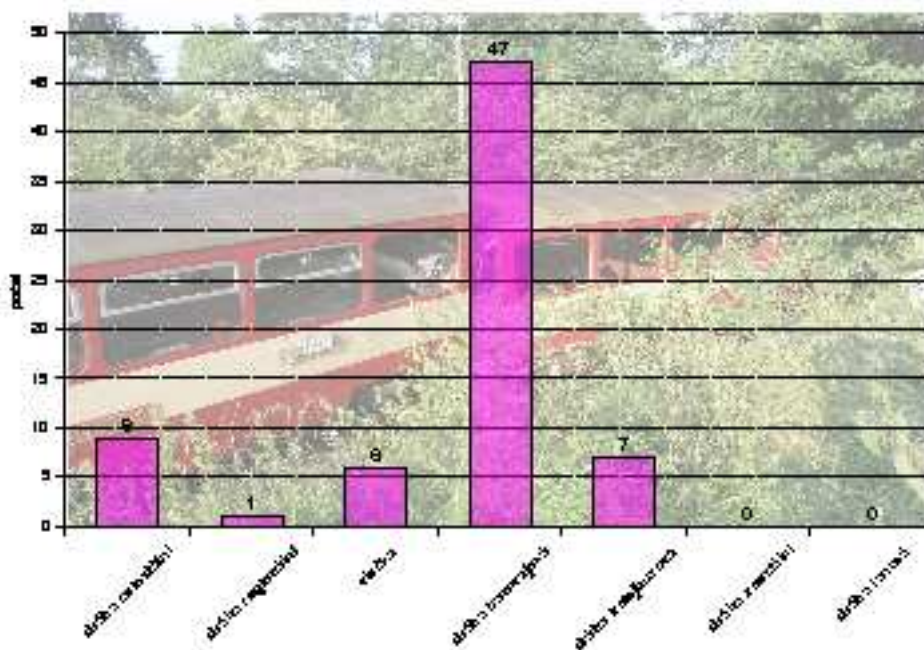
Směrnice v současné době mezi nejdůležitější ukazatele (CSI) zahrnuje:

- srážku drážních vozidel,
- vykolejení drážních vozidel,
- střetnutí na přejezdech,
- požáry drážních vozidel.

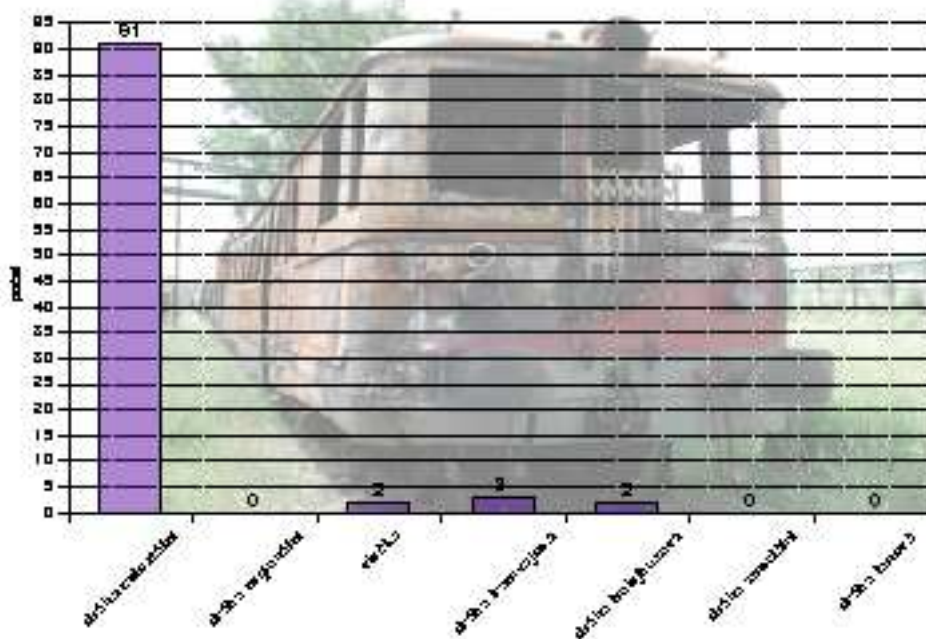
Mimořádné události dle vybraných ukazatelů v roce 2004



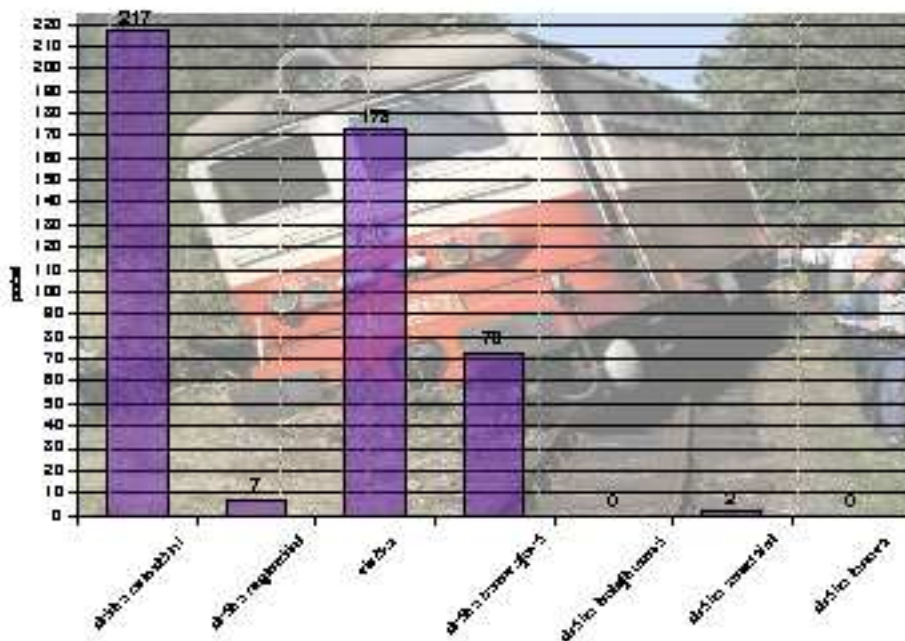
Srážky drážních vozidel dle druhů drah v roce 2004



Požary drážních vozidel dle druhů drah v roce 2004

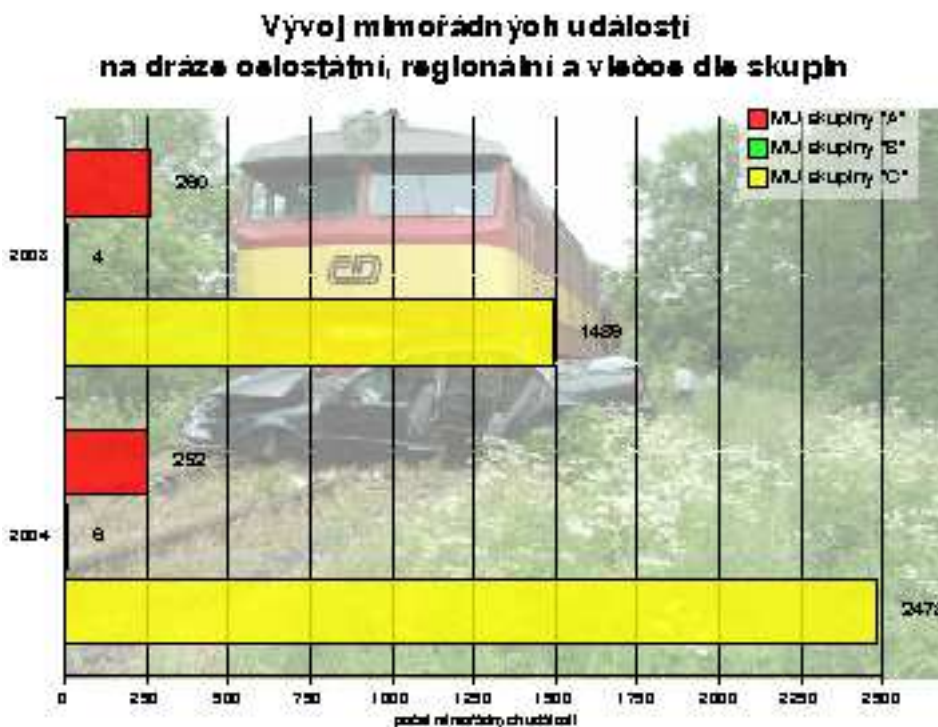


Vykolejení drážních vozidel dle druhů drah v roce 2004



Mimořádné události na železnici

Celkový počet mimořádných událostí v roce 2004 na dráze celostátní, regionální a vlečkách činil 2 736 případů, přičemž bylo 249 osob usmrceno a 266 osob zraněno.

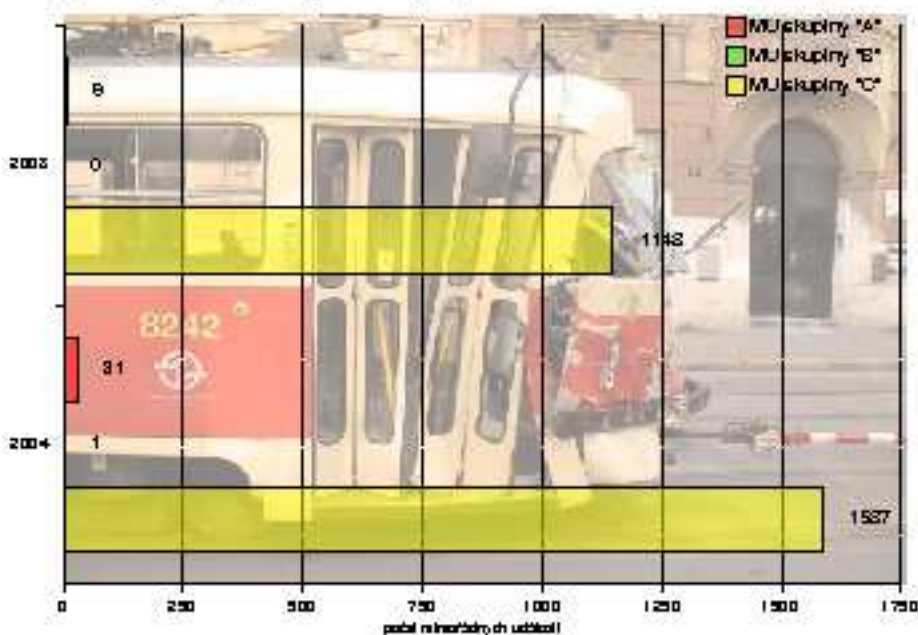


rok	usmrcených	zraněných
2003	226	227
2004	249	266

Mimořádné události na ostatních dráhách

Celkový počet mimořádných událostí v roce 2004 na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové činil 1 619 případů, přičemž bylo 25 osob usmrceno a 449 jich utrpělo újmu na zdraví.

**Vývoj mimořádných událostí na dráze
tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové dle skupin**



dráha tramvajová, trolejbusová, speciální a lanová	usmrcených	zraněných
2003	6	127
2004	25	449

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA ÚROVŇOVÝCH PŘEJEZDECH

V České republice je na devět tisíc železničních přejezdů. Každý odpovídá příslušným zákonům, vyhláškám a normám. Při dodržování všech pravidel ze strany účastníků silničního provozu je tedy střet s vlakem zcela vyloučen. Přesto na přejezdech při několika stech nehodách ročně zahynou desítky osob. V drtivé většině jsou viníky účastníci silničního provozu, kteří vjedou na přejezd v době, kdy to zákon zakazuje.

V roce 2004 Drážní inspekce zaznamenala, stejně jako v předchozím roce, velmi vysoký počet smrtelných nehod na železničních přejezdech. V roce 2004 došlo celkem ke 288 srážkám, při kterých zemřelo 57 osob a dalších 128 bylo zraněno, o rok dříve se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 298 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 68 osob a 156 osob bylo zraněno. Zatímco v předchozích letech

umírali při každé desáté nehodě na přejezdu, v poslední době je to již při každé čtvrté až páté nehodě.

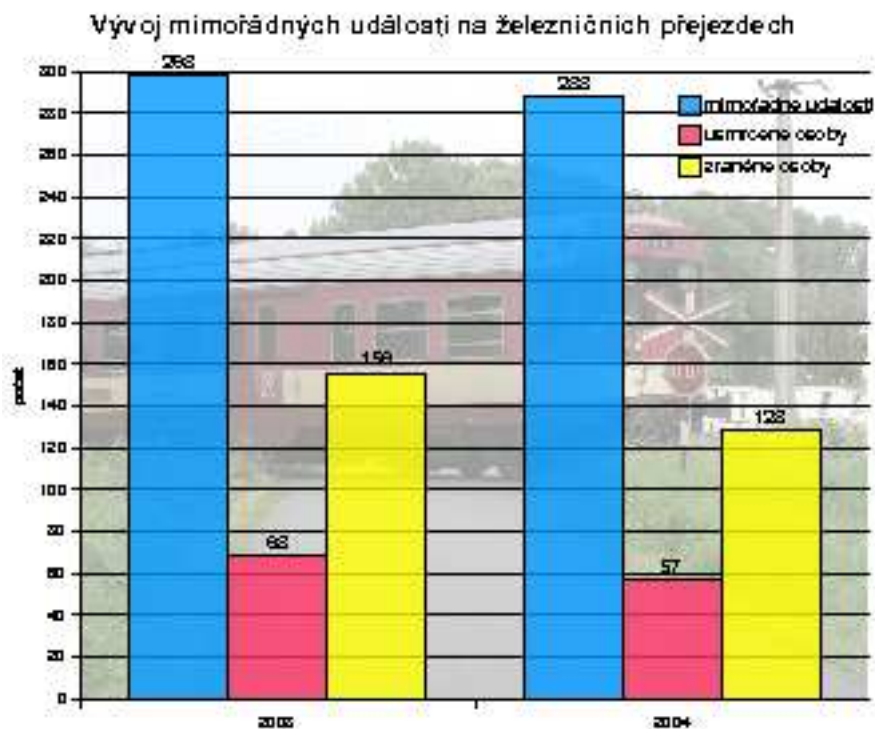
Riskantní chování řidičů automobilů potvrzuje i dlouhodobá statistika Drážní inspekce. Podle ní se na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je pouze čtvrtina z celkového počtu, odehrává takřka polovina všech nehod.

Drážní inspekce usiluje o to, aby co největší množství těchto přejezdů bylo doplněno závorami. Tento způsob řešení úrovněového křížení silnice a dráhy se totiž z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový.

Při preventivní činnosti během výkonu státního dozoru v této oblasti Drážní inspekce kontrolovala plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a drážní dopravy a při zjištění nedostatků v preventivní činnosti důsledně sledovala jejich odstranění v určeném termínu. V rámci Drážní inspekce vznikla pracovní skupina, která bezpečnost na železničních přejezdech sleduje, analyzuje a navrhuje systémová opatření. V neposlední řadě se Drážní inspekce zasadila o osvětu ve sdělovacích prostředcích, v roce 2004 se 14 z 19 tiskových zpráv věnovalo právě nehodám na přejezdech.

Drážní inspekce v červnu 2004 ve spolupráci s Policií České republiky připravila dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Podle svých statistik Drážní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní pak Policie ČR v rámci této celostátní akce zjistila 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30 km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Drážní inspekce vytypovala pouze 67 přejezdů, je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Drážní inspekce, z nichž vyplývá, že za drtivou většinu procent všech tragických nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.



ČINNOST KOMISE DRÁŽNÍ INSPEKCE PRO ŘEŠENÍ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

Komise Dražní inspekce pro železniční přejezdy (dále jen přejezdová komise) vznikla v roce 2003 a v roce 2004 intenzivně pokračovala ve své činnosti. V první řadě z předložených materiálů o vzniklých mimořádných událostech na železničních přejezdech v roce 2004 provedla analýzu střetnutí na železničních přejezdech u Českých drah, a. s., a vytipovala přejezdy pro akci s Policií ČR.

Přejezdová komise průběžně analyzuje vývoj nehodovosti na železničních přejezdech a podává informace na poradách generálního inspektora. Přitom upozorňuje na negativní trendy a nestandardní situace. Při výkonu státního dozoru se členové komise zaměřují především na přejezdy na koridorových tratích a doporučují přejezdy, na kterých je žádoucí zvýšení jejich zabezpečení.

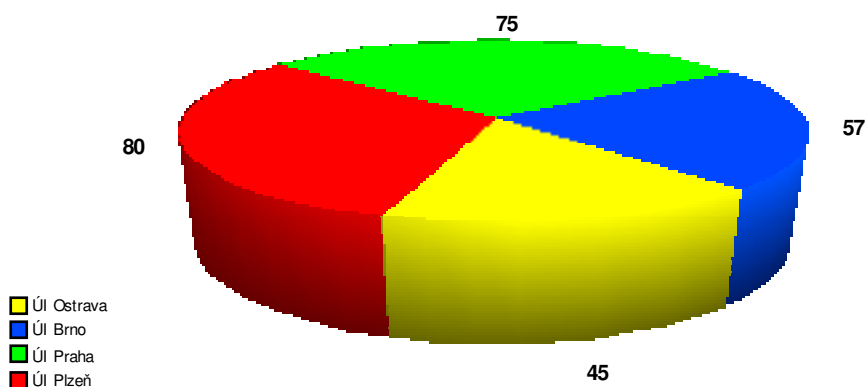
MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI DOZOROVANÉ DI NA MÍSTĚ JEJICH VZNIKU

Dražní inspekce vyjela v roce 2004 celkem k 257 mimořádným událostem, což tvoří necelých 6 % případů ze všech evidovaných mimořádných událostí za celý rok.

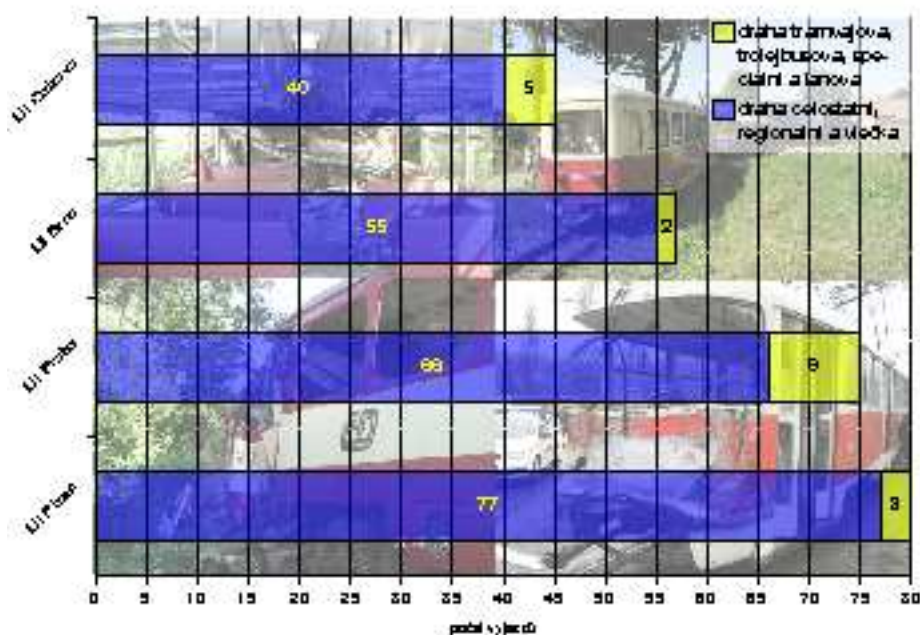
	dráha celostátní, regionální a vlečka	dráha tramvajová, trolejbusová, speciální a lanová	celkem
ÚI Ostrava	40	5	45
ÚI Brno	55	2	57
ÚI Praha	66	9	75
ÚI Plzeň	77	3	80

Tabulka vykazuje počty výjezdů v roce 2004 rozdělené podle územních inspektorátů a podle drah celostátních (C), regionálních (R) a vleček (V) a drah tramvajových (E), trolejbusových (B), speciálních (S) a lanových (L).

Výjezdy Drážní inspekce na místo mimořádných událostí v roce 2004



**Výjezdy Drážní inspekce na místa mimořádné události
v roce 2004**



Územní inspektorát Ostrava

Poř. č.	Datum	M	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
1	6. 1. 2004	A	C	Opava západ – Skrochovice, Vávrovic e	střet vlaku R 826 s nákladním automobilem	mímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
2	11. 1. 2004	A	C	Chropyně	střet vlaku R 437 s osobním automobilem	mímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
3	22. 1. 2004	C	C	Velká Bystřice – Velká Bystřice zastávka	střet vlaku Os 3507 s osobním automobilem, řidič ujel	mímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
4	1. 3. 2004	C	V	vlečka Stavoartitel, a. s. (Ostrava-Kunčice)	vykolejení drážních vozidel při posunu na výkolejce	lidský faktor (nezajištění správného postavení posuvové cesty)
5	4. 3. 2004	C	R	Karolínka	vykolejení drážního vozidla vlaku M n 80731 při posunu	technická závada (sníh v kolejišti)
6	10. 4. 2004	A	C	Bystřice nad Olší – Jablunkov-Návsi	střet vlaku Pn 49712 s osobním automobilem	mímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
7	24. 4. 2004	C	R	Dobrá u Frýdku-Místku – Hrojník	střet vlaku Os 23 009 s osobním automobilem	mímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
8	8. 5. 2004	A	C	Lipník nad Bečvou	střet vlaku Lv 73683 s osobou	mímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
9	18. 5. 2004	C	C	Valašské Meziříčí, oprava vozů	vykolejení jednoho drážního vozidla	lidský faktor (nesprávně pře-stavená výhybka)
10	19. 5. 2004	A	C	Prostějov H. n. – Prostějov místní nádraží	střet vlaku Os 1 nsl. 24707 s rá- kladním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
11	21. 5. 2004	C	R	Kravaře ve Slezsku	vykolejení hračičho drážního vozidla vlaku Os 13424	technická závada (zlovení obou tyčí torzí vzpěry ná-pravové převodovky)
12	2. 6. 2004	A	E	28. října x Plzeňská x Mariánskohorská (N. Ves vodárna)	srážka tramvaje č. 9, kurz 922/322, s osobním automobilem	mimo provozovatele (lidský faktor)
13	7. 6. 2004	C	C	Frýdlant nad Ostravicí	vykolejení hračičho drážního vozidla, které ujelo z dopravní Ostravice	lidský faktor (nezajištění odstaveného hračičho drážního vozidla proti ujetí)
14	10. 6. 2004	A	B	za zast. Jaklovecká směr zast. Bazaly	srážka trolejbusu č. 106, kurz 923/333, s osobním automobilem	mimo provozovatele (lidský faktor)
15	24. 6. 2004	A	B	Sokola Tůmy směr Hl nádraží	při výjezdu ze smyčky Sokola Tůmy došlo kvzplanutí trolejbusu č. 102, kurz 202	technická závada (závada na olejovém kondenzátoru)
16	8. 7. 2004	B	V	Háda	převrácení 2 TV při vykládce a vykolejení 1 TV	přeplnění tech. vozidla ocelí
17	14. 7. 2004	A	C	Chropyně – Věžky	střet vlaku Os 4011 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
18	27. 7. 2004	C	R	Karviná město – Petrovice u Karviné	střet posunujícího dílu s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
19	30. 7. 2004	C	R	Kostelec na Hané – Pterí	střet vlaku Os 24702 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
20	31. 7. 2004	C	R	Valašské Meziříčí	vykolejení 1 drážního vozidla při posunu	lidský faktor (prudké najetí drážního vozidla na stojící drážní vozidlo)
21	2. 8. 2004	C	V	Provoz 572	střet sunutého dílu s nákladním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
22	2. 8. 2004	A	R	Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm	střet vlaku Os 13223 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
23	3. 8. 2004	C	C	Ostrava-Svinov	střet vlaku Os 3319 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
24	20. 8. 2004	C	R	Jakartovice – Mladecko	střet vlaku Os 23403 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
25	28. 8. 2004	C	C	Dluhonice – Proserice	střet vlaku Pn 63305 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
26	31. 8. 2004	A	C	Ostrava-Vítkovice	střet vlaku Os 2913 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
27	5. 9. 2004	C	C	Bohumín	střet posunujícího dílu s rákladním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
28	5. 9. 2004	C	C	Ostrava hl. n., osobní nádraží	vykolejení drážního vozidla na výhybce	nedovolená jízda drážního vozidla za rávéstidlo zakazující jízdu posunu
29	15. 9. 2004	A	V	Kavírá doly	vykolejení drážních vozidel na lomu jazyka výhybky	technická závada (úrovňový lom levého jazyka výhybky č. 9)
30	29. 9. 2004	A	C	Lískovec u Frýdku	střet vlaku Pn 1. rsl. 73505 s malotraktorem s vlekem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
31	1. 10. 2004	C	C	Chalupki (PKP) – Pudlov odb.,	střet vlaku Os 47 011 s osobním autemobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
32	3. 10. 2004	C	R	Korice – Pterí	střet vlaku Os 24706 s osobním autemobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
33	20. 10. 2004	A	R	Petrov nad Desnou – Sobotín	střet vlaku Os 23 865 s osobním autemobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
34	27. 10. 2004	C	C	Kostelec na Hané, chornické zhlaví	vykolejení hracího drážního vozidla vlaku Os 24714 za odjezdu na výhybce	lidský faktor (přestavění výhybky obsazené drážním vozidlem)
35	2. 11. 2004	A	E	mezi zastávkami Kino Luna – Kotva směr Hlavří nádraží	střet tramvaje č. 2, kurz 410, s osobou	v dalším šetření
36	3. 11. 2004	C	C	Frýdlant nad Ostravicí – Kurčice pod Ondřejníkem	střet vlaku Pn 60966 s osobním autemobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
37	4. 11. 2004	C	R	Hradec nad Moravicí – odb. Moravice	střet vlaku Os 23 464 s osobním autemobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
38	18. 11. 2004	A	C	Zábřeh na Moravě	najetí sunutého posunujícího dílu na zarážedlo a vykolejení 2 drážních vozidel při posunu	lidský faktor (nesprávné rávěštění při posunu)
39	27. 11. 2004	C	C	Frýdek-Místek – Lískovec u Frýdku-Místku	střet vlaku Sp 1645 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
40	5. 12. 2004	C	R	Kroměříž – Zdounky, zast. Jarohřevic – Kotojedy	střet vlaku Os 13 917 s osobním autemobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
41	6. 12. 2004	C	C	Frýdlant nad Ostravicí – Pížno	střet vlaku Os 3127 s osobním autemobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
42	9. 12. 2004	A	C	Prostějov H. n. – Vrbátky, zast. Vrahovice	střet vlaku R 934 s nákladním autemobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
43	12. 12. 2004	A	C	Šumperk	střet vlaku R 929 s cyklistou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
44	26. 12. 2004	A	C	Grygov – Olomouc H. n.	střet vlaku R 421 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
45	29. 12. 2004	C	L	LD, Oldřichovice – Javorový, rájezd do horní stanice Javorový	zachycení zajišťovacího zařízení sedačky o nájezd do stanice a pád cestující	rezvednutí zábrany na sedačce před vjezdem do stanice

Územní inspektorát Brno

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
1	13. 1. 2004	A	C	Brno-Královo Pole	usmrcení osoby trakčním vedením	mimo provozovatele (nedovolený výstup civilní osoba ra drážní vozidlo)
2	15. 1. 2004	C	C	Pohořelice – Vranovice	sřet vlaku Os 14671 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
3	17. 2. 2004	C	C	Střelice – Tetčice	sřet vlaku Sp 1663 s nákladním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
4	17. 2. 2004	C	C	Ivanovice na Hané – Nezamyslice	Sřet R 904 s autem, které spadlo ra trať	lidský činitel (auto sjelo do průjezdného průřezu vlaku)
5	20. 2. 2004	C	C	Hrušovany nad Jevišovkou – Miroslav	sřet vlaku Os 4404 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
6	25. 2. 2004	C	C	Studerec	sřet vlaku Mn 82720 s dodávkovým automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
7	27. 2. 2004	C	C	Kobylí ra Moravě – Velké Pavlovic e	sřet vlaku Os 14507 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
8	13. 3. 2004	A	C	Brno-Slatina	sřet vlaku Os 4112 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
9	26. 3. 2004	C	C	Květná – Svitavy	sřet vlaku Os 15304 s nákladním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
10	9. 6. 2004	C	C	Heřmanův Městec – Chrudim	sřet vlaku Os 25373 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
11	16. 6. 2004	A	C	Holubice	sřet vlaku R 733 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
12	22. 6. 2004	C	C	Strážnice – Veselí nad Moravou	sřet vlaku Os 2243 s nákladním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
13	5. 7. 2004	C	C	Herálec – Humpolec	sřet vlaku Os 15957 s nákladním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
14	5. 7. 2004	A	C	Bzenec – Veselí nad Moravou	sřet vlaku R 721 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
15	12. 7. 2004	C	C	Hodonice – Znojmo	sřet vlaku Os 4505 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
16	16. 7. 2004	C	C	Brno H. n. – Chřlice	sřet vlaku Mn 82220 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)
17	19. 7. 2004	C	E	mezi zastávkami Běloruská a Krematorium	sřet tramvají linky 5 a 8	lidský faktor (řidič tramvaje rajel ze zadu do předním stojící tramvaje)
18	14. 8. 2004	A	C	Lanšperk	vykolejení jednoho podvozku drážního vozidla za vjezdu vlaku Os 15053	lidský faktor (předčasně přestavění výhybky pod jedoucím vlakem)
19	14. 8. 2004	C	C	Skuteč	sřet vlaku Os 5345 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla ra železniční přejezd)

Poř. č.	Datum	M	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
20	14. 8. 2004	C	C	Hodonice – Znojmo	sřet vlaku Sp 1739 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
21	17. 8. 2004	C	C	Heřmanův Městec – Chrudim	sřet vlaku Os 25370 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
22	21. 8. 2004	A	C	Kostelec u Jihlavy – Spělov	sřet vlaku 8303 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
23	22. 8. 2004	A	C	Mladějov na Moravě – Třebovice v Čechách	sřet vlaku Os 39809 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
24	24. 8. 2004	C	V	Vlečka DELTA mlýny, a. s.	vykolejení dvou vozů při posunu přes výhybku č. 5	lidský faktor (nesprávné postavení výhybky pro posunový díl)
25	28. 8. 2004	A	C	Svitavy	zachycení a usmrcení osoby vlakem Pn 62330	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby na železniční přejezd v době průjezdu vlaku)
26	30. 8. 2004	A	C	Břeclav – Podivín, zastávka Lahná	sřet R 613 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
27	7. 9. 2004	A	C	Břeclav	usmrcení posunovače drážním vozidlem při posunu	lidský faktor (pohyb osoby v průjezdovém průřezu koleje)
28	10. 9. 2004	A	C	Kurovice – Ostrožská Nová Ves	sřetnutí vlaku 720 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
29	11. 9. 2004	A	C	Střelice – Tetčice	usmrcení civilní osoby vlakem Os 4817	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
30	14. 9. 2004	C	C	Bohuslavice nad Vláčí – Bylčice	sřetnutí vlaku Os 4337 s osobním autem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
31	24. 9. 2004	C	E	Vozovna Pisárky	vykolejení tramvaje e. č. 1811 jedním podvozkem	lidský faktor (cování na nezajištěnou mechanickou výhybku)
32	25. 9. 2004	C	C	Olbramkostel – Znojmo	prudké najetí pomocného hnacího drážního vozidla na uvažlý vlak Sp 1730, bez vykolejení	lidský faktor (nedodržení podmínek pro jízdu podle rozředových poměrů PMD)
33	28. 9. 2004	C	C	Hrušovany u Brna – Modřice	zachycení a usmrcení civilní osoby vlakem 277	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
34	1. 10. 2004	C	V	Vlečka A + Š, s. r. o. - přípojová stanice Vlkoš	vykolejení 2 drážních vozidel při posunu	lidský faktor (jízda posunového dílu přes nesprávně postavenou výhybku)
35	4. 10. 2004	C	C	Lanšperk – Ústí nad Orlicí	sřetnutí vlaku Os 15065 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
36	7. 10. 2004	A	C	Nesovice	sřetnutí vlaku R 721 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
37	9. 10. 2004	C	C	Boří Les – Valtice	vykolejení vlaku Os 4501 jedním podvozkem přes spadlý strom	technická závada (najíetí vlaku do spadlého stromu)
38	9. 10. 2004	C	C	Otrokovice	pád osoby pod odjíždějící vlak Os 4223	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy veřejnosti nepřístupné)

Poř. č.	Datum	M	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
39	11. 10. 2004	C	C	Dopravna Brumov	vykolejení hnacího drážního vlaku Os 23209 při vjezdu vlaku	lidský faktor (jízda vlaku přes nesprávně přestavěnou výhybku)
40	12. 10. 2004	A	C	Sázava u Žďáru – Žďár nad Sázavou	zachycení a usmrcení civilní osoby vlakem 277	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
41	19. 10. 2004	A	C	Bučovice – Slavkov u Brna	sřetenutí vlaku 722 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
42	27. 10. 2004	A	C	Blansko	zachycení a usmrcení civilní osoby vlakem Os 4735	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
43	1. 11. 2004	A	C	Modřice	zachycení a usmrcení civilní osoby vlakem 4625	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
44	2. 11. 2004	C	C	Zlín-Malenovice – Zlín-střed	sřetenutí vlaku Os 14206 s osobním automobilem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
45	2. 11. 2004	A	C	Rudoltice v Čechách – Třebovice v Čechách	zachycení a usmrcení zaměstnance ŽS Brno vlakem Pn61302	nerespektování předpisů bezpečnosti práce (lidský faktor)
46	5. 11. 2004	C	C	Brno-Horní Heršpice	vykolejení drážního vozidla při posunu	přestavění výhybky pod jezdoucím vozidlem (lidský faktor)
47	9. 11. 2004	C	C	Nová Cerekev – Pacov	sřetenutí vlaků Os 18422 s vlakem SI 78191	lidský faktor (nerespektování ustanovení SJŘ)
48	10. 11. 2004	A	C	Březová nad Svitavou – Svitavy	nálež usmrcené osoby	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
49	10. 11. 2004	C	C	Brno H. n.	vykolejení drážního vozidla při posunu	lidský faktor (nezajištění odstavených vozů proti pohybu)
50	10. 11. 2004	C	C	Ostrov nad Oslavou	požár drážního vozidla vlaku Os 40735	technická závada (uvoľnění táhla sběrače ve šroubovém spoji)
51	13. 11. 2004	C	C	Křižanov	vykolejení 3 drážních vozidel za odjezdu vlaku Pn 62202	Technická závada (rozšíření rozchodu koleje)
52	15. 11. 2004	C	C	Brno H. n.	požár drážních vozidel po zapojení na elektrické topení	technická závada (propálení bezazbestové komory stykače vlakového topení)
53	18. 11. 2004	A	C	Brno-Královo Pole – Kuřim	nálež usmrcené osoby	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
54	19. 11. 2004	A	C	Havlíčkův Brod – Okrouhlice	zachycení a usmrcení osoby vlakem Lv 74668	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
55	25. 11. 2004	A	C	Olbramkostel – Znojmo	zachycení a usmrcení osoby vlakem Os 24807	technická závada (zkrat způsobený dotykem antény a trolejového vedení)
56	23. 12. 2004	C	C	Moravské Bránice – Oslavany	sřetenutí osobního automobilu s vlakem Mn 82671	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
57	23. 12. 2004	A	C	Řečany nad Labem	sražení a usmrcení civilní osoby vlakem R 507	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby v obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)

Územní inspektorát Praha

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
1	6. 1. 2004	A	C	Prackovice nad Labem	za jízdy vlaku R 440 došlo k přejetí a usmrcení dozorce výhybek	lidský faktor (nepozornost staršího dozorce)
2	15. 1. 2004	A	C	Hostinné – Kunčice n/L	za jízdy vlaku Os 5730 došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s osobním autem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
3	17. 1. 2004	A	C	Odb. Blatov – Úvaly	vlak Os 9324 přejel a usmrtil osobu, která si lehla přes koleje	nímo provozovatele (nedovolený vstup osoby do obvodu dráhy nepřístupném veřejnosti)
4	27. 1. 2004	C	C	Praha-Radotín – Praha-Smíchov	střetnutí vlaku Os 9971 s osobou	nímo provozovatele (nedovolený pohyb osoby na železničním přejezdu)
5	4. 2. 2004	C	C	Praha-Bubny	při sunutí soupravy osobních vozů došlo k přestavěří výhybky č. 6 pod jedoucím vozidlem bez vykolejení	lidský faktor (přestavěří výhybky pod jedoucím vozidlem)
6	12. 2. 2004	C	C	Praha-Řeporyje – Rudná u Prahy	střetnutí Os 19910 s osobním automobilem na železničním přejezdu	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
7	12. 2. 2004	C	V	Vlečka – přístav Mělník	při sunutí skupiny 23 vozů na kolej č. 252 došlo k protlačení zarážedla a vykolejení 1., 2., a 4. vozu od konce	lidský faktor (špatný odhad vzdálenosti k zastavěří soupravy)
8	15. 2. 2004	C	C	Hrabačov – Jilemřice	za jízdy vlaku Os 15505 došlo k přejetí a újmě na zdraví civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
9	21. 2. 2004	C	C	Lochovice – Zdice	za jízdy vlaku R 790 došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
10	23. 2. 2004	A	C	Hradec Králové hl. n., kolej č. 8	po odjezdu posunujícího dílu, který tvořil došlý vlak Os 5240, byl nalezen usmrcen vozní mistr z DKV Česká Třebová	rezjstiteľná
11	25. 2. 2004	C	C	Lázně Běláhrad – Nová Paka	za jízdy vlaku R 963 došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
12	8. 3. 2004	A	C	Berešov u Prahy	za odjezdu vlaku Os 9120 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímo provozovatele (sebevražedný úmysl)
13	17. 3. 2004	A	C	Stružnice	za jízdy vlaku R 694 došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s motocyklem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
14	18. 3. 2004	C	C	Praha – Odstavné nádraží	při posunu došlo k vykolejení obou ráprav předního podvozku taženého drážního vozidla	neodstraněří prostředků k zastěří vozidel proti ujetí (lidský faktor)
15	25. 3. 2004	A	C	Praha-Uhřetěves – Říčany u Prahy	za jízdy vlaku Os 9131 došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s nákladním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
16	3. 4. 2004	A	C	zast. Bolina – Vlašim	za jízdy vlaku Os 19100 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
17	12. 4. 2004	A	C	Vamberk	za jízdy vlaku Os 25235 došlo k přejetí a smrtelnému zraněří civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
18	14. 4. 2004	A	C	Hradec Králové hl. n. – Opatovice nad Labem	za jízdy vlaku Os 5664 došlo na železničním přejezdu k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
19	16. 4. 2004	C	C	Praha-Libeň	vykolejení jednoho vozu při spouštěří	lidský faktor (porušení technologických postupů)

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
20	21. 4. 2004	C	E	U Zvonu – Klamovka, Praha 5	střetnutí tramvaje č. 12 s autobusem	nímo provozovatele (lidský faktor)
21	13. 5. 2004	A	C	Čelákovice	při zastavování vlaku Os 9426 u nástupiště byli zachyceni 2 cestující, kteří vstoupili do jízdního průjezu u 2 koleje.	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilních osob do prostoru dráhy)
22	21. 5. 2004	C	C	Jaroměř – Smiřice, zast. Čerměřice	za jízdy vlaku Pn63320 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
23	23. 5. 2004	A	C	Praha-Horní Počernice – Mstětice	za jízdy vlaku Os 9445 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
24	24. 5. 2004	C	C	Nové Město nad Metují – Bohuslavice nad Metují	za jízdy vlaku Pn63311 vykolejil osmý vůz za lokomotivou předním dvojkolím ve směru jízdy	technická závada (nedovolené rozdíly vyjetí pružnic jednotlivých dvojkolí vykolejeného vozu překročené mezí hodnoty zborcení koleje na měřicí základně dva)
25	2. 6. 2004	A	C	Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav-město	náraz usmrcené osoby strojvedoucím vlaku Lv71711	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
26	5. 6. 2004	C	C	Opatovice nad Labem – Odb. Plačice	za jízdy vlaku Pn1. nsl. 64325 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
27	7. 6. 2004	C	C	Kralupy nad Vltavou – Otavovice	za jízdy vlaku Mn 85113 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
28	19. 6. 2004	C	C	Mikulášovice dol. n. – Panský	za jízdy vlaku Os 26015 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
29	20. 6. 2004	C	C	Litoměřice dol. n. – Velké Žernoseky	za jízdy vlaku Nex 45311 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímo provozovatele (lidský faktor)
30	20. 6. 2004	A	E	Národní třída – Národní divadlo, Praha 1	střetnutí tramvaje č. 18 s chodcem	nímo provozovatele (lidský faktor)
31	21. 6. 2004	C	L	Lanová dráha Újezd – Petřín	došlo k zastavení provozu na lanové dráze, které mělo za následek evakuaci cestujících	technická závada
32	27. 6. 2004	A	S	Praha-Vršovice	prudké najetí hracího vozidla na skupinu osobních vozů	lidský faktor (prudké najetí na soupravu vlaku)
33	7. 7. 2004	A		Metro B, stanice Palmovka,	za vjezdu vlaku do stanice došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímo provozovatele (sebevražedný úmysl cestujícího)
34	9. 7. 2004	A	C	Čermovice u Chomutova – Chomutov	za jízdy vlaku Os 16807 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem.	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
35	9. 7. 2004	A	C	Bezděz	za jízdy vlaku Pn2. nsl. 66443 došlo k vykolejení 15. vozu za hnacím vozidlem	technická závada (stažení ložiskové skříně z čepu nápravy vozu)
36	11. 7. 2004	A	C	Praha-Smíchov	poškození skupiny osobních vozů po prudkém najetí hnacího vozidla	lidský faktor (prudké najetí hnacího vozidla na odstavenu soupravu drážních vozidel)
37	14. 7. 2004	C	C	Praha-Hostivař – Praha-Vršovice	za jízdy vlaku Os 9133 došlo k zachycení a zrazení civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
38	15. 7. 2004	A	C	Praha-Vítkov	za jízdy vlaku Os 9503 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s civilní osobou a její následnému usmrcení	nímo provozovatele (nedovolený pohyb osoby na železničním přejezdu)

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
39	20. 7. 2004	A	C	Libice nad Cidličkou – Poděbrady	za jízdy vlaku Os 9417 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímno provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
40	21. 7. 2004	C	C	Brandýs nad Labem – Neratovice	při posunu mezi dopravami došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímno provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
41	21. 7. 2004	A	C	Olbramovice – Štětkovice	za jízdy vlaku Mn 85561 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímno provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
42	1. 8. 2004	C	C	Ješetice	za jízdy vlaku R 641 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem.	nímno provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
43	7. 8. 2004	C	C	Řehlovice – Tmice, 1. TK	za jízdy vlaku Pn 66301 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímno provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
44	10. 8. 2004	C	C	Měchenice – Vrané nad Vltavou	za jízdy vlaku Os 16014 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s malým motocyklem	nímno provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
45	14. 8. 2004	C	C	Brandýs nad Labem	za jízdy vlaku Os 19420 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímno provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
46	25. 8. 2004	A	C	Všestary	za odjezdu vlaku Mn 83747 došlo k vykolejení dvou vozů	lidský faktor (přestavení výhybky pod vozidlem)
47	26. 8. 2004	A	S	Metro C, stanice Kačero	za vjezdu vlaku do stanice skočila pod vlak civilní osoba	nímno provozovatele (sebevražedný úmysl cestujícího)
48	30. 8. 2004	C	E	Karlovo náměstí – Lazarská, Praha 1	vykolejení tramvaje na výhybce a následná srážka s protijedoucí tramvaj	rezjistitelná
49	30. 8. 2004	A	C	Berešov u Prahy – Čerčany	za jízdy vlaku R 644 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímno provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
50	31. 8. 2004	A	C	Hořovice – Zdice	za jízdy vlaku Pn 68511 došlo k vykolejení deseti vozů	lidský faktor (nedostatečné zajištění pravovarého rákladu)
51	2. 9. 2004	C	C	Odb. Blatov – Praha-Běchovice	za jízdy vlaku R 208 došlo k vykolejení první nápravy předního podvozku posledního vozu	technická příčina
52	2. 9. 2004	C	C	Praha-Masarykovo n. – Praha-Bubny	za jízdy vlaku R 832 došlo k přejetí a zranění civilní osoby	nímno provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
53	13. 9. 2004	C	C	Praha-Libeň	za jízdy vlaku Lv 6444 došlo k zachycení a těžké újmě na zdraví civilní osoby	nímno provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
54	16. 9. 2004	C	C	Klášteřec nad Otřív	za jízdy vlaku Os 7008 došlo k vykolejení druhého vozu zadní nápravou	lidský faktor (přestavení výhybky pod vozidlem)
55	25. 9. 2004	A	C	Hořice v Podkrkonoší – Ostroměř	za jízdy vlaku Os 5502 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímno provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
56	1. 10. 2004	A	C	Čerčany – Senohraby	za jízdy vlaku Os 9130 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímno provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
57	4. 10. 2004	A	C	Beroun	za jízdy vlaku R 353 došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s civilní osobou a jejímu usmrcení	nímno provozovatele (nedovolený pohyb osoby na železničním přejezdu)
58	9. 10. 2004	A	C	Dobřichovice – Praha-Radošín	nález usmrceného muže	nímno provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
59	13. 10. 2004	C	C	Jablomé v Podještědí – Rynoltice	za jízdy vlaku Os 6105 došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
60	23. 10. 2004	C	C	Kutrá Hora-něsto – Malešov	za jízdy vlaku Os 19208 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
61	29. 10. 2004	C	C	Zast. Prosečnice	za jízdy vlaku Os 9019 došlo ke sražení a újmě na zdraví civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
62	5. 11. 2004	A	C	Jirkov zastávka	za jízdy vlaku R 697 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
63	8. 11. 2004	A	C	Lázně Běláhrad – Nová Paka	za jízdy vlaku Os 5707 došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
64	16. 11. 2004	C	C	Jeřmanice – Liberec	za jízdy speciálního hnacího vozidla ASP 400 jedoucího jako posun mezi dopravními za vlakem Pn64300 došlo ke srážce tohoto vozidla s vlakem	lidský faktor (nedodržení podmínek jízdy podle rozřadových poměrů)
65	16. 11. 2004	A	C	Hýskov	za jízdy vlaku Os 19931 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
66	21. 11. 2004	A	C	Hradec Králové hl. n. – Opatovice nad Labem	za jízdy vlaku R 680 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
67	23. 11. 2004	A	C	Úvaly	požár přepravovaného trolejbusu na vlaku Rn 58331	zkrat způsobený dotykem antény a trolejového vedení
68	26. 11. 2004	C	C	Dolní Bousov – Kopicino	za jízdy vlaku Os 15820 došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem	nímo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
69	27. 11. 2004	A	C	Litoměřice-dolní n. – Polepy	za jízdy vlaku Pn1. nsl 66421 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
70	1. 12. 2004	A	C	Liberec, kolej č. 116	při posunu došlo k prudkému rajetí hnacího vozidla na stojící osobní vozy	lidský faktor (nesprávné postavení posunové cesty)
71	15. 12. 2004	C	E	Švandovo divadlo – Arbesovo náměstí, Praha 5	střetnutí tramvaje č. 6 s chodkyní	nímo provozovatele (nepozornost chodkyně)
72	16. 12. 2004	A	C	Řevnice	za jízdy vlaku R 856 došlo na žel. přejezdu ke střetnutí s osobou a jejím usmrcení	nímo provozovatele (nedovolený pohyb osoby na železničním přejezdu)
73	28. 12. 2004	C	L	Lanová dráha Svatý Petr – Černá sjezdovka	pád dítěte ze sedačky lanové dráhy	nímo provozovatele (nepozornost cestujícího)
74	30. 12. 2004	C	S	Metro B, stanice Palmovka	pád osoby pod vlak metra, pokus o sebevraždu	nímo provozovatele (sebevražedný úmysl)
75	31. 12. 2004	A	C	Kladno – Urhošť	za jízdy vlaku Sv 1. nsl 9870 došlo k přejetí a usmrcení civilní osoby	nímo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)

Územní inspektorát Plzeň

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
1	1. 1. 2004	A	C	Housice – Veselí n. L.	střetnutí vlaku Os 8200 s cyklistou na přejezdu s PZZ v čimosti	nímo provozovatele (nedovolený vstup na přejezd)

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
2	5. 1. 2004	C	C	Blížejov – Domažlice	sřít vlaku R 266 s osobou, která se snažila odtlačit svůj nepojízdný automobil z prostoru přejezdu (zložená ruka)	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby na železničním přejezdu)
3	23. 1. 2004	C	C	Sedlice	sřít vlaku Os 17905 s dodávkou na přejezdu, chráněném výstražnými kříži, jednolehké zranění	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
4	28. 1. 2004	A	C	Plzeň-Křimice	sřít vlaku R 623 s civilní osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
5	29. 1. 2004	C	C	Mladotice – Žihle	přejezd s PZS v činnosti, sřít Mn 86811 s osobním autem, bez následků	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
6	4. 2. 2004	A	C	Kozolupy	sřít vlaku Pn 67831 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
7	5. 2. 2004	C	C	České Budějovice	vykolejení 1 vozu při posunu v nákladovém obvodu	porušení vnitřního předpisu provozovatele
8	9. 2. 2004	C	C	České Velenice – Nové Hradky	přejezd s PZZ v činnosti, sřít Os 8613 s osobním autem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
9	13. 2. 2004	C	E	křižovatka Dobrovského – Klatovská	sřít tramvaje linky 4, č. vozu 299, s autem	mimo provozovatele
10	23. 2. 2004	C	E	Obratiště Košutka	vykolejení tramvaje linky 4, č. vozu 289, na rozjezdové výhybce při vjezdu na obratiště Košutka	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
11	2. 3. 2004	A	C	Přeštice – Švihov	sřít vlaku Os 7505 s osobním autem na přejezdu chráněném PZZ (v činnosti)	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
12	4. 3. 2004	C	C	Dasrce – Nové Sedlo	jízda nebrzdícího vlaku Pn 67872 po ukončené úplné zkoušce brzd	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
13	9. 3. 2004	C	C	Běšiny – Nemilov	sřít MUV 69 s nákladním autem na přejezdu chráněném PZS v činnosti, bez následků	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
14	17. 3. 2004	C	R	Slapy – Tábor	vykolejení 2 vozů za jízdy Os 28408	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
15	22. 4. 2004	C	C	Blížejov – Domažlice	sřít vlaku Rn 44306 s autem na přejezdu s PZS v činnosti, s následky	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
16	28. 4. 2004	C	R	Mirošov – Rokycany	sřít vlaku Os 7873 s osobním autem na přejezdu s kříži, bez zranění	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
17	30. 4. 2004	A	C	Přeštice	sřít vlaku Os 7507 s civilní osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
18	1. 5. 2004	C	C	Čejetice – Ražice	sřít vlaku Vn 58762 s osobním autem na přejezdu s PZS v činnosti, bez zranění	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
19	15. 5. 2004	C	R	Prachovice – Volary	sřít vlaku Os 18002 s os. autem na přejezdu s kříži, bez zranění	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
20	17. 5. 2004	C	C	Plzeň H. n.	vykolejení ložerního vozu při posunu jednou rāpravou	nezjistitelná
21	20. 5. 2004	A	C	Chrást u Plzně	sřít vlaku Vn 47371 s osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
22	20. 5. 2004	A	C	Štáhlavy	sřít vlaku Os 8069 s osobou – se - bevráhem na přechodu pro pěší	mimo provozovatele (se - bevrážedný úmysl)
23	21. 5. 2004	A	C	Včelná	sřít vlaku Os 8505 s dodávkou na přejezd s PZZ v činnosti	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
24	22. 5. 2004	C	C	Plasy	sřít vlaku Os 7646 s osobním autem na přejezd s PZZ v činnosti	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
25	27. 5. 2004	C	C	Plzeň H. n.	sřít vlaku R 652 s osobou (ujetá roha) při dojíždění k nástupišti	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
26	27. 5. 2004	C	C	Zbiroh	úraz civilní osoby, která vylezla na odstavený vůz a byla zasažena proudem z TV	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
27	7. 6. 2004	C	C	Plzeň H. n.	vykolejení v ozu při posunu přes zarážku v srdcovce výhybky č. 44	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
28	9. 6. 2004	C	V	Chlumčany u Dobřan	při posunu vlaku Mn 88321 došlo k ujetí skupiny 4 vozů a jejich vjetí do traly, kde poškodily vrata a materiál	lidský faktor
29	17. 6. 2004	A	C	Plará u M. L.	sřít vlaku Vn 58790 s osobou, osoba usmrce na	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
30	22. 6. 2004	C	C	Plzeň H. n.	vykolejení 2. staniční zálohy přes výkolejku 18 na koleji č. 25	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
31	26. 6. 2004	C	C	Mladotice – Žihle	přejezd s PZZ v činnosti, sřít Os 7604 s osobním autem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
32	26. 6. 2004	A	C	Klabava	sřít vlaku R 856 se dvěma civilními osobami	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
33	2. 7. 2004	C	R	Příkosice	sřít vlaku Os 27808 s motocyklem na přejezdu s kříží	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
34	12. 7. 2004	A	R	Vimperk	sřít vlaku Os 18107 s osobním autem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
35	12. 7. 2004	C	C	Rokycany	oznámeno uložení bomby	mimo provozovatele
36	16. 7. 2004	C	V	Vlečka STENO v. o. s Včelná	vykolejení v ozu jedním podvozkem při posunu	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
37	16. 7. 2004	C	C	Boršov – Křenže	sřít vlaku Os 8110 s osobním autem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
38	17. 7. 2004	C	R	Ččerice – Prachatice	sřít vlaku Os 18007 s autem na přejezdu s kříží	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
39	18. 7. 2004	C	C	Vlastec – Záhoří	sřít vlaku Os 8415 s autem na přejezdu s kříží	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
40	22. 7. 2004	A	R	Bavorov – Strunkovice nad Blanicí	sřít vlaků Os 18008 a Os 18035	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
41	30. 7. 2004	A	C	Chrást u Plzně	sřít vlaku Os 7835 s civilní osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
42	6. 8. 2004	C	R	Bechyň – Sudoměřice u Bechyně	sřít vlaku Os 28407 s osobním autem na přejezdu s výstražnými kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
43	6. 8. 2004	C	R	Čerňovice u Tábora – Chválkov	sřít vlaku Os 206 s osobním autem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
44	13. 8. 2004	C	R	Husinec	sřít vlaku Os 1803 s osobním autem na přejezdu s kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
45	15. 8. 2004	C	C	Plasy	sřít vlaku Pn 68744 s civilní osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
46	15. 8. 2004	C	R	Blatná – Sedlice	sřít vlaku Os 17922 s osobním autem na přejezdu s kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
47	19. 8. 2004	A	R	Čerňovice u Tábora	sřít vlaku Os 206 s kamionem na přejezdu s kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
48	21. 8. 2004	A	C	Štáhlavy	sřít vlaku Os 8002 s civilní osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
49	23. 8. 2004	C	R	Ččerice – Týn n. Vltavou	sřít Os 18203 s nákladním autem na přejezdu s výstražnými kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
50	27. 8. 2004	C	C	Strakonice	sřít vlaku R 667 s osobním autem na přejezdu s PZS	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
51	28. 8. 2004	C	C	Chodová Planá – Planá u M. L.	sřít vlaku IC 150 s osobním autem na přejezdu s PZS v činnosti	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
52	6. 9. 2004	C	C	Nové Sedlo	sřít vlaku Os 27126 na přejezdu s PZZ s motocyklem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
53	9. 9. 2004	C	C	Jindřichův Hradec	vykolejení hnacího drážního vozidla a 2 vozů vlaku R 667 na výhybce č. 24	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
54	16. 9. 2004	C	C	Kynšperk nad Ohří	sřít vlaku Os 7044 s traktorem na přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
55	22. 9. 2004	A	C	Ččřová – Písek	sřít vlaku Os 7903 s osobním autem na přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
56	30. 9. 2004	A	C	Milavče	sřít vlaku Rn 44306 s osobou a její usmrcení na přejezdu	mimo provozovatele (nedovolený pohyb osoby na železničním přejezdu)
57	1. 10. 2004	A	C	Dalovice	sřít vlaku Os 7016 s civilní osobou na záhlaví železniční stanice	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
58	4. 10. 2004	C	C	Plzeň H. n.	projetí návštěvního zakazujícího posunujícího dílem a vjetí do vlakové cesty Os 7501; poškození soupravy vozů	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
59	5. 10. 2004	C	C	Chlum u Třeboně – Třeboně	vykolejení hnacího drážního vozidla vlaku Os 8718 přes padlý strom	mimo provozovatele (tzv. vyšší moc)
60	6. 10. 2004	A	C	Nebarice	sřít vlaku Os 7062 s civilní osobou na širé trati	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
61	13. 10. 2004	C	C	Zast. Radomyšl	sřít vlaku Os 17905 s osobním autem na přejezdu, chráněném výstražnými kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)

Poř. č.	Datum	MU	D	Místo vzniku MU	Stručný popis MU	Příčina MU
62	13. 10. 2004	C	C	Soběslav – Veselá n. L.	sřít vlaku R 63 5 s osobním autem na přejezdu s PZZ v čimosti	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
63	14. 10. 2004	C	R	Bavorov – Strunkovice nad Blanicí	sřít vlaku Mn 88850 s osobním autem na přejezdu s výstražnými kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
64	19. 10. 2004	C	C	Čžová – Písek	sřít vlaku Sp 1991 s osobním autem na přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
65	3. 11. 2004	A	R	Tršnice – Třebeň	sřít vlaku Os 27210 s nákladním autem bez zranění, přejezd s výstražnými kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
66	4. 11. 2004	C	C	Lužany – Přestice	sřít Os 7525 s civilní osobou na širé trati	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
67	4. 11. 2004	A	C	Jindřichův Hradec	sřít vlaku R 664 s civilní osobou v traťové koleji	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
68	10. 11. 2004	C	R	Horšovský Týn – Poběžovice	sřít vlaku Os 17403 s osobním autem na přejezdu s kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
69	11. 11. 2004	A	C	Kamenný Malšov – Popelín	sřít vlaku Pn 68212 s motocyklem na přejezdu s kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
70	12. 11. 2004	C	R	Tršnice – Třebeň	sřít vlaku Os 27211 s osobním autem lehké zranění, přejezd s výstražnými kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
71	17. 11. 2004	A	C	Plzeň – Křimice – Vochov	sřít vlaku R 740 s civilní osobou na širé trati	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
72	20. 11. 2004	C	R	Husinec – Prachovice	sřít vlaku Os 18005 s osobním autem na přejezdu s výstražnými kříži	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
73	29. 11. 2004	C	C	Staňkov	vykolejení 2 vozů všemi nápravami při posunu	lidský faktor (porušení vnitřního předpisu provozovatele)
74	3. 12. 2004	C	R	Slapy – Tábor	sřít vlaku Mn 88443 s osobním autem na přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
75	6. 12. 2004	A	C	Holýšov – Staňkov	sřít vlaku Os 7410 s civilní osobou na širé trati	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)
76	18. 12. 2004	A	R	Slapy – Tábor	sřít vlaku Os 28414 na přejezdu s výstražnými kříži s osobním autem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)
77	24. 12. 2004	B	C	Horažďovice	požár odstavených osobních vozů	mimo provozovatele
78	27. 12. 2004	A	B	Objekt vozovny Cukrovarská ul.	požár trolejbusu, č. vozu 486, při manipulační jízdě	techická závada
79	28. 12. 2004	A	C	Kaňžek	požár hnacího drážního vozidla ř. 363 vlaku R n 58333	techická závada
80	30. 12. 2004	C	C	Ždírec u Plzně	sřít vlaku Pn 68812 s civilní osobou	mimo provozovatele (nedovolený vstup civilní osoby do prostoru dráhy)

HODNOCENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Bezpečnost a spolehlivost v drážní dopravě je základní podmínkou ekonomické úspěšnosti provozování drah a drážní dopravy. Zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, a prováděcí vyhláškou č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě, je uloženo všem provozovatelům dráhy a drážní dopravy zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí (MU) a předcházet jejich vzniku. Proto bylo jednou z priorit v roce 2004 dozorování případů závažných mimořádných událostí s cílem získat ucelená, statisticky hodnotná data potřebná k odhalování potencionálních bezpečnostních rizik.

V roce 2004 Drážní inspekce zaznamenala oproti roku 2003 nárůst v počtu mimořádných událostí o 50 procent. Nejedná se však o dramatické zvýšení nehodovosti, ale o výsledek tlaku Drážní inspekce na jednotlivé provozovatele drah a drážní dopravy, kteří již, v souladu s právními předpisy, hlásí všechny mimořádné události. A až na základě těchto údajů je možné provést hloubkovou analýzu všech příčin a nastolit priority pro zlepšování bezpečnostní situace.

V roce 2004 Drážní inspekce zřídila Centrální ohlašovací pracoviště (COP), které plní úlohu dispečinku DI. Toto pracoviště nepřetržitě přijímá oznámení o MU od více než 900 provozovatelů, informuje o MU příslušné zaměstnance DI a zprostředkovává informace mezi zúčastněnými stranami. Aktivací COP došlo k sjednocení databáze pro evidenci mimořádných událostí, což umožnilo aktuální reporting příslušných dat. V průběhu roku 2004 prokázalo COP několikrát svou nezastupitelnou roli při organizaci a koordinaci výjezdů na místo MU.

Vzhledem k varujícimu vývoji mimořádných událostí na železničních přejezdech a jejich následků věnovala Drážní inspekce této oblasti mimořádnou pozornost. U všech těchto mimořádných událostí byl Drážní inspekci důsledně 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 dozorování mimořádných událostí u provozovatelů drah a drážní dopravy provádí Drážní inspekce kontrolu jejich preventivní činnosti v oblasti bezpečnosti na železničních přejezdech.

Drážní inspekce na základě svých poznatků získaných při zjišťování příčin nehod na železničních přejezdech přispěla svými zkušenostmi a argumenty k rozhodnutí Komise

Ministerstva dopravy k bezpečnosti na železničních přejezdech vyčlenit v roce 2004 mimořádné finanční prostředky nad rámec běžně plánovaných prostředků na údržbu a investice k realizaci akčního plánu na zvýšení úrovně zabezpečení na železničních přejezdech. Drážní inspekce rovněž rozkryla riziko hrozící na některých přejezdech v síti drah, speciálně na traťích modernizovaných, rekonstruovaných či těch, které jsou pojižděny vyšší rychlostí.

Dalšími alarmujícími mimořádnými událostmi jsou (vyjma železničních přejezdů) také srážky drážních vozidel, vykolejení drážních vozidel, a požáry drážních vozidel. V roce 2004 se oproti předchozímu roku zvýšil především počet srážek tramvají.

Drážní inspekce v roce 2004 zvýšila počet dozorovaných mimořádných událostí přímo na místě jejich vzniku. Oproti roku 2003 vzrostl počet výjezdů zaměstnanců na místo MU na více než 300 procent, přičemž i nadále zůstaly prioritou mimořádné události skupiny „A“ a „B“ a mimořádné události skupiny „C“, které by za změněných podmínek mohly vést ke vzniku závažné nehody.

Drážní inspekce tak i v roce 2004 úspěšně plnila své poslání a hlavní cíle. Systematickou spoluprací s provozovateli drah a drážní dopravy se podařilo sjednotit oznamování všech mimořádných událostí na Centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce, což se pozitivně odrazilo v nárůstu počtu evidovaných mimořádných událostí skupiny „C“. Za účelem objektivního zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události a odhalování potenciálních bezpečnostních rizik zvýšila Drážní inspekce počet výjezdů na místo MU.



***STÁTNÍ DOZOR
VE VĚCECH DRAH***

VÝKON STÁTNÍHO DOZORU VE VĚCECH DRAH – INVESTIGACE BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK A NÁSTROJ ÚČINNÉ PREVENCE MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Jako jediná instituce svého druhu v Evropě, Dražní inspekce kromě zjišťování příčin mimořádných událostí také odhaluje potencionální bezpečnostní rizika, k čemuž využívá nástroje výkonu preventivního státního dozoru. Toto propojení je v Evropské unii unikátní a inspirující pro ostatní členské státy. Státní dozor ve věcech drah vykonávají vrchní inspektoři a další pověřené osoby Dražní inspekce podle věcné a územní působnosti. Ročně jich provedou na čtyři tisíce.

Dražní inspekce v praxi používá tři typy státních dozorů:

- oznámený – rozsáhlý a komplexní státní dozor zaměřený na celkové prověření provozovatele, mimo jiné na administrativní náležitosti provozovatele, na něž se provozovatel potřebuje připravit,
- neoznámený – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost nebo oblast, zpravidla přímo v provozu, kdy z důvodu objektivit není žádoucí předchozí vyrozumění provozovatele,
- následný – státní dozor následující po mimořádné události či předchozím dozoru, veden cílem ověřit odstranění předtím zjištěných nedostatků, případně splnění uložených opatření, a to formou neoznámeného i oznámeného státního dozoru.

Zjistí-li Dražní inspekce při výkonu státního dozoru nedostatky, vyzve provozovatele dráhy či dražní dopravy, aby je ve stanoveném termínu odstranil. Současně o tom informuje příslušný dražní správní úřad, který provozovateli činnost povolil. Ten ve vážných případech na základě podnětu Dražní inspekce zahájí správní řízení, které může vést až k zastavení činnosti provozovatele.

Dražní inspekce neustále vyhodnocuje poznatky z provedených státních dozorů a podle toho svou činnost optimalizuje a zefektivňuje. Počet státních dozorů stoupá a zpřesňuje se jejich zaměření na rizikové jevy.

Za dobu své existence Dražní inspekce včasným zásahem již několikrát zabránila přímému ohrožení bezpečnosti dražní dopravy.

STÁTNÍ DOZOR NA DRÁHÁCH V ROCE 2004

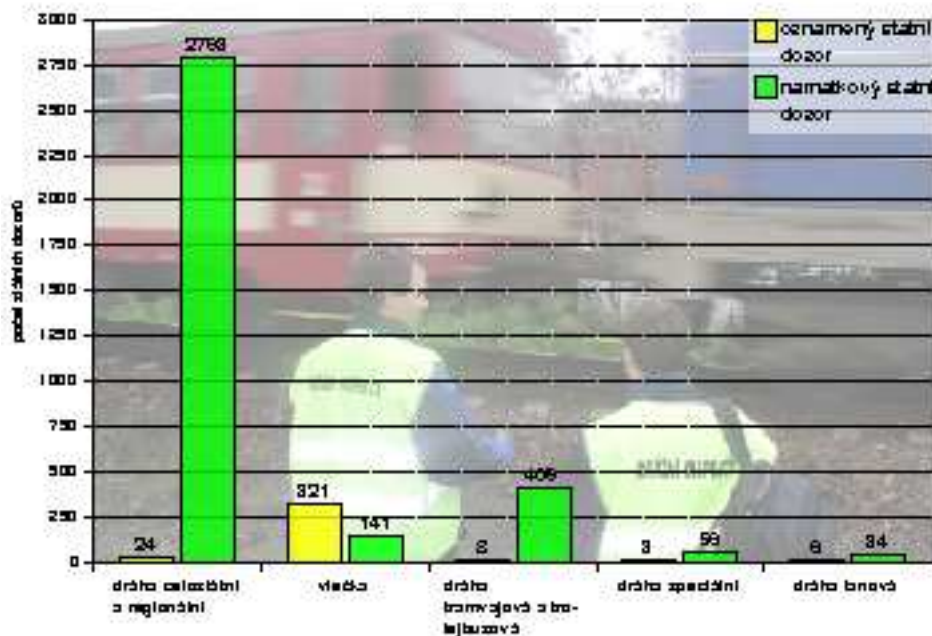
V oblasti výkonu státního dozoru ve věcech drah si Drážní inspekce jako hlavní cíle pro rok 2004 vytyčila podrobné zmapování situace u všech provozovatelů drah a drážní dopravy v ČR a úrovně jejich přístupu k bezpečnosti drážní dopravy. Při tom dozírala zejména na dodržování a plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a drážní dopravy, které jsou stanoveny právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Pověření zaměstnanci Drážní inspekce vykonali v roce 2004 celkem 3 795 státních dozorů. Z tohoto počtu bylo 362 oznámených (OSD) a 3 433 neoznámených (NSD). Při výkonu státního dozoru bylo zjištěno celkem 1 576 závad. K odstranění těchto závad byli provozovatelé vyzváni celkem 605 výzvami k odstranění zjištěných závad ve stanoveném termínu. Současně s výzvou byly zjištěné závady oznamovány příslušnému drážnímu správnímu úřadu. Z výkonu státního dozoru bylo v roce 2004 podáno 5 podnětů Drážnímu úřadu Praha na zahájení řízení o omezení drážní dopravy ve smyslu § 53b odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.

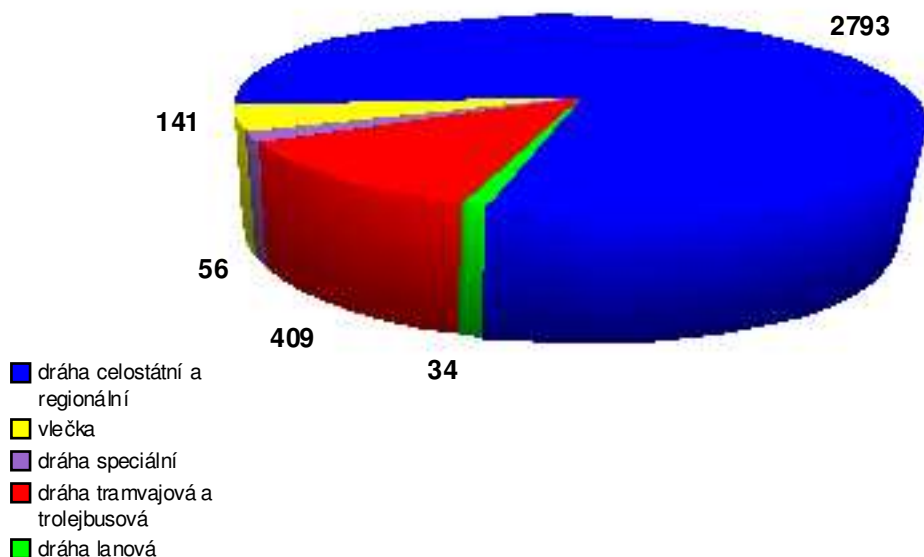
Z hlediska druhu dráhy Drážní inspekce provedla 2 817 státních dozorů na dráhách železničních celostátních a regionálních, na vlečkách 462 státních dozorů, 59 státních dozorů na dráze speciální (metro), 417 státních dozorů na dráze tramvajové a trolejbusové a 40 státních dozorů na dráze lanové.

Typ dráhy	ÚI Ostrava		ÚI Brno		ÚI Praha		ÚI Pzeň		Ústřední inspektorát	
	NSD	OSD	NSD	OSD	NSD	OSD	NSD	OSD	NSD	OSD
Dráhy celostátní a regionální	457	7	743	11	943	1	508	5	142	0
Vlečky	48	61	39	108	3	94	43	58	8	0
Dráha speciální	0	0	0	0	48	3	0	0	8	0
Dráhy tramvajové a trolejbusové	48	3	20	0	201	5	130	0	10	0
Lanové dráhy	7	0	0	0	25	1	2	5	0	0
Celkem	560	71	802	119	1220	104	683	68	168	0

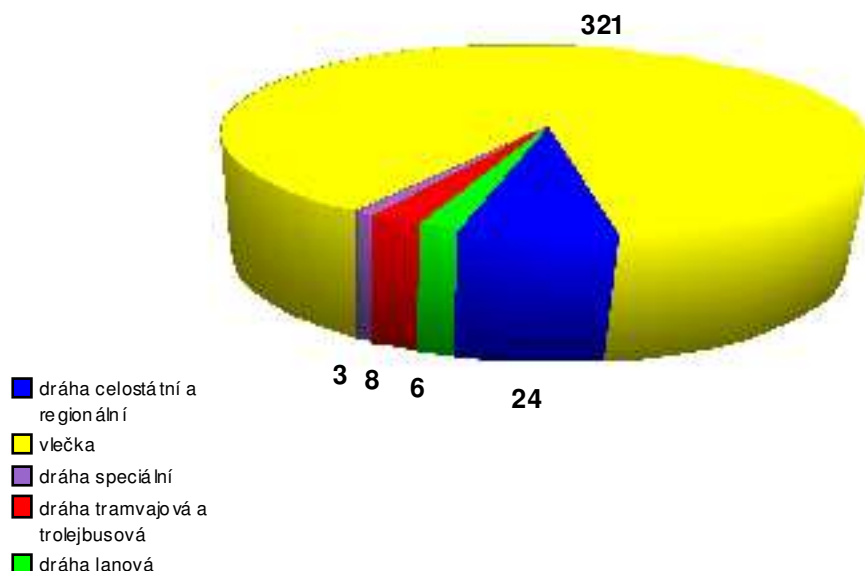
**Přehled výkonu státního dozoru Drážní inspekce
v roce 2004**



**Výkon neoznamovaného státního dozoru Drážní inspekce
v roce 2004**



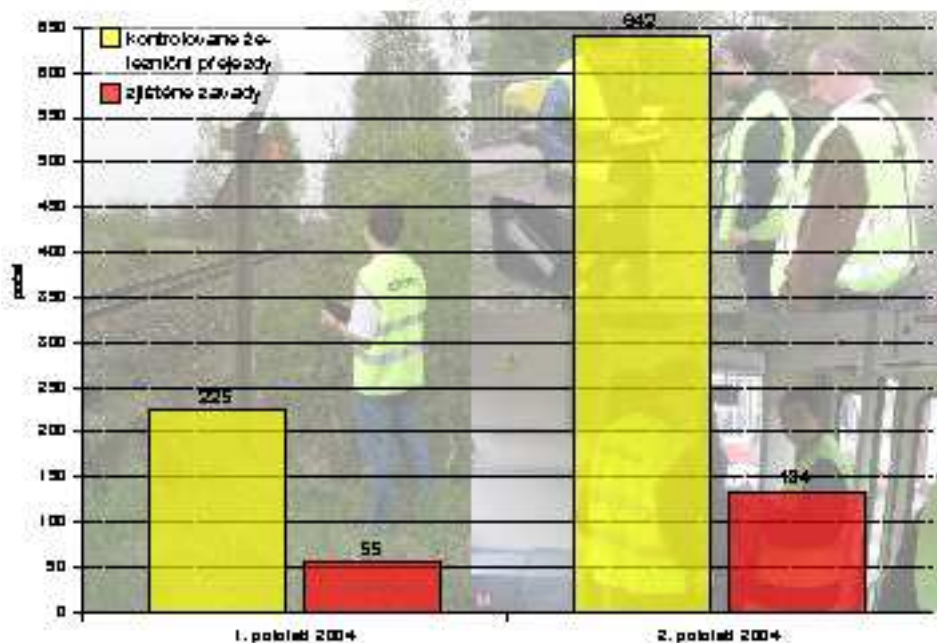
Výkon oznámeného státního dozoru Drážní inspekce v roce 2004



Oproti roku 2003 došlo k nepatrné změně v procentuálním podílu jednotlivých druhů drah na výkonu státního dozoru. Desetiprocentní nárůst byl zaznamenán u státního dozoru na dráze celostátní a regionální, zejména v oblasti neoznámeného státního dozoru. Toto procentuální navýšení vedlo ke snížení podílu státních dozorů na dráze – vlečce a na dráze speciální. Naopak u státních dozorů na dráze tramvajové a trolejbusové došlo k mírnému navýšení podílu (o 1,5 %). Podíl drah lanových na celkovém výkonu státního dozoru je téměř neměnný (zvýšil se o 0,2 %).

V rámci výkonu státního dozoru se Drážní inspekce zaměřuje rovněž na kontrolu železničních přejezdů, které považuje za jednu z hlavních priorit své preventivní činnosti. Počet státních dozorů vykonaných na železničních přejezdech zaznamenává stoupající tendenci. Drážní inspekce se při nich zaměřuje zejména na dodržování ustanovení normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. Důraz je kladen na železniční přejezdy zabezpečené výstražným křížem a rozhledové poměry na nich. Největší počet závad byl zjištěn v oblasti umístění výstražných křížů a právě nezajištění dostatečných rozhledových poměrů požadovaných výše zmíněnou normou ČSN.

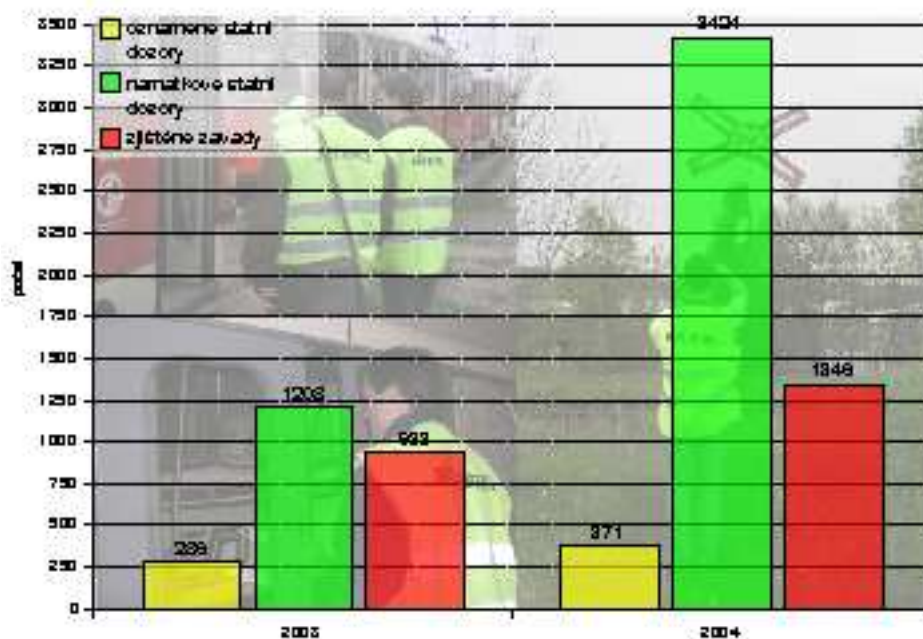
**Výkon státního dozoru Drážní inspekce
na železničních přejezdech v roce 2004**



Celkový přehled výkonu SD za rok 2003 a 2004

	2003	2004
počet oznámených SD (včetně následných)	286	362
počet neozenámených SD (včetně následných)	1 208	3 433
celkový počet SD	1 494	3 795
počet zjištěných závad	933	1 576
celkový počet výzev k odstranění závad	933	605
počet podnětů Drážnímu úřadu	4	3

Přehled výkonu státního dozoru Dražní inspekce



Počet provedených státních dozorů ve věcech drah a počet zjištěných závad v roce 2004 prokazuje velkou aktivitu zaměstnanců Dražní 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.).

HODNOCENÍ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU VE VĚCECH DRAH

Drážní inspekce svými výsledky v oblasti státního dozoru ve věcech drah v roce 2004 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 2004 v této oblasti byly beze zbytku splněny.

I v roce 2004 byla v popředí zájmu DI agenda výkonu státního dozoru ve věcech drah, která představuje velmi důležitý nástroj pro prevenci mimořádných událostí a monitorování bezpečnostní situace na drahách. Počet vykonaných SD v tomto roce narůstal, zejména v závislosti na vybavenosti DI technikou, zkušenostmi a s prohlubováním metodiky vycházející ze získaných zkušeností. Důkladnou kontrolou se DI snaží přimět účastníky drážní dopravy k co největší opatmosti. Upozorňuje především na nedostatky bezpečnosti a na hrozící nebezpečí při provozování drah a drážní dopravy. Cíleným zaměřením státních dozorů DI přispěla ovšem nejen k lepší bezpečnostní situaci na železničních přejezdech, ale i v samotných dopravních prostředcích (vybavení vozů protipožárními prostředky).



PREVENCE, OSVĚTA A MEDIÁLNÍ ČINNOST

KOMUNIKACE – SOUČÁST POSLÁNÍ DRÁŽNÍ INSPEKCE

Dražní inspekce je schopna účinné, věrohodné, objektivní a argumenty podložené komunikace s odbornou i laickou veřejností. Je to klíčovou podmínkou pro úspěšné plnění důležitého strategického cíle prostřednictvím osvětové kampaně působit na veřejnost s cílem vychovávat, aby se v prostředí drah a drážní dopravy chovala zodpovědně. Dražní inspekce proto:

- erudovaně sděluje své nezávislé poznatky ze státních dozorů a šetření mimořádných událostí,
- apeluje na veřejnost v souvislosti s prevencí mimořádných událostí,
- upozorňuje na možná rizika vyplývající z porušování legislativy,
- svou důvěryhodností buduje pozitivní povědomí o bezpečnosti drážní dopravy v České republice i zahraničí.

Dražní inspekce v roce 2004 pokračovala v nastoupeném trendu intenzivní komunikace s veřejností. Svým kvalitním servisem získala renomé odborné a informované instituce a stala se prvotním zdrojem informací o mimořádných událostech a vyhledávanou institucí v oblasti prevence na drahách.

Zatímco v roce 2003 byla Dražní inspekce zmíněna ve dvou stovkách článků, v roce 2004 už více než v tisícovce. Stalo se již samozřejmostí, že většina žurnalistů kontaktuje Dražní inspekci dříve než příslušné dopravce pro relevantní, objektivní a nezkrácené informace o faktech o nehodách ve všech kategoriích drážní dopravy. Úspěch Dražní inspekce vyplývá i z toho, že systematicky analyzuje tisk a ostatní sdělovací prostředky. Pokud některé médium ne zcela přesně informovalo o drážní problematice, Dražní inspekce neprodleně reagovala a upozorňovala příslušné redakce na špatnou interpretaci faktů. V několika případech DI pojala závažné zprávy v médiích jako podněty pro zaměření svých státních dozorů.

Dražní inspekce v roce 2004 aktivovala zcela nový redakční systém internetových stránek, jejichž úprava je na odpovídající úrovni. Tímto moderním způsobem komunikace instituce oslovila stále početnější skupinu uživatelů internetu, kterým může podávat informace v celém komplexu souvislostí, což není možné prostřednictvím médií, kde vždy záleží na příslušných redaktorech, jak s informacemi sdělenými Dražní inspekcí naloží a budou je prezentovat na veřejnosti.

Zvláštní kapitolu na internetových stránkách DI věnuje nehodám na železničních přejezdech, kde v posledních letech umírá stále více lidí.

DRÁŽNÍ INSPEKCE V MÉDIÍCH

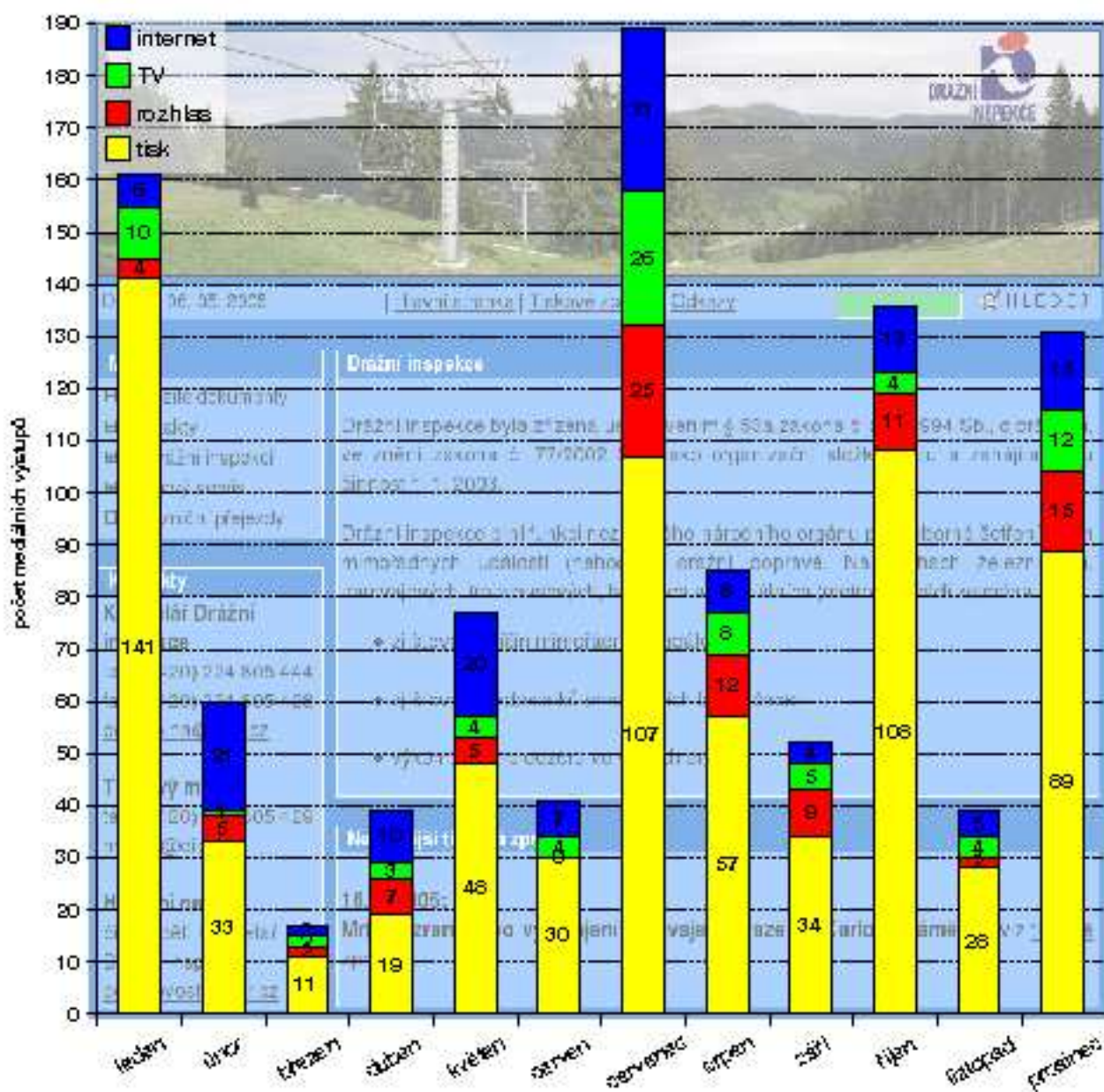
Drážní inspekce jako státní nezávislý garant bezpečnosti drážní dopravy je ze zákona povinna poskytovat objektivní informace a uvádět nezkreslená fakta. Včasnosti a přesnosti poskytování informací proto věnuje systematickou pozornost. Všichni zaměstnanci jsou pravidelně školeni a prakticky připravováni na komunikaci s médii. Za nejvýznamnější výstupy Drážní inspekce v médiích je možné považovat vystoupení generálního inspektora DI Bc. Zdeňka Žáka a ředitele Kanceláře DI Mgr. Jana Kučery v České televizi, na Nově, Primě a v Českém rozhlase. Zanedbatelné ovšem nejsou ani stovky vystoupení Drážní inspekce v komerčních rádiích a celostátních denících.

Včasným a objektivním informačním servisem Drážní inspekce minimalizuje prostor pro šíření spekulací o příčinách nehod a bezpečnosti drah. Jejím cílem je udržování povědomí veřejnosti o bezpečnosti drážní dopravy, ale současně i o rizicích, která hrozí při neodpovědném chování na dráhách a v jejich blízkosti. Každé své vyjádření doplňuje osvětovým sdělením, upozorňujícím na často opomíjená bezpečnostní pravidla zakotvená v legislativě České republiky. Drážní inspekce tak zároveň posiluje důvěru veřejnosti ve funkčnost, bezpečnost a spolehlivost systému drážní dopravy v České republice.

Na úspěchu Drážní inspekce se vedle kvalifikovaných závěrů v roce 2004 podílela také aktivita tiskového mluvčího DI, jehož úkolem v tomto směru bylo zejména:

- včas reagovat na všechny kontroverzní články,
- aktivním přístupem informovat média o každé mimořádné události na drahách a jejich předběžných příčinách,
- z důvodu vysokého počtu nehod na železničních přejezdech se výrazněji zaměřit na prevenci (zpracovat prezentaci o železničních přejezdech, a to v různých verzích pro žáky základních škol, středních škol a pro média),
- o každé závažnější události vydávat tiskové zprávy.

Drážní inspekce v médiích v roce 2004



Drážní inspekce v průběhu roku 2004 vydala celkem 19 tiskových zpráv. Čtrnáct z nich se týkalo mimořádných událostí na železničních přejezdech. Tiskové zprávy reflektují nejzávažnější události v oblasti provozování drah a drážní inspekce v hodnoceném období a zároveň jsou psané tak, aby bez velkých úprav mohly být otištěny v médiích. Navíc většinou zahrnují veškeré důležité informace a podrobně informují o souvisejících událostech.

Název tiskové zprávy	Datu m
Srážka rychlíku s nákladním automobilem v Opavě	7. 1. 2004
Statistika nehod na přejezdech za rok 2003	15. 1. 2004
Nehodu u Omic způsobil nejspíš řidič automobilu	17. 2. 2004
U Studence se srazila sanitka s vlakem	25. 2. 2004
Mrtvých na přejezdech neubývá, jen v březnu na nich zemřelo 7 osob	9. 4. 2004
Za nehody na přejezdech mohou řidiči automobilů	15. 6. 2004
V Ostravě hořel trolejbus s lidmi	24. 6. 2004
Během 13 hodin ukončilo pod koly vlaků svůj život 6 lidí	27. 6. 2004
Mrtvých na přejezdech je stále dost	16. 7. 2004
Srážka vlaků na Šumavě	22. 7. 2004
Srážka na přejezdu na Tábořsku	19. 8. 2004
Nehoda ve Všeštarech: Výpravčí spáchal sebevraždu	25. 8. 2004
Další mrtvý na přejezdu	22. 9. 2004
Nehoda na přejezdu: Mrtvý řidič a alkohol u strojvedoucího	29. 9. 2004
Další smrt na přejezdu, železnice opět bez viny	7. 10. 2004
Dnešek na přejezdech: 1 mrtvý a 3 zranění, důvodem je opět nekázeň řidičů	19. 10. 2004
Srážka vlaku a drezíny u Pacova	19. 11. 2004
U Prostějova zahynulo 5 vojáků, zabezpečovací zařízení na přejezdu však fungovalo	9. 12. 2004
Srážka na přejezdu v Ivančicích na Brněnsku	23. 12. 2004

Tisková zpráva

Č. j. 5-11/2004/DI

Nábřeží L. Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

Srážka rychlíku s nákladním automobilem v Opavě

V úterý 6. ledna v 16.25 hodin se na železničním přejezdu v Opavě-Vávrovičích střetl rychlík jedoucí z Opavy do Olomouce s nákladním automobilem Renault Premium. Řidič automobilu byl těžce zraněn a letecká záchranná služba jej transportovala do Fakultní nemocnice v Ostravě-Porubě. Ve vlaku byl lehce zraněn vlakvedoucí a jeden cestující. Železniční doprava na jednokolejné trati Opava – Krnov byla přerušena do 20.13 hodin, dva vlaky byly odřeknuty, další vlaky měly zpoždění celkem 243 minut, doprava byla nahrazena autobusy. Škoda byla odhadnuta na 12,2 mil. Kč (souprava vlaku 10 mil. Kč, automobil 2 mil. Kč, žel. svršek 20 tis. Kč, zab. zařízení 30 tis. Kč, dále poškozeno vedení vysokého elektrického napětí – spadlý sloup 150 tis. Kč).

Vzhledem k závažnosti této mimořádné události převzala šetření příčin vzniku Drážní inspekce, na místo střetnutí se dostavili tři vrchní inspektoři. Železniční přejezd byl podle jejich zjištění řádně zabezpečen výstražnými kříži v obou směrech s doplněním silniční značky Stůj, dej přednost v jízdě, návěstní značky podél silniční komunikace třetí třídy v obou směrech byly v souladu se zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. V době nehody byla dobrá viditelnost (více než 100 metrů). Strojvedoucí vlaku nepřekročil maximální povolenou rychlost na trati, test na požití alkoholu měl negativní. Příčiny vzniku nehody se šetří.

Přes železniční přejezd mezi stanicí Opava západ a zastávkou Vávrovice vede komunikace třetí třídy. Je vybaven výstražnými kříži s dopravní značkou Stůj, dej přednost v jízdě. V minulosti na něm došlo k několika závažným nehodám, proto byl zařazen mezi přejezdy, jejichž zabezpečení by se mělo v dohledné době zvýšit alespoň o světelnou signalizaci.

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 k 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,

příčemž 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 příjíždějící 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 7. ledna 2004

Tisková zpráva

Č. j. 5-37/2004/DI

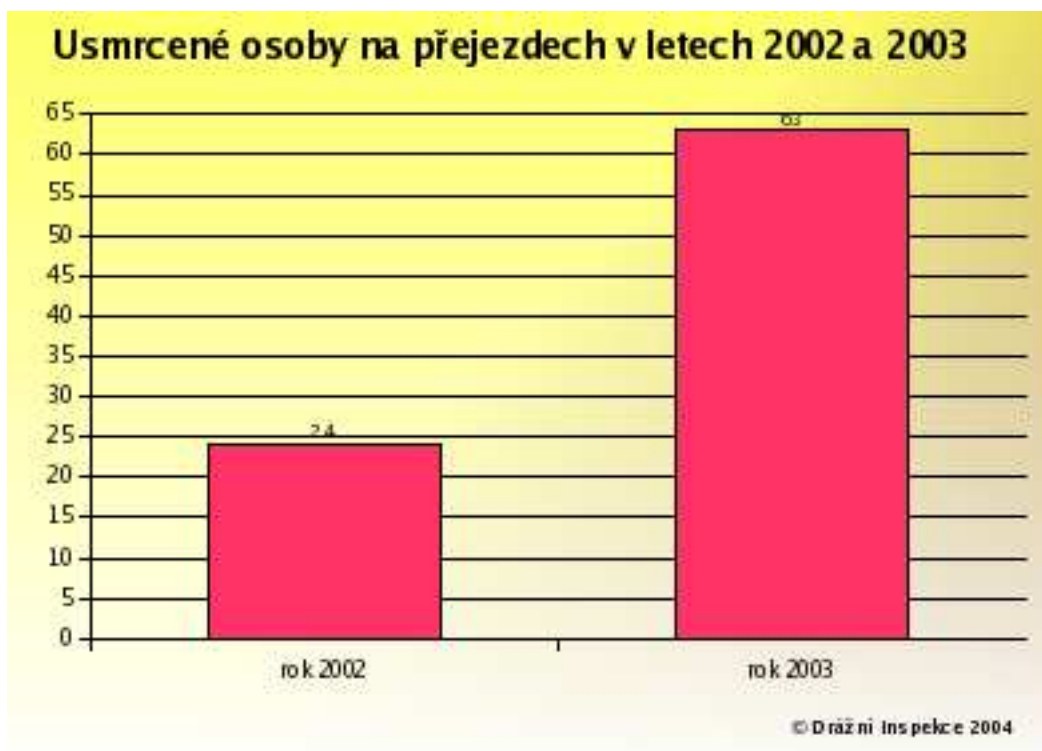
Nábřeží L. Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

Statistika nehod na přejezdech za rok 2003

Drážní inspekce zaznamenala v roce 2003 výrazný nárůst následků nehod na železničních přejezdech. V uplynulém roce došlo celkem k 298 případům, při kterých zemřelo 63 osob a dalších 148 bylo zraněno. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Nárůst v počtu nehod je tedy 27 procent, v počtu usmrcených 163 procent, v počtu zraněných je pokles o 8 procent. Zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni 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 v letošním roce.



Největší loňskou tragédií na přejezdu byla srážka autobusu městské hromadné dopravy s vlakem. Tato nehoda, která se odehrála v pátek 4. dubna ráno u Hradce Králové, poznamenala všechny osoby v autobusu. V něm zemřeli čtyři lidé a další čtyři osoby utrpěly těžké zranění, ve vlaku pak byli lehce zraněni strojvedoucí a jeden cestující. Šetření Dražní inspekce potvrdilo, že zabezpečovací zařízení na přejezdu bylo v činnosti. Dalším tragickým případem co do počtu mrtvých 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. Stejný rozsah následků mělo i střetnutí osobního automobilu s motorovým vlakem ve Zlíně 27. července, kdy vinou řidiče, který ignoroval výstražnou světelnou signalizaci, přišli v automobilu o život rovněž tři lidé.

Loňské střety na železničních přejezdech jsou v méně než jednom procentu způsobeny chybou konkrétního zaměstnance provozovatele dráhy, zbývajících 99 procent všech tragédií na přejezdu způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvláště opatrně, zejména se musejí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet. Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na příježdějící dražní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje desítky případů z letošního roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdil a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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). Řidič u železničního přejezdu také nesmí 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 příjíždějící 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 přjetí a pokračování v jízdě.

V Praze dne 15. ledna 2004

Tisková zpráva

Č. j. 5-13 7/2004/DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Nehodu u Omic způsobil nejspíš řidič automobilu

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes odpoledne ve 14.55 hodin u zastávky Omice na Brněnsku. Nákladní automobil vjel na přejezd zabezpečený výstražnými kříži přímo před přijíždějící motorový spěšný vlak jedoucí z Jihlavy do Bma, a to i přes to, že strojvedoucí dával výstražné znamení (houkal).

Při nehodě došlo k lehkému zranění řidiče automobilu. Doprava na frekventované jednokolejné trati Brno–Jihlava byla obnovena krátce po 16. hodině. Podle všeho nehodu způsobil řidič nákladního automobilu značky Liaz, neboť na přejezdu jsou dobré rozhledové podmínky. Stanovení viníka nehody však bude předmětem šetření celé události, kdy bude stanovena mj. i výše konkrétní škody.

Drážní inspekce zaznamenala v roce 2003 výrazný nárůst následků nehod na železničních přejezdech. V uplynulém roce došlo celkem k 298 případům, při kterých zemřelo 68 osob a dalších 156 bylo zraněno. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Nárůst v počtu nehod je tedy 27 procent, v počtu usmrcených 183 procent, v počtu zraněných je pokles o 3 procenta. Zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé čtvrté až 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 v letošním roce.

Ze statistik vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvláště opatrně, zejména se musejí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet. Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou příznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze

v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní vozidlo. Přímým důkazem, že se tak neděje, potvrzuje desítka případů z letošního roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdil a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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 17. února 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-161/2004/DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

U Studence se srazila sanitka s vlakem

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes v 11.21 hodin v železniční stanici Studenec na Vysočině. Sanitka bez zapnutého výstražného majáku vjela na přejezd vybaveným světelným zabezpečovacím zařízením, které bylo v činnosti, přímo před příjíždějící nákladní vlak. Strojvedoucí nemohl nehodě zabránit, a to i přesto, že se vlak teprve rozjížděl ze stanice (pohyboval se rychlostí zhruba 20 kilometrů v hodině), soupravu deseti vozů vážící 350 tun se mu podařilo zastavit po 56 metrech.

Při nehodě nedošlo k žádnému zranění (sanitka nepřevážela žádného pacienta). Doprava na frekventované jednokolejné trati Bmo–Jihlava byla obnovena ve 12.45 hodin. Podle všeho nehodu způsobil řidič sanitky, který vjel na koleje i přes výstrahu dávanou zabezpečovacím zařízením. Stanovení viníka nehody však bude předmětem šetření celé události, kdy bude stanovena mj. i výše konkrétní škody.

Drážní inspekce zaznamenala v roce 2003 výrazný nárůst následků nehod na železničních přejezdech. V uplynulém roce došlo celkem k 298 případům, při kterých zemřelo 68 osob a dalších 156 bylo zraněno. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Nárůst v počtu nehod je tedy 27 procent, v počtu usmrcených 183 procent, v počtu zraněných je pokles o 3 procenta. Zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé čtvrté až 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 v letošním roce.

Ze statistik vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů

před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící dražní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje desítka případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdil a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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 dražní 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 25. února 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-257/2004/DI

Těšnov 5

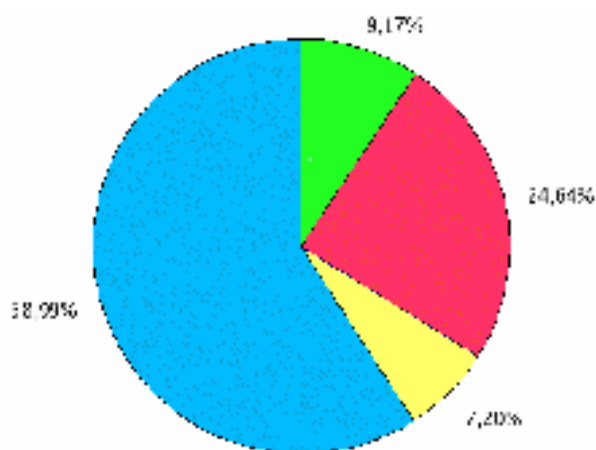
110 00 Praha 1

Mrtvých na přejezdech neubývá, jen v březnu na nich zemřelo 7 osob

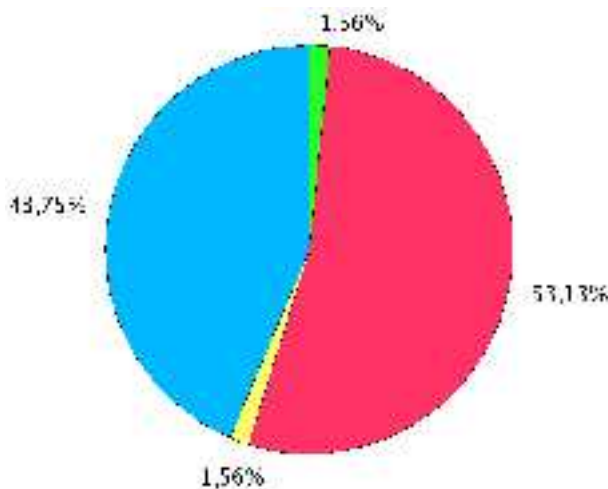
Podle statistik Drážní inspekce se letošní nehodovost na železničních přejezdech vyvíjí stejně tragicky jako v loňském roce. Zatímco letos v lednu a v únoru zemřeli na přejezdech dva lidé, v březnu se počet mrtvých zvýšil na 7. Celkem se během prvního čtvrtletí letošního roku odehrálo na přejezdech v České republice 64 nehod, při nichž zahynulo 9 osob a dalších 20 bylo zraněno. Tato čísla jsou srovnatelná s údaji loňského tragického roku, kdy za první tři měsíce při 69 nehodách na přejezdech zahynulo 13 osob a 22 utrpělo újmu na zdraví.

V období letošního roku se více než polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou často řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu. Účastníci silničního provozu totiž často vjíždějí na koleje ještě bezprostředně poté, když výstražná světla začnou blikat. První automobil většinou koleje přejede, jeho následovníci však již takové štěstí většinou nemívají. Řidiči se také pokoušejí přejet přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená výstražná světla stále blikají. Neuvědomují si ale, že ve velmi krátkém časovém sledu může po stejné nebo druhé koleji přijíždět další vlak a vjedou přímo před něj. A statistiky usmrcených osob v letošním prvním čtvrtletí ukazují, že všichni mrtví našli smrt právě na přejezdech vybavených světelnou signalizací.

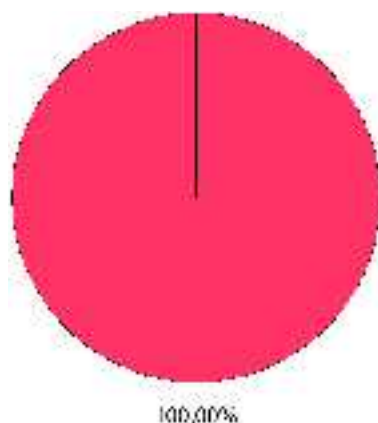
Počet přejezdů dle způsobu zabezpečení



Počet nehod dle způsobu zabezpečení přejezdu (leden–březen 2004)



Počet mrtvých dle způsobu zabezpečení přejezdu (leden–březen 2004)



■ pouze vyznažené křiže	■ mechanické závor	■ světelná signalizace bez závor	■ světelná signalizace a závor
---	--	---	---

V poslední době zaznamenala Drážní inspekce dramatický nárůst nehod na železničních přejezdech, a to i přes to, že se zabezpečení úrovnňových křižení železnice a silnice neustále zlepšuje, případně se přejezdy zcela odstraňují. V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé čtvrté až páté nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce. Statistiky uplynulého období letošního roku to bohužel potvrzují.

Ze statistik vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacítku případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdl a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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 9. dubna 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-415/2004/DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Za nehody na přejezdech mohou řidiči automobilů

(Kryštof na přejezdech)

Nerespektování výstražného světelného znamení na železničním přejezdu a překračování povolené rychlosti až o 100 kilometrů v hodině – to jsou nejzávažnější přestupky, které v uplynulých dnech zjistila Policie České republiky v rámci celostátní akce zaměřené právě na chování řidičů automobilů před železničními přejezdy.

V přísném utajení provedla Policie ČR ve spolupráci s Dražní inspekcí dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků.

Podle svých statistik Dražní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní této akce bylo na těchto místech zjištěno celkem 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30 km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Dražní inspekce vytipovala pouze 67 přejezdů, je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Dražní inspekce, z nichž vyplývá, že za 99 procent všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů. Od ledna do května letošního roku jejich vinou při 112 případech zahynulo 14 osob, dalších 42 lidí bylo zraněno.

Z výsledků policejní akce na přejezdech je zřejmé, že instalace drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nemůže vyřešit tragickou bilanci nehodovosti. Blikající výstražné světelné zařízení lze totiž přirovnat k červenému signálu na křižovatce a v obou případech je řidič povinen zastavit. Zatímco projetí křižovatky na červenou bez zranění je však poměrně časté, nerespektování výstrahy na přejezdu končí v drtivé většině případů velmi tragicky. Ani sebelepší automobil nemá šanci odolat nárazníkům velmi těžkého rozjetého vlaku. A strojvedoucí nemůže nehodě zabránit, neboť k úplnému zastavení vlakové soupravy je leckdy potřeba vzdálenosti až jednoho kilometru! Právě z toho důvodu má vlak na přejezdu vždy přednost před automobilem.

V žádném případě však nelze považovat železniční přejezd za nebezpečné místo. Každý přejezd v České republice je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Pokud by řidiči automobilů ve všech bodech respektovali zákon o provozu na pozemních komunikacích, nemusely by ročně u nás umírat desítky lidí.

V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Negativní trend pokračuje i v roce 2004. Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé čtvrté až páté nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce. Statistiky uplynulého období letošního roku to bohužel potvrzují, a to hlavní motoristická sezóna ani nezačala.

Ze statistik i z policejní akce vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacíťka případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdil a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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 příjíždějící 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 15. června 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-452/2004/DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

V Ostravě hořel trolejbus s lidmi

Dnes (čtvrtek 24. června) v 19.32 hodin začal za jízdy v Ostravě-Mariánských Horách hořet trolejbus s cestujícími. Díky bleskové reakci řidiče naštěstí nedošlo ke zranění cestujících, pouze řidič se při pokusu uhasit vozidlo nadýchal zplodin a musel být převezen do nemocnice v Ostravě-Fifejdách. Předběžná škoda na vozidle činí 4 milióny korun.

Při výjezdu cca 8 let starého kloubového trolejbusu linky č. 102 ze smyčky Sokola Tůmy došlo ke vznícení motoru v zadní části. Řidič stihl otevřít dveře a pomohl cestujícím s vystupováním. Po té se pokusil ručními hasicími přístroji požár uhasit, což se mu nepodařilo. Oheň zlikvidoval celé vozidlo, z něhož zbyly jen kovové části a kola. Na trolejbusové trati byl přerušen provoz do 20.43 hodin.

Vrchní inspektor Drážní inspekce, který byl na místě šetření nehody přítomen, předpokládá, že za nehodu může technická závada na vozidle. Trolejbus a jeho zařízení však musí splňovat řadu technických norem a provozovatel (v tomto případě Dopravní podnik Ostrava, a. s.) má povinnost provádět pravidelné technické kontroly a revize. Proto během vyšetřování Drážní inspekce prověří mj. i systém těchto prohlídek.

Podle právních předpisů České republiky musí být všechna drážní vozidla přepravující osoby dostatečně vybavena protipožárními prostředky. Proto jedna z oblastí, kterou Drážní inspekce obzvláště pečlivě kontroluje, je umístění hasicích přístrojů ve vlacích, v tramvajích, trolejbusech a metru. Z dlouhodobých statistik Drážní inspekce vyplývá, že zatímco ve vozidlech městské hromadné dopravy v drtivé většině hasicí přístroje jsou v dobrém stavu a v dostatečném množství, odpovídající protipožární vybavení má jen přibližně polovina vozů Českých drah. Přitom největší absence hasicích přístrojů zaznamenáváme v soupravách dálkových rychlíků a vlaků vyšší kvality kategorie Expres a InterCity. Důvodem těchto nedostatků jsou především krádeže ze stran cestujících, nicméně je na Českých drahách, aby tento problém řešily.

V Praze dne 24. června 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-455/2004/DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Během 13 hodin ukončilo pod koly vlaků svůj život 6 lidí

V sobotu a v noci na neděli na železnici spáchalo sebevraždu, nebo zaplatilo životem za svůj nezodpovědný hazard 6 osob. Přesně tolik lidí přišlo o život pod koly vlaků během pouhých 13 hodin. Ani za jednu nehodu však železnice s největší pravděpodobností nemůže.

V sobotu v 15.56 hodin přešel rychlík jedoucí z Brna do Olomouce mezi stanicemi Pivín a Bedihošť na Prostějovsku ženu. Provoz na důležité moravské jednokolejné trati byl přerušen do 17.30 hodin. Podle předběžných závěrů se jedná o sebevraždu. Věk ženy zatím neznáme, neboť u sebe neměla doklady a identifikace je vzhledem k následkům nehody velmi obtížná.

Tentýž den ve 21.48 hodin na zastávce Klabava na Rokycansku usmrtil rychlík z Prahy do Plzně 35letého muže a 54letou ženu. Podle strojvedoucího oba vyčkávali v koleji a na jeho zahoukání se pouze více přikrčili a čekali na náraz. I zde proto půjde nejspíš o sebevraždu. Provoz na jedné z kolejí byl až do 23.45 hodin přerušen.

Ve 23.47 hodin nákladní vlak jedoucí na trati mezi Letohradem a Ústím nad Orlicí přešel 18letého mladíka. Muž poslal domů SMS a vydal se po kolejích přímo proti jedoucímu vlaku. Jednalo se tedy o sebevraždu, provoz na této jednokolejné trati byl přerušen do 2.03 hodin.

V neděli ve 2.12 hodin mezi stanicemi Němčice nad Hanou a Kojetín (trať Brno-Přerov) nákladní vlak přešel a usmrtil muže ve věku 27 let. Doprava na této důležité jednokolejné trati byla přerušena do 4.20 hodin. Zda se jedná o sebevraždu či nešťastnou náhodu bude předmětem dalšího šetření.

V neděli ve 4.47 hodin našla u stanice Ostrava-Vítkovice smrt pod koly osobního vlaku z Ostravy-Svinova do Jablunkova-Návsí 40letá žena. Podle prvních závěrů šetření se opět jedná o sebevraždu. Provoz na jedné ze dvou kolejí byl přerušen do 7.36 hodin.

Drážní inspekce se při šetření těchto neštěstí zabývá především otázkou, zda železnice mohla nehodě nějakým způsobem zabránit. V drtivé většině případů se ukáže, že drážní zaměstnanci nepochybili, i když třeba strojvedoucí osobu v kolejišti viděl. Nemohl však neštěstí odvrátit, neboť rozjetá souprava brzdí i několik set metrů (některé dokonce déle než kilometr). Strojvedoucí tak většinou pouze zahouká, spustí rychlobrzdu a pak se jen bezmocně dívá, jak pod koly lokomotivy vyhasíná lidský život.

S dlouhodobých statistik Drážní inspekce vyplývá, že vlaky v České republice srazí člověka v průměru každý druhý den, z toho tři čtvrtiny všech nehod skončí úmrtím. Ti, kteří nehodu přežijí, si většinou do dalšího života odnášejí trvalé následky.

Lidé, kteří se pod kola vlaků dostali náhodou, většinou spoléhali na to, že stihnou před příjíždějící soupravou uskočit. To se jim však leckdy nepodaří, neboť na nově rekonstruovaných tratích jezdí vlaky velmi potichu, a to dokonce až rychlostí 160 kilometrů za hodinu. Při ní souprava urazí za každou vteřinu téměř 45 metrů, za minutu pak skoro 2,7 kilometru. Šetření, zda se v případech sražených osob jedná o sebevraždu, nebo o nešťastný úmysl, je věcí Policie ČR.

Připomeňme, že zákon o drahách 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 drahách 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 drahách 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 zejména v případě železnice může skončit také těžkým či smrtelným zraněním.

V Praze dne 27. června 2004

Tisková zpráva
Č. j.: 5-489/2004/DI

Těšnov 5
110 00 Praha 1

Mrtvých na přejezdech je stále dost

Podle statistik Drážní inspekce zemřelo během prvního pololetí letošního roku při 132 střetech na železničních přejezdech celkem 15 osob a dalších 52 bylo zraněno. Tato čísla jsou sice nižší než údaje z loňského roku (v roce 2003 jsme za období leden–červen zaznamenali 144 případy, 30 mrtvých a 65 zraněných osob), nicméně vývoj do budoucna není příznivý: Jen za prvních 15 dnů v červenci zahynulo při 14 střetech 6 lidí a další 4 osoby utrpěly újmu na zdraví.

Letos se více než polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu. Účastníci silničního provozu totiž často vjíždějí na koleje ještě bezprostředně poté, když výstražná světla začnou blikat. První automobil většinou koleje přejede, jeho následovníci však již takové štěstí většinou nemívají. Řidič se také pokoušejí přejet přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená výstražná světla stále blikají. Neuvědomují si ale, že ve velmi krátkém časovém sledu může po stejné nebo druhé koleji přijíždět další vlak a vjedou přímo před něj.

Z toho důvodu provedla na začátku června Policie ČR ve spolupráci s Drážní inspekcí dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Podle svých statistik Drážní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní této akce bylo na těchto místech zjištěno celkem 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30 km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Drážní inspekce vytipovala pouze 67 přejezdů, je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Drážní inspekce, z nichž vyplývá, že za 99 procent všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.

Z výsledků policejní akce na přejezdech je zřejmé, že instalace drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nemůže vyřešit tragickou bilanci nehodovosti. Blikající výstražné světelné zařízení lze totiž přirovnat k červenému signálu na křižovatce a v obou případech je řidič povinen zastavit. Zatímco projetí křižovatky na červenou bez zranění je však poměrně časté, nerespektování výstrahy na přejezdu končí v drtivé většině případů velmi tragicky. Ani sebelepší automobil nemá šanci odolat nárazníkům velmi těžkého rozjetého vlaku. A strojvedoucí nemůže nehodě zabránit, neboť k úplnému

zastavení vlakové soupravy je leckdy potřeba vzdálenosti až jednoho kilometru! Právě z toho důvodu má vlak na přejezdu vždy přednost před automobilem.

V žádném případě však nelze považovat železniční přejezd za nebezpečné místo. Každý přejezd v České republice je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Pokud by řidiči automobilů ve všech bodech respektovali zákon o provozu na pozemních komunikacích, nemusely by ročně u nás umírat desítky lidí.

V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Negativní trend pokračuje i v roce 2004. Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé sedmé nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce.

Ze statistik i z policejní akce vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na příježdějící drážní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacítku případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdl a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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). Řidič 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 příjíždějící 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 přjetí a pokračování v jízdě.

V Praze dne 16. července 2004

Tisková zpráva

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Srážka vlaků na Šumavě

Dnes ve 14.52 hodin se na trati mezi Bavorovem a Blanicí na Šumavě čelně srazily dva motorové osobní vlaky jedoucí v trase Prachatice–Čičenice a Čičenice–Volary. Při srážce zahynul jeden cestující, dalších cca 30 osob bylo zraněno. Železniční doprava na jednokolejně regionální trati Čičenice–Volary je zatím přerušena a mohla by být zprovozněna nad zítřejším ránem.

V době srážky se rychlost každého z vlaků pohybovala kolem 40 kilometrů v hodině. Po nárazu všechny vozy vykolejily. Škoda v tuto chvíli není ještě vyčíslena, předpokládá se, že přesáhne půl milionu korun.

Vzhledem k závažnosti této mimořádné události má Dražní inspekce na místě střetu tři vrchní inspektory a šetřít nehodu nezávisle na Českých drahách. Přestože je celá událost stále v šetření a tudíž na stanovení přesné příčiny je ještě brzy, podle všeho srážku způsobil strojvedoucí jednoho z vlaků tím, že nevyčkal v určené stanici na protijedoucí soupravu a vjel na trať. Jedná se tedy zřejmě o selhání lidského činitele a fatální porušení právních norem České republiky (konkrétně vyhlášky č. 173/1995, kterou se vydává dopravní řád drah).

V Praze dne 22. července 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-563/2004/DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Srážka na přejezdu na Tábořsku

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes dopoledne v 10.27 hodin mezi zastávkami Čemovice u Tábora a Křeč na úzkorozchodné jednokolejné trati Jindřichův Hradec–Obrataň. Osobní vlak jedoucí z Jindřichova Hradce do Obrataně narazil na železničním přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži do nákladního automobilu.

Nehoda se obešla bez zranění, avšak předběžný odhad škody je neobvykle vysoký. Na drážních vozidlech (vlak tvořila lokomotiva s jedním vagónem) se škoda odhaduje na 1,5 miliónu korun, na nákladním automobilu 1 milión korun. Vzhledem k tomu, že lokomotiva při srážce vykolejila, předpokládá se zprovoznění tratě nejdříve na večer dnešního dne.

Vrchní inspektor Drážní inspekce, který nehodu vyšetřuje, konstatoval, že přejezd je řádně označen výstražnými kříži i vzdálenostními upozornovadly. Podle svědka srážky vlak před přejezdem řádně houkal. Nehoda je stále v šetření, nicméně podle všeho za ni nemohla železnice.

Podle statistik Drážní inspekce zemřelo od ledna do července letošního roku při 159 střetech na železničních přejezdech celkem 21 osob a dalších 61 bylo zraněno. Letos se více než polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu. Účastníci silničního provozu totiž často vjíždějí na koleje ještě bezprostředně poté, když výstražná světla začnou blikat. První automobil většinou koleje přejede, jeho následovníci však již takové štěstí většinou nemívají. Řidiči se také pokoušejí přejet přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená výstražná světla stále blikají. Neuvědomují si ale, že ve velmi krátkém časovém sledu může po stejné nebo druhé koleji přijíždět další vlak a vjedou přímo před něj.

Z toho důvodu provedla na začátku června Policie ČR ve spolupráci s Drážní inspekcí dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Podle svých statistik Drážní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní této akce bylo na těchto místech zjištěno celkem 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30 km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Drážní inspekce vytipovala pouze 67 přejezdů,

je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Drážní inspekce, z nichž vyplývá, že za 99 procent všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.

Z výsledků policejní akce na přejezdech je zřejmé, že instalace drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nemůže vyřešit tragickou bilanci nehodovosti. Blikající výstražné světelné zařízení lze totiž přirovnat k červenému signálu na křižovatce a v obou případech je řidič povinen zastavit. Zatímco projetí křižovatky na červenou bez zranění je však poměrně časté, nerespektování výstrahy na přejezdu končí v drtivé většině případů velmi tragicky. Ani sebelepší automobil nemá šanci odolat nárazníkům velmi těžkého rozjetého vlaku. A strojvedoucí nemůže nehodě zabránit, neboť k úplnému zastavení vlakové soupravy je leckdy potřeba vzdálenosti až jednoho kilometru! Právě z toho důvodu má vlak na přejezdu vždy přednost před automobilem.

V žádném případě však nelze považovat železniční přejezd za nebezpečné místo. Každý přejezd v České republice je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Pokud by řidiči automobilů ve všech bodech respektovali zákon o provozu na pozemních komunikacích, nemusely by ročně u nás umírat desítky lidí.

V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Negativní trend pokračuje i v roce 2004. Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé sedmé nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce.

Ze statistik i z policejní akce vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní

vozidlo. Přímým důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacítká případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdl a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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 19. srpna 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-569/2004/DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Nehoda ve Všestarech: Výpravčí spáchal sebevraždu

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes odpoledne v 16.28 hodin v železniční stanici Všestary nedaleko Hradce Králové (trať Hradec Králové–Turnov). Nákladní vlak při odjezdu ze stanice vykolejil a zdemoloval část nádraží. Předběžná škoda byla vyčíslena na 1,6 milionu korun, přičemž 300 tisíc je škoda na vozech, 1,3 milionu korun pak na kolejišti stanice. Krátce po nehodě výpravčí, který sloužil ve Všestarech, spáchal sebevraždu skokem pod projíždějící nákladní automobil na nedaleké silnici.

Nehoda se obešla bez zranění. Důvodem jejího vzniku bylo přestavění výhybky pod nákladním vlakem. Ten přijížděl ve směru od Jičína a zastavil ve stanici kvůli křížování (míjení se) s protijedoucím motorovým osobním vlakem z Hradce Králové do Jičína (ten přijel na vedlejší kolej). Při rozjezdu nákladního vlaku došlo k přestavění výhybky pod předposledním vozem, proto zadní část tohoto vozu a poslední vagón jely na jinou kolej, než předchozí část soupravy. Vlak měl 22 vozů. Než si strojvedoucí všiml, že zadní část vlaku jede po nesprávné koleji a vlak zastavil, ujela souprava přibližně 120 metrů rychlostí nejvýše 14 kilometrů v hodině. Mezitím došlo k poškození dvou výhybek, částí dvou staničních kolejí a jednoho nástupiště.

Po této nehodě čtyřiapadesátiletý výpravčí opustil dopravní kancelář a spáchal sebevraždu na nedaleké silnici skokem pod projíždějící nákladní automobil.

Následky nehody se budou odstraňovat celou noc, pokud nenastanou komplikace, mohly by první ranní vlaky jet již dle jízdního řádu.

V Praze dne 25. srpna 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-639/2004-DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Další mrtvý na přejezdu

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes odpoledne ve 13.30 hodin mezi stanicemi Písek a Čížová v jižních Čechách. Osobní vlak jedoucí z Protivína do Zdic narazil na železničním přejezdu se světelným výstražným zařízením (bez závor) do osobního automobilu s rakouskou poznávací značkou.

Vlak jel v době srážky rychlostí 72 kilometry v hodině. Při nehodě zahynul šedesátiletý řidič osobního automobilu, škoda na automobilu se odhaduje na půl miliónu korun, na soupravě vlaku pak na 20 tisíc korun. Doprava na jednokolejné železniční trati byla obnovena v 15.45 hodin.

Podle svědků bylo v době srážky výstražné zabezpečovací zařízení v činnosti. Jeho správnou funkci potvrdilo i komisionální přezkoušení. Vrchní inspektor Drážní inspekce, který nehodu vyšetřuje, konstatoval, že přejezd je řádně označen výstražnými kříži i vzdálenostními upozorňovacími a na stranu, z níž přijížděl vlak, jsou dobré rozhledové poměry. Proto by při dodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích (viz níže) ze strany řidiče nemělo k nehodě dojít ani v případě, kdy by zabezpečovací zařízení bylo mimo provoz. Nehoda je stále v šetření, nicméně podle všeho za ni nemohla železnice.

Podle statistik Drážní inspekce zemřelo od ledna do srpna letošního roku při 186 střetech na železničních přejezdech celkem 22 osob a dalších 76 bylo zraněno. Letos se více než polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu. Účastníci silničního provozu totiž často vjíždějí na koleje ještě bezprostředně poté, když výstražná světla začnou blikat. První automobil většinou koleje přejede, jeho následovníci však již takové štěstí většinou nemívají. Řidiči se také pokoušejí přejet přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená výstražná světla stále blikají. Neuvědomují si ale, že ve velmi krátkém časovém sledu může po stejné nebo druhé koleji přijíždět další vlak a vjedou přímo před něj.

Z toho důvodu provedla na začátku června Policie ČR ve spolupráci s Drážní inspekcí dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Podle svých statistik Drážní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní této akce bylo na těchto místech zjištěno celkem 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30

km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Drážní inspekce vytipovala pouze 67 přejezdů, je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Drážní inspekce, z nichž vyplývá, že za 99 procent všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.

Z výsledků policejní akce na přejezdech je zřejmé, že instalace drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nemůže vyřešit tragickou bilanci nehodovosti. Blikající výstražné světelné zařízení lze totiž přirovnat k červenému signálu na křižovatce a v obou případech je řidič povinen zastavit. Zatímco projetí křižovatky na červenou bez zranění je však poměrně časté, nerespektování výstrahy na přejezdu končí v drtivé většině případů velmi tragicky. Ani sebelepší automobil nemá šanci odolat nárazníkům velmi těžkého rozjetého vlaku. A strojvedoucí nemůže nehodě zabránit, neboť k úplnému zastavení vlakové soupravy je leckdy potřeba vzdálenosti až jednoho kilometru! Právě z toho důvodu má vlak na přejezdu vždy přednost před automobilem.

V žádném případě však nelze považovat železniční přejezd za nebezpečné místo. Každý přejezd v České republice je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Pokud by řidiči automobilů ve všech bodech respektovali zákon o provozu na pozemních komunikacích, nemusely by ročně u nás umírat desítky lidí.

V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Negativní trend pokračuje i v roce 2004. Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé sedmé nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce.

Ze statistik i z policejní akce vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidič se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před

železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící dražní vozidlo. Příným důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacítka případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdil a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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). Řidič 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 dražní 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 22. září 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-654/2004-DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Nehoda na přejezdu: Mrtvý řidič a alkohol u strojvedoucího

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes v 8.33 hodin v železniční stanici Lískovec u Frýdku-Místku na trati Ostrava-Valašské Meziříčí. Montážní vůz trakčního vedení se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací (bez závor), která byla v činnosti, střetl s malotraktorem.

Při nehodě byl těžce raněn 68letý řidič malotraktoru. Při příjezdu záchranné lékařské služby nejevil známky života. Lékařům se ho sice povedlo na pár minut oživit, ale muž posléze svým zraněným podlehl. Při nehodě vznikla škoda na drážním vozidle ve výši 300 tisíc korun. Doprava na jednokolejném železničním trati byla obnovena v 10.42 hodin.

Vrchní inspektor Drážní inspekce, který nehodu vyšetřuje, konstatoval, že přejezd je řádně označen výstražnými kříži a na stranu, z níž přijížděl vlak, jsou dobré rozhledové poměry. Proto by při dodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích (viz níže) ze strany řidiče nemělo k nehodě dojít ani v případě, kdy by zabezpečovací zařízení bylo mimo provoz. Nehoda se sice stále ještě šetří, nicméně podle dosavadních výsledků je za ni zodpovědný řidič malotraktoru.

Za obzvlášť znepokojivý ale Drážní inspekce považuje fakt, že strojvedoucí montážního vozu měl opakovanou orientační dechovou zkoušku na alkohol s pozitivním výsledkem, a to 1,4 a 0,9 promile. Proto byl odvezen k provedení odběru krve. Podle dlouhodobých statistik Drážní inspekce je ale zjištění alkoholu v krvi u strojvedoucích velmi ojedinělý případ a většinou se jedná spíše o zbytkový alkohol z předcházejícího dne.

Podle statistik Drážní inspekce zemřelo od ledna do srpna letošního roku při 186 střetech na železničních přejezdech celkem 22 osob a dalších 76 bylo zraněno. Letos se více než polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu. Účastníci silničního provozu totiž často vjíždějí na koleje ještě bezprostředně poté, když výstražná světla začnou blikat. První automobil většinou koleje přejede, jeho následovníci však již takové štěstí většinou nemívají. Řidiči se také pokoušejí přejet přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená výstražná světla stále blikají. Neuvědomují si ale, že ve velmi krátkém časovém sledu může po stejné nebo druhé koleji přijíždět další vlak a vjedou přímo před něj.

Z toho důvodu provedla na začátku června Policie ČR ve spolupráci s Drážní inspekcí dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Podle svých statistik Drážní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází

nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní této akce bylo na těchto místech zjištěno celkem 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30 km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Drážní inspekce vytipovala pouze 67 přejezdů, je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Drážní inspekce, z nichž vyplývá, že za 99 procent všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.

Z výsledků policejní akce na přejezdech je zřejmé, že instalace drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nemůže vyřešit tragickou bilanci nehodovosti. Blikající výstražné světelné zařízení lze totiž přirovnat k červenému signálu na křižovatce a v obou případech je řidič povinen zastavit. Zatímco projetí křižovatky na červenou bez zranění je však poměrně časté, nerespektování výstrahy na přejezdu končí v drtivé většině případů velmi tragicky. Ani sebelepší automobil nemá šanci odolat nárazníkům velmi těžkého rozjetého vlaku. A strojvedoucí nemůže nehodě zabránit, neboť k úplnému zastavení vlakové soupravy je leckdy potřeba vzdálenost až jednoho kilometru! Právě z toho důvodu má vlak na přejezdu vždy přednost před automobilem.

V žádném případě však nelze považovat železniční přejezd za nebezpečné místo. Každý přejezd v České republice je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Pokud by řidiči automobilů ve všech bodech respektovali zákon o provozu na pozemních komunikacích, nemusely by ročně u nás umírat desítky lidí.

V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Negativní trend pokračuje i v roce 2004. Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé sedmé nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce.

Ze statistik i z policejní akce vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim

ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacítká případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdil a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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). Řidič u železničního přejezdu také nesmí 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 29. září 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-667/2004-DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Další smrt na přejezdu, železnice opět bez viny

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes ve 14.09 hodin poblíž železniční stanice Nesovice na trati Bmo-Uherské Hradiště. Rychlík jedoucí z Brna do Bylnice se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací (bez závor), která byla podle všeho v činnosti, střetl s osobním automobilem felicie.

Při nehodě zemřel 48letý řidič automobilu. Předběžná škoda na automobilu byla vyčíslena na 100 tisíc korun, na majetku Českých drah na stejnou částku. Doprava na dvojkolejně trati byla přerušena pouze na jedné koleji, takže nemusela být zavedena náhradní autobusová doprava.

Vrchní inspektor Drážní inspekce, který nehodu vyšetřuje, konstatoval, že přejezd je řádně označen výstražnými kříži a velmi přehledný (železnice vede souběžně se silnicí, automobil jel stejným směrem jako vlak). Proto by při dodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích (viz níže) ze strany řidiče nemělo k nehodě dojít ani v případě, kdyby zabezpečovací zařízení bylo mimo provoz. Nehoda se sice stále ještě šetří, nicméně podle dosavadních výsledků není odpovědnost na straně Českých drah, a. s.

Podle statistik Drážní inspekce zemřelo od ledna do září letošního roku při 202 střetech na železničních přejezdech celkem 27 osob a dalších 82 bylo zraněno. Letos se více než polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu. Účastníci silničního provozu totiž často vjíždějí na koleje ještě bezprostředně poté, když výstražná světla začnou blikat. První automobil většinou koleje přejede, jeho následovníci však již takové štěstí většinou nemívají. Řidiči se také pokoušejí přejet přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená výstražná světla stále blikají. Neuvědomují si ale, že ve velmi krátkém časovém sledu může po stejné nebo druhé koleji přijíždět další vlak a vjedou přímo před něj.

Z toho důvodu provedla na začátku června Policie ČR ve spolupráci s Drážní inspekcí dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Podle svých statistik Drážní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní této akce bylo na těchto místech zjištěno celkem 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30 km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Drážní inspekce vytipovala pouze 67 přejezdů, je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Drážní inspekce, z nichž vyplývá, že za 99 procent všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.

Z výsledků policejní akce na přejezdech je zřejmé, že instalace drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nemůže vyřešit tragickou bilanci nehodovosti. Blikající výstražné světelné zařízení lze totiž přirovnat k červenému signálu na křižovatce a v obou případech je řidič povinen zastavit. Zatímco projetí křižovatky na červenou bez zranění je však poměrně časté, nerespektování výstrahy na přejezdu končí v drtivé většině případů velmi tragicky. Ani sebelepší automobil nemá šanci odolat nárazníkům velmi těžkého rozjetého vlaku. A strojvedoucí nemůže nehodě zabránit, neboť k úplnému zastavení vlakové soupravy je leckdy potřeba vzdálenosti až jednoho kilometru! Právě z toho důvodu má vlak na přejezdu vždy přednost před automobilem.

V žádném případě však nelze považovat železniční přejezd za nebezpečné místo. Každý přejezd v České republice je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Pokud by řidiči automobilů ve všech bodech respektovali zákon o provozu na pozemních komunikacích, nemusely by ročně u nás umírat desítky lidí.

V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Negativní trend pokračuje i v roce 2004. Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé sedmé nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce.

Ze statistik i z policejní akce vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidič se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto

pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacítká případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdil a narazil do boku projíždějícího vlaku!

Připomeňme, že zákon o provozu na pozemních komunikacích mj. stanoví, že před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášt' opatrně, zejména se přesvědčit, zda může křížení kolejí se silnicí bezpečně přejet. Vozidla mají přes trať přejíždět v tom pořadí, v jakém k 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). Řidič 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 7. října 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-685/2004-DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Dnešek na přejezdech: 1 mrtvý a 3 zranění, důvodem je opět nekázeň řidičů

Dražní inspekce od dnešního rána do 18. hodiny večer zaznamenala čtyři nehody na železničních přejezdech, při nichž zemřel člověk a další 3 osoby byly zraněny. I když šetření všech těchto nešťastných událostí nebylo dosud ukončeno, s největší pravděpodobností bude vždy vina na straně řidiče automobilů.

První dnešní nehoda na železničním přejezdu se odehrála v 5.17 hodin mezi stanicemi Písek a Čížová v jižních Čechách. Spěšný vlak jedoucí z Protivína do Zdic se na přejezdu zabezpečeném výstražnou světelnou signalizací (bez závor) srazil s osobním automobilem Fiat Tempra. Vlak jel v té době rychlostí přibližně 70 kilometrů v hodině a po srážce sunul před sebou automobil 179 metrů. Při nehodě byl těžce zraněn čtyřicetiletý řidič osobního automobilu. Škoda na vozidle se odhaduje na 80 tisíc korun, na vlaku na 150 tisíc korun a na trati na 5 tisíc korun. Provoz na jednokolejné trati byl obnoven v 7.30 hodin.

V době srážky bylo podle všeho výstražné zabezpečovací zařízení v činnosti. Jeho správnou funkci potvrdilo i komisionální přezkoušení. Vrchní inspektor Dražní inspekce, který nehodu vyšetřuje, konstatoval, že přejezd je řádně označen výstražnými kříži a na vlak bylo z místa, odkud přijížděl automobil, vidět bez problémů. Proto by při dodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích (viz níže) ze strany řidiče nemělo k nehodě dojít ani v případě, kdy by zabezpečovací zařízení bylo mimo provoz. Nehoda je stále v šetření, nicméně podle všeho za ni nemohla železnice.

V 6.42 hodin se mezi zastávkou Libošovice a stanicí Sobotka ve východních Čechách srazil na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži osobní vlak z Mladějova v Čechách do Mladé Boleslavi s Avii Furgon. Při této kolizi nebyl nikdo zraněn. Předběžná škoda byla vyčíslena na 80 tisíc korun na automobilu, 50 tisíc na vlaku a 2 tisíce korun na kolejích. Doprava byla obnovena v 10.32 hodin. I tato nehoda je stále v šetření, ale protože byl přejezd zabezpečen výstražnými kříži, bude zřejmě opět železnice bez viny.

Další nehoda na přejezdu se odehrála ve 13.40 hodin opět ve východních Čechách. Soupravový vlak bez cestujících se na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži střetl mezi zastávkou Bohousová a stanicí Žamberk (trať Týniště nad Orlicí-Letohrad) s automobilem značky Škoda. Řidič byl lehce zraněn. Škoda na automobilu byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc korun, na vlaku pak na 50 tisíc korun. Provoz na trati byl obnoven v 15.25 hodin. I v tomto případě se stále ještě šetří, nicméně opět zřejmě nedošlo k pochybení Českých drah, a. s.

Nejtragičtější nehoda dnešního dne se odehrála v 15.35 hodin u obce Hodějovice na jižní Moravě. Mezi zastávkou Křižanovice a stanicí Slavkov u Bma se rychlík jedoucí

z Bojkovic do Brna na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací (bez závor), která byla podle všeho v činnosti, střetl s osobním automobilem Škoda 120. Při nehodě byl těžce zraněn 18letý řidič automobilu, jeho šestnáctiletá spolujezdkyně na místě zahynula. Předběžná škoda na automobilu byla vyčíslena na 10 tisíc korun, na majetku Českých drah na 50 tisíc korun. Správnou funkci signalizace na přejezdu potvrdilo komisionální přezkoušení. Doprava na dvojkolejně trati byla přerušena pouze na jedné koleji, její zprovoznění očekáváme každou chvíli.

I v tomto případě konstatoval vrchní inspektor Dražní inspekce, že přejezd je řádně označen výstražnými kříži a velmi přehledný. Proto by při dodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích (viz níže) ze strany řidiče nemělo k nehodě dojít ani v případě, kdyby zabezpečovací zařízení bylo mimo provoz. Nehoda se sice stále ještě šetří, nicméně zde opět nebude vina na straně železnice.

Podle statistik Dražní inspekce zemřelo od ledna do září letošního roku při 202 střetech na železničních přejezdech celkem 27 osob a dalších 82 bylo zraněno. Letos se více než polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu. Účastníci silničního provozu totiž často vjíždějí na koleje ještě bezprostředně poté, když výstražná světla začnou blikat. První automobil většinou koleje přejede, jeho následovníci však již takové štěstí většinou nemívají. Řidiči se také pokoušejí přejet přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená výstražná světla stále blikají. Neuvědomují si ale, že ve velmi krátkém časovém sledu může po stejné nebo druhé koleji přijíždět další vlak a vjedou přímo před něj.

Z toho důvodu provedla na začátku června Policie ČR ve spolupráci s Dražní inspekcí dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Podle svých statistik Dražní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní této akce bylo na těchto místech zjištěno celkem 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30 km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Dražní inspekce vytipovala pouze 67 přejezdů, je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Dražní inspekce, z nichž vyplývá, že za 99 procent všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.

Z výsledků policejní akce na přejezdech je zřejmé, že instalace drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nemůže vyřešit tragickou bilanci nehodovosti. Blikající výstražné světelné zařízení lze totiž přirovnat k červenému signálu na křižovatce a v obou případech je řidič povinen zastavit. Zatímco projetí křižovatky na červenou bez zranění je však poměrně časté, nerespektování výstrahy na přejezdu končí v drtivé většině případů velmi tragicky. Ani sebelepší automobil nemá šanci odolat nárazníkům velmi těžkého rozjetého vlaku. A strojvedoucí nemůže nehodě zabránit, neboť k úplnému zastavení vlakové soupravy je leckdy potřeba vzdálenosti až jednoho kilometru! Právě

z toho důvodu má vlak na přejezdu vždy přednost před automobilem.

V žádném případě však nelze považovat železniční přejezd za nebezpečné místo. Každý přejezd v České republice je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Pokud by řidiči automobilů ve všech bodech respektovali zákon o provozu na pozemních komunikacích, nemusely by ročně u nás umírat desítky lidí.

V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Negativní trend pokračuje i v roce 2004. Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé sedmé nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce.

Ze statistik i z policejní akce vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnosti si před železničním přejezdem počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidič se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacítku případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdl a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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). Řidič 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 příjíždějící 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 19. října 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-733/2004-DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Srážka vlaku a drezíny u Pacova

Dnes v 10.33 hodin se nedaleko Pacova na Pelhřimovsku srazil osobní vlak jedoucí z Pelhřimova do Tábora se služební drezínou. Při nehodě byli zraněni 3 zaměstnanci ČD na služební drezíně. Dva těžce zranění muži (56 a 58 let) byli převezeni do nemocnice v Táboře, třetí muž (31 let) je s lehkým zraněním v nemocnici v Pelhřimově. Ve vlaku cestovalo 10 lidí, z nichž byla dvouletá dívka převezena kvůli stížnostem na bolest hlavy do nemocnice v Humpolci na pozorování.

Doprava na jednokolejné trati Tábor–Homí Cerekev je přerušena v úseku Pacov–Nová Cerekev. S odklizením se začalo krátce po 14. hodině. Oba vlaky jsou do sebe zaklíněny, proto k vyproštění vyrazil nehodový vlak z Veselí nad Lužnicí. Zprovoznění trati se plánuje na večer. Hodně ale bude záležet na počasí – na Vysočině jsou velmi nepříznivé povětrnostní podmínky se sněžením, v okolí nehody je přibližně 20 centimetrů sněhu.

Orientační dechová zkouška u strojvedoucího osobního vlaku vyloučila požití alkoholu. Výsledky u posádky drezíny zatím nejsou k dispozici. Škoda na motorovém osobním vlaku je odhadována na 100 tisíc korun, škoda na drezíně na 5 tisíc korun. Při nehodě nebyly poškozeny koleje.

Vrchní inspektor Drážní inspekce, který nehodu vyšetřuje, předběžně vyloučil jako příčinu nehody selhání techniky. Drezína se měla s motorovým osobním vlakem minout v Pacově. Proč tomu tak nebylo, je předmětem dalšího šetření. Přestože je celá událost stále v šetření a tudíž na stanovení přesné příčiny je ještě brzy, jedná se zřejmě o selhání lidského činitele a fatální porušení právních norem České republiky (konkrétně vyhlášky č. 173/1995, kterou se vydává dopravní řád drah).

V Praze dne 9. listopadu 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-829/2004-DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

U Prostějova zahynulo 5 vojáků, zabezpečovací zařízení na přejezdu však fungovalo

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes ve 12.05 hodin u železniční zastávky Vrahovice nedaleko Prostějova. Rychlík jedoucí z Olomouce do Brna se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací (bez závor), která byla podle všeho v činnosti, střetl s vojenským automobilem Tatra.

Při nehodě zemřelo pět vojáků, dalších šest utrpělo těžké zranění. Strojvedoucí rychlíku a jedna cestující byli lehce zraněni. Při srážce vykolejila lokomotiva a byl vyvrácen jeden sloup trakčního vedení a další 3 stožáry byly poškozeny. Předběžná hmotná škoda byla vyčíslena na více než 10 milionů korun (5,5 milionu souprava vlaku, 4 miliony trolejové vedení, 50 tisíc koleje, 10 tisíc přejezdové zabezpečovací zařízení, 900 tisíc vojenský automobil).

Doprava na důležité jednokolejné trati byla přerušena mezi stanicemi Vrbátky a Prostějov hlavní nádraží. Obnovení provozu se předpokládá nejdříve v nočních hodinách dnešního dne.

Vzhledem k závažnosti následků se na místo nehody dostavili generální inspektor Drážní inspekce Bc. Zdeněk Žák, jeho náměstek Ing. Michal Miklenda a dva vrchní inspektoři Drážní inspekce. Konstatovali, že přejezd je přehledný, proto by při dodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích (viz níže) ze strany řidiče nemělo k nehodě dojít ani v případě, kdy by zabezpečovací zařízení bylo mimo provoz. Tuto variantu ale vyloučilo komisionální přezkoušení zabezpečovacího zařízení (vše bylo v pořádku), proto odpovědnost za nehodu nebudou mít České dráhy, a. s.

Podle statistik Drážní inspekce zemřelo od ledna do 5. prosince včetně letošního roku při 256 střetech na železničních přejezdech celkem 39 osob a dalších 115 bylo zraněno. Letos se polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu. Účastníci silničního provozu totiž často vjíždějí na koleje ještě bezprostředně poté, když výstražná světla začnou blikat. První automobil většinou koleje přejede, jeho následovníci však již takové štěstí většinou nemívají. Řidiči se také pokoušejí přejet přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená výstražná světla stále blikají. Neuvědomují si ale, že ve velmi krátkém časovém sledu může po stejné nebo druhé koleji přijíždět další vlak a vjedou přímo před něj.

Z toho důvodu provedla na začátku června Policie ČR ve spolupráci s Drážní inspekcí

dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Podle svých statistik Drážní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní této akce bylo na těchto místech zjištěno celkem 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30 km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Drážní inspekce vytipovala pouze 67 přejezdů, je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Drážní inspekce, z nichž vyplývá, že za 99 procent všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.

Z výsledků policejní akce na přejezdech je zřejmé, že instalace drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nemůže vyřešit tragickou bilanci nehodovosti. Blikající výstražné světelné zařízení lze totiž přirovnat k červenému signálu na křižovatce a v obou případech je řidič povinen zastavit. Zatímco projetí křižovatky na červenou bez zranění je však poměrně časté, nerespektování výstrahy na přejezdu končí v drtivé většině případů velmi tragicky. Ani sebelepší automobil nemá šanci odolat nárazníkům velmi těžkého rozjetého vlaku. A strojvedoucí nemůže nehodě zabránit, neboť k úplnému zastavení vlakové soupravy je leckdy potřeba vzdálenost až jednoho kilometru! Právě z toho důvodu má vlak na přejezdu vždy přednost před automobilem.

V žádném případě však nelze považovat železniční přejezd za nebezpečné místo. Každý přejezd v České republice je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Pokud by řidiči automobilů ve všech bodech respektovali zákon o provozu na pozemních komunikacích, nemusely by ročně u nás umírat desítky lidí.

V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Negativní trend pokračuje i v roce 2004. Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé sedmé nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce.

Ze statistik i z policejní akce vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblížili se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí

však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až 50 km.h⁻¹. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacítká případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdl a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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 9. prosince 2004

Tisková zpráva

Č. j.: 5-875/2004-DI

Těšnov 5

110 00 Praha 1

Srážka na přejezdu v Ivančicích na Brněnsku

Drážní inspekce vyšetřuje nehodu, k níž došlo dnes v 9.00 hodin u zastávky Ivančice město. Nákladní vlak jedoucí z Oslavan do Moravských Bránic se na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži střetl s osobním automobilem audi, v němž cestovali tři lidé. Vlak, jehož rychlost se v té době pohybovala kolem 27 kilometrů v hodině, tlačil před sebou automobil 61 metrů.

Při nehodě došlo ke zranění dvou osob. Mladá dívka byla letecky přepravena do nemocnice, řidič utrpěl lehké zranění. Předběžná škoda na automobilu byla vyčíslena na 400 tisíc korun, na lokomotivě na pět tisíc korun. Stejná škoda je odhadována i na kolejích, dalších zhruba 20 tisíc korun si vyžádá oprava telekomunikačního kabelu vedoucího podél kolejí. Doprava na jednokolejné trati byla přerušena do 11.00 hodin.

Vrchní inspektor Drážní inspekce, který nehodu vyšetřuje, konstatoval, že přejezd je řádně označen výstražnými kříži a velmi přehledný (železnice vede souběžně se silnicí, automobil jel stejným směrem jako vlak). Proto by při dodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích (viz níže) ze strany řidiče nemělo k nehodě dojít ani v případě, kdyby zabezpečovací zařízení bylo mimo provoz. Nehoda se sice stále ještě šetří, nicméně podle dosavadních výsledků není odpovědnost na straně Českých drah, a. s.

Podle statistik Drážní inspekce zemřelo od ledna do 5. prosince včetně letošního roku při 256 střetech na železničních přejezdech celkem 39 osob a dalších 115 bylo zraněno. Letos se polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy řidiči motorových vozidel brána na lehkou váhu. Účastníci silničního provozu totiž často vjíždějí na koleje ještě bezprostředně poté, když výstražná světla začnou blikat. První automobil většinou koleje přejede, jeho následovníci však již takové štěstí většinou nemívají. Řidiči se také pokoušejí přejet přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená výstražná světla stále blikají. Neuvědomují si ale, že ve velmi krátkém časovém sledu může po stejné nebo druhé koleji přijíždět další vlak a vjedou přímo před něj.

Z toho důvodu provedla na začátku června Policie ČR ve spolupráci s Drážní inspekcí dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Podle svých statistik Drážní inspekce určila přejezdy, na kterých dochází nejčastěji ke srážkám vlaků s automobily. Během dvou dní této akce bylo na těchto místech zjištěno celkem 1 720 přestupků řidičů automobilů. Nejčastěji se jednalo o porušení nejvyšší povolené rychlosti, policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí v době, kdy je to zakázáno. Během akce policie odhalila například i řidiče, který jel přes přejezd nedaleko

Opavy rychlostí 130 kilometrů v hodině, i když zákon stanovuje maximální rychlost pouze 30 km/h.

Vzhledem k tomu, že pro policejní akci Drážní inspekce vytipovala pouze 67 přejezdů, je počet 1 720 zjištěných přestupků řidičů automobilů velmi varující (na jeden přejezd připadlo cca 26 případů porušení zákona). Navíc to potvrzuje statistiky Drážní inspekce, z nichž vyplývá, že za 99 procent všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.

Z výsledků policejní akce na přejezdech je zřejmé, že instalace drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nemůže vyřešit tragickou bilanci nehodovosti. Blikající výstražné světelné zařízení lze totiž přirovnat k červenému signálu na křižovatce a v obou případech je řidič povinen zastavit. Zatímco projetí křižovatky na červenou bez zranění je však poměrně časté, nerespektování výstrahy na přejezdu končí v drtivé většině případů velmi tragicky. Ani sebelepší automobil nemá šanci odolat nárazníkům velmi těžkého rozjetého vlaku. A strojvedoucí nemůže nehodě zabránit, neboť k úplnému zastavení vlakové soupravy je leckdy potřeba vzdálenost až jednoho kilometru! Právě z toho důvodu má vlak na přejezdu vždy přednost před automobilem.

V žádném případě však nelze považovat železniční přejezd za nebezpečné místo. Každý přejezd v České republice je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Pokud by řidiči automobilů ve všech bodech respektovali zákon o provozu na pozemních komunikacích, nemusely by ročně u nás umírat desítky lidí.

V roce 2003 došlo k 298 nehodám na železničních přejezdech, při nichž bylo celkem 68 osob usmrceno a 156 osob utrpělo újmu na zdraví. Drtivá většina všech těchto mimořádných událostí byla způsobena účastníky silničního provozu nedovoleným vjezdem na železniční přejezd v důsledku porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V roce 2002 se na železničních přejezdech v České republice odehrálo celkem 235 střetů silničních a drážních vozidel, při nichž zahynulo 24 osob a 161 osob bylo zraněno. Z těchto čísel vyplývá, že počet usmrcených osob se loni vyšplhal na 283 procenta stavu roku 2002! Negativní trend pokračuje i v roce 2004. Alarmující je také skutečnost, že zatímco v roce 2002 připadal v průměru na deset střetnutí na přejezdu jeden mrtvý, loni umírá člověk již při každé sedmé nehodě. Pokud se zásadním způsobem nezmění chování řidičů, lze předpokládat, že podobná čísla Drážní inspekce zaznamená také v letošním roce.

Ze statistik i z policejní akce vyplývá, že drtivou většinu střetů na železničních přejezdech způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Ten ukládá mimo jiné všem řidičům povinnost si před železničním přejezdem počínat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou železniční přejezd bezpečně přejet (tzn. se musí rozhlédnout, neblíží-li se vlak). Tuto klíčovou podmínku pro bezpečné přejetí kolejí však málokdo dodržuje. Řidiči se často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a že přehlédli kmitající výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

Společně s porušováním výše uvedeného pravidla také účastníci silničního provozu velmi často překračují nejvyšší povolenou rychlost před přejezdem. Ve vzdálenosti 50 metrů před kolejemi smí řidič automobilu jet rychlostí nejvýše 30 kilometrů v hodině, pouze

v případě, kdy na výstražném zařízení svítí přerušované bílé světlo, smí 50 m před železničním přejezdem jet rychlostí až $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Pokud by všichni řidiči dodržovali toto pravidlo, měli by u drtivé většiny přejezdů dostatek času včas reagovat na přijíždějící drážní vozidlo. Příмым důkazem, že se tak neděje, potvrzuje dvacítká případů z loňského roku, kdy řidič svůj automobil neubrzdl a narazil do boku projíždějícího vlaku!

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 k 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 23. prosince 2004

HODNOCENÍ PREVENCE, OSVĚTY A MEDIÁLNÍ ČINNOSTI

Souhmem: Drážní inspekce v roce 2004 pokračovala v nastoupeném trendu intenzivní komunikace. U představitelů masmédií:

- svým kvalitním servisem získala renomé odborné a informované instituce,
- stala se prvotním zdrojem informací o mimořádných událostech a vyhledávanou institucí v oblasti prevence na drahách.

Komunikace DI je založena na premise, že jako nezávislý garant bezpečnosti drážní dopravy si nemůže dovolit neposkytovat informace a zamlžovat fakta. Musí umět vždy přesně a věcně zareagovat. Ve snaze ještě zvýšit preciznost komunikace Drážní inspekce s médii tiskový mluvčí pravidelně trénuje vrchní inspektory v mediální komunikaci. V následujících letech bude Drážní inspekce i nadále udržovat autoritu nejvyššího státního dozorového orgánu ve věci bezpečnosti drah a drážní dopravy a zároveň komunikovat tak, aby zabránila zbytečnému poškození provozovatelů drah či drážní dopravy.



***DALŠÍ ČINNOSTI
DRÁŽNÍ INSPEKCE***

SPOLUPRÁCE S PARTNERY

Spolupráce s partnery je pro správné fungování činnosti Drážní inspekce nezbytné. Jen správná komunikace totiž zajistí včasnou a efektivní aplikaci zjištěných poznatků a napomáhá neustálému zvyšování bezpečnosti drah a drážní dopravy.

Drážní inspekce je nezávislou institucí proto, aby objektivně mohla stanovit příčiny mimořádných událostí a určit jejich viníka. Aby mohla co nejlépe naplnit toto poslání, spolupracuje zejména s drážními správními úřady, které stanovují bezpečnostní podmínky provozovatelům. Drážní inspekce oznamuje těmto regulátorům všechna zásadní zjištění při výkonu své činnosti tak, aby mohly včas reagovat a předejít případným nehodám.

V České republice je v této oblasti nejvýznamnějším partnerem Drážní inspekce Drážní úřad. Tomu předává informace o nedostacích zjištěných při výkonu státního dozoru na dráhách a bezpečnostní doporučení plynoucí ze závěrů šetření mimořádných událostí.

Ministerstvu dopravy ČR Drážní inspekce svými poznatky přispívá k legislativní činnosti. Upozorňuje na existující nedostatky, navrhuje jejich řešení a vyjadřuje se k připravovaným právním předpisům. Po přijetí evropské směrnice o bezpečnosti železnic zpracovala rozsáhlou analýzu identifikující rozpory mezi touto směrnicí a tuzemskou legislativou. Prohlubuje se však kooperace i z dalšími institucemi.

K plodné spolupráci přispívá i skutečnost, že je Drážní inspekce zapsána do seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost v oboru doprava k posuzování příčin vzniku mimořádných událostí. Ročně zpracovává řadu odborných analýz, které slouží jako podklady pro orgány státní správy a mezinárodní instituce.

SPOLUPRÁCE S DRÁŽNÍM ÚŘADEM

Spolupráce s Drážním úřadem byla po celý rok na výborné úrovni. Spočívala především v provádění vzájemné koordinace výkonu státních dozorů dle vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce. Drážní úřad poskytoval pravidelně Drážní inspekci aktualizované soubory s údaji o železničních vlečkách, vydaných úředních povolení k provozování dráhy, licencích o provozování drážní dopravy a vydaných osvědčení dopravci. V roce 2004 byly uskutečněny čtyři společné státní dozory Drážní inspekce a Drážního úřadu na železničních vlečkách.

V roce 2004 podala Drážní inspekce Drážnímu úřadu tři podněty k řešení. Jednalo se

o problematiku:

- železničních přejezdů v km 23,988 a 26,329 v traťovém úseku Turnov – Jičín, kde provozovatelem dráhy a drážní dopravy jsou České dráhy, a. s. Při přejetí železničního přejezdu autobusem nebo jiným dlouhým silničním vozidlem ve směru z obce Pelešany a Sedmihorky, směrem k silnici II. třídy čís. 35, kde je povinnost dát přednost v jízdě silničním vozidlům jedoucím po silnici čís. 35, stojí zadní část autobusu v průjezdném průřezu dráhy. Tento stav ohrožuje bezpečnost provozování drážní dopravy. Podnět byl zaslán i PČR Semily a Krajskému úřadu Libereckého kraje, odboru dopravy. Problematika železničních přejezdů se vzdáleností za přejezdem k překážce (např. křižovatce s hlavní silnicí) menší než 22 metrů se v současné době projednává i v komisi Odboru drah, železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy pro železniční přejezdy,
- závad na vlečce SVA Holýšov, které nebyly odstraněny ve stanoveném termínu. Dražní úřad na základě upozornění Dražní inspekce se společností SVA Holýšov zahájil správní řízení a uložil jí pokutu,
- závad v silničním značení železničního přejezdu v km 2,250 železniční dráhy regionální Karlovy Vary – Merklín. I když kontrola silničního dopravního značení nespadá primárně do oblasti působnosti Dražní inspekce, vzhledem ke skutečnosti, že i silniční značení ovlivňuje bezpečnost dopravy na železničních přejezdech, upozornila Dražní inspekce na tento problém Dražní úřad a po konzultaci s ním příslušného správce pozemní komunikace.

Pro zjednodušení a zefektivnění komunikace mezi Dražní inspekcí a Dražním úřadem se v roce 2004 obě instituce dohodly na vybudování společně sdílených on-line databází a již zahájily první nezbytné technické kroky k jejich realizaci.

SPOLUPRÁCE S DALŠÍMI PARTNERY

V oblasti odborné činnosti pokračovala Dražní inspekce ve spolupráci s partnerskými institucemi, především s Ministerstvem dopravy České republiky, Policií ČR a také s jednotlivými občany, kdy řešila jejich podněty týkající se bezpečnosti provozování drážní dopravy. V průběhu roku 2004 navázala DI spolupráci s vysokými a vyššími odbornými školami. Společně s Policií ČR, která je důležitým partnerem při šetření mimořádných

událostí především na železničních přejezdech, připravila Drážní inspekce dvoudenní dopravně-bezpečnostní akci, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů na železničních přejezdech a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a jejich tragických následků. Závěry této kontroly potvrdily již dříve vyplývající fakta z dlouhodobých statistik Drážní inspekce. Ty za dominantní příčinu nehod na přejezdech označují nesoustředěnost a nezodpovědné chování řidičů, což je jednoznačné porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích. Toto zjištění potvrdilo potřebu aktivní role Drážní inspekce při prevenci mimořádných událostí na železničních přejezdech. V rámci prevence vystoupili zaměstnanci Drážní inspekce se svými příspěvky na různých odborných fórech a jsou zastoupeni v řadě odborných komisí (např. dopravní komise na krajích či dopravní komise při Ministerstvu dopravy).

Ve druhé polovině roku 2004 Drážní inspekce zesílila své zahraniční aktivity a rozšířila své kontakty s obdobnými institucemi v zemích Evropské unie. Drážní inspekce se svými z praxe nabytými poznatky komunikovala se zahraničními partnerskými institucemi a aktivně sledovala zakládání nových v dalších zemích Evropské unie.

LEGISLATIVNÍ ČINNOST

Provozování drah a drážní dopravy je v České republice upraveno zákonem 266/1994 Sb., o dráhách, na který navazují prováděcí vyhlášky. Zahájení činnosti Drážní inspekce byla dotvořena struktura státní správy v oblasti drah a tím začaly být provozovatelé drah a drážní dopravy vedeni k přísnému dodržování platné legislativy v praxi. Na základě získaných zkušeností z praxe pak Drážní inspekce identifikovala nejzávažnější nedostatky v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách, a v souvisejících vyhláškách. Drážní inspekce zároveň navrhla řešení těchto nedostatků. Jednalo se především o jednoznačné definice klíčových pojmů, pravomoci Drážní inspekce, problematiku výkonu státních dozorů v příhraničních oblastech a vztahu české legislativy k evropské legislativě v souvislosti s přijetím směrnice 49/2004/ES o bezpečnosti železnic Společenství. Drážní inspekce provedla komplexní analýzu tohoto dokumentu ve vztahu k české legislativě, na základě svých dosavadních zkušeností identifikovala právní a provozní problémy a vypracovala návrh řešení.

ZNALECKÁ ČINNOST

Dražní inspekce je v souladu s ustanovením zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, a vyhlášky č. 37/1967 Sb., k provedení zákona o znalcích a tlumočnících, zapsána do druhého oddílu seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost v oboru doprava k posuzování příčin vzniku mimořádných událostí, který vede Ministerstvo spravedlnosti ČR v oblasti:

- dražní železniční doprava (organizace práce a výkon dopravní služby),
- dražní železniční hnací vozidla,
- dražní 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 dražní dopravy.

V roce 2004 nebyl ze strany orgánů činných v trestním řízení vznesen na Dražní inspekci žádný požadavek na vypracování znaleckého posudku k posouzení vzniku mimořádné události na dráhách.

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Dražní inspekce ukládá pokuty provozovateli dráhy či dražní dopravy, kteří ji neohlásí vznik mimořádné události, neprovedou zjištění příčin a okolností jejího vzniku v souladu s prováděcím právním předpisem, nezajistí místo mimořádné události před příchodem Dražní inspekce nebo nesplní ve stanovené lhůtě opatření k předcházení vzniku mimořádných událostí určená Dražní inspekcí.

Na začátku roku 2004 probíhalo 38 správních řízení zahájených Dražní inspekcí v roce 2003 pro porušení vyhlášky č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v dražní dopravě. Všechna tato správních řízení byla vedena s Českými dráhami, a. s. V průběhu roku 2004 bylo 21 z těchto správních řízení zastaveno a 17 jich bylo postoupeno po odvolání na Ministerstvo dopravy ČR, které všechna rozhodnutí Dražní inspekce zrušilo.

V roce 2004 pak Dražní inspekce zahájila celkem 62 správních řízení. Z toho 46 bylo

vedeno se společností Ispat Nová Huť, a. s., pro neohlášení mimořádných událostí. Za nesplnění povinností v souvislosti s mimořádnými událostmi uložila Dražní inspekce v každém řízení pokutu, kterou provozovatel Ispat Nová Huť, a. s., uhradil.

Jedno ze správních řízení zahájených v roce 2004 bylo vedeno s Českými drahami, a. s., za nezajištění místa mimořádné události před příchodem zaměstnance Dražní inspekce. České dráhy se odvolaly a 28. 12. 2004 byl případ předán ministerstvu dopravy.

Zbývajících 15 správních řízení Dražní inspekce zahájila s Dopravním podnikem města Pardubice, a. s., přičemž ve 14 případech se jednalo o neohlášení vzniku mimořádné události a v jednom případě šlo o nezajištění místa mimořádné události před příchodem zaměstnance Dražní inspekce. Žádné z těchto řízení do 31. 12. 2004 nebylo ukončeno.

VNITŘNÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE

Dražní inspekce v roce 2004 zefektivnila svou práci. Toho dosáhla zejména nákupem dokumentační techniky a optimalizací spisové agendy tak, aby činnost instituce kladla minimální nároky na administrativu. Tento krok pozitivně ovlivnil výkon jednotlivých zaměstnanců a umožnil maximální využití času vrchních inspektorů pro práci v terénu.

Klíčovým faktorem při stabilizaci instituce byl počet systemizovaných míst. I když v souvislosti se zřízením Centrálního ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí bylo ministrem dopravy pro rok 2004 schváleno navýšení počtu zaměstnanců Dražní inspekce z 56 na 61 osob, na začátku roku 2004 překvapivě přišla informace, že má být tento počet snížen na 54 zaměstnance. To zahájilo řadu jednání mezi Dražní inspekcí a Ministerstvem dopravy o systemizaci DI. Na konci roku 2004 měla Dražní inspekce 61 zaměstnanců, avšak věc schválené systemizace stále nebyla vyřešena. V průběhu roku vzniklo na Ústředním inspektorátu Centrální ohlašovací pracoviště mimořádných událostí a počet 61 systemizovaných míst se ukázal být pro Dražní inspekci nezbytným minimem pro stabilní fungování instituce a plnění jejího poslání v alespoň základním rozsahu.

V roce 2004 se přestěhovala všechna pražská pracoviště Dražní inspekce. Kancelář Dražní inspekce a Odbor inspekce, které dříve sídlily na nábřeží Ludvíka Svobody 12, a Územní inspektorát Praha, s původní adresou Hybemská 5, se přestěhovaly na společné místo Těšnov 5. Tím se značně zjednodušila komunikace mezi těmito pracovišti a zlevnil provoz Dražní inspekce.

Před přestěhováním byla v objektu na Těšnově 5 vybudována místní počítačová síť, protože stávající datové rozvody neodpovídaly potřebám instituce. Do všech místností byl také pořízen nábytek, jelikož dosud používaný inventář nebyl v majetku Dražní inspekce a zůstal tedy v uvolňovaných prostorách.

HODNOCENÍ OSTATNÍ ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

Dražní inspekce v roce 2004 prohloubila již dříve navázanou spolupráci s dražními správními úřady a Ministerstvem dopravy. Rovněž zintenzivnila zahraniční komunikaci s partnerskými institucemi v zahraničí. Tato spolupráce je do budoucna dobrou zárukou flexibilní výměny zkušeností a poznatků za účelem co nejlépe zajistit bezpečné provozování drah a dražní dopravy v celé Evropě.

Počty ukončených správních řízení vedených v roce 2004 potvrzují, že odborná stanoviska Dražní inspekce jsou relevantní. Dokazuje to nezastupitelnou úlohu Dražní inspekce nejen v České republice, ale i na mezinárodní úrovni, kde se s nově vznikajícími institucemi v zahraničí může podělit o praktické zkušenosti z nelehkého období svého vzniku.



ZÁVĚR

Drážní inspekce v roce 2004 pokračovala v budování instituce. Na rozdíl od předchozího roku, do něhož vstupovala bez jakékoliv přípravy, metodiky a vybavení, se mohla již více zaměřit na plnění svého poslání. Jejím cílem vždy bylo, je a bude co nejvíce snížit nehodovost na všech dráhách v České republice. Přesto, že rok 2004 byl druhým rokem existence Drážní inspekce a pracovní podmínky zaměstnanců nebyly ještě zcela optimální, zvládla instituce kvantitativně i kvalitativně všechny úkoly k naplnění předmětu své činnosti.

Jako zásadní prioritu, prováděla Drážní inspekce důsledně dozorování všech závažných mimořádných událostí skupiny „A“ a „B“ na místě jejich vzniku, zejména střetnutí drážních a silničních vozidel na úroňových přejezdech. Pozornost však byla věnována i mimořádným událostem skupiny „C“, které by za změněných podmínek mohly vést ke vzniku vážné nehody.

V roce 2004 Drážní inspekce zaznamenala výrazný nárůst počtu mimořádných událostí oproti předchozímu období. Toto téměř padesátiprocentní zvýšení však neznámá, že v České republice došlo ke zhoršení bezpečnostní situace. Naopak, jedná se o zvýšení disciplíny provozovatelů drah a drážní dopravy, kteří díky systematickému působení Drážní inspekce ohlašovali všechny vzniklé mimořádné události. Konečně je tak možné relativně přesně vyhodnotit bezpečnostní situaci v oblasti drah a drážní dopravy.

Varující byl vysoký počet mimořádných událostí na železničních přejezdech, kde je bezpečnost drážního provozu ohrožována stále rostoucím podílem porušitelů zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k závažným následkům těchto mimořádných událostí na lidských životech, újmách na zdraví a materiálních škodách, zintenzivnila Drážní inspekce dohled nad plněním podmínek bezpečnosti železničního a silničního provozu na železničních přejezdech ze strany vlastníků, provozovatelů drah a dopravců.

V oblasti investigace potencionálních rizik se instituce zaměřila na přístup provozovatelů k bezpečnosti drah a drážní dopravy. Počet zjištěných nedostatků jak při preventivních státních dozorech, tak při zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí prokázal, že plnění povinností provozovatelů drah a dopravců vyplývajících ze zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, a prováděcích vyhlášek ještě není na potřebné úrovni. Drážní inspekce proto ukládáním opatření kodstranění zjištěných nedostatků a důslednou kontrolou jejich plnění účinně napomáhala ke zlepšení situace v oblasti

bezpečnosti, plynulosti a pravidelnosti drážního provozu.

Nezastupitelná byla odborná role Drážní inspekce při řešení rozporných stanovisek provozovatelů drah a dopravců k příčinám a odpovědnostem za mimořádné události. Její stanoviska umožnila předejít několika soudním sporům mezi provozovatelem drah a dopravci, což ve svém důsledku podstatným způsobem urychlilo realizaci preventivních opatření ke zvýšení bezpečnosti.

Praxí nabyté poznatky byly základem pro sestavení jednotné metodiky hlavních činností – zjišťování příčin a okolností mimořádných událostí a výkonu státního dozoru. Její zavedení přineslo spolu se zahájením postupné revize a optimalizace služebních předpisů efektivnější využití zaměstnanců pro práci v terénu. I přes tato opatření neumožňuje nízká systemizace Drážní inspekce vzhledem k velkému počtu provozovatelů drah a drážní dopravy v České republice účinnější působení, než je základní rozsah státního dozoru a dohled nad nejvýznamnějšími mimořádnými událostmi. Proto bude i v následujícím roce, v souladu s metodickými pokyny Ministerstva dopravy, pokračovat zvyšování efektivity práce v terénu organizačními opatřeními a technickým vybavením instituce.

V personální oblasti se i při nevyjasněné systemizaci podařilo nastoupit stabilizační fázi, zaměřenou na zkvalitňování personálního obsazení a postupné snižování vysoké počáteční frekvence obměny zaměstnanců. Ve snaze dále prohloubit svou odbornost a komunikační schopnosti podporovala Drážní inspekce další vzdělávání svých zaměstnanců (dálkové studium na vysokých školách, jazykové kurzy apod.). Takto získaná odbornost zaměstnanců je nezbytná pro dlouhodobou schopnost Drážní inspekce naplňovat své poslání a komunikovat se všemi partnerskými institucemi včetně zahraničních.

Hospodaření instituce bylo v roce 2004 z hlediska nakládání s přidělenými státními prostředky účelné, efektivní a hospodárné. Přestěhováním pražských pracovišť za nepřerušného provozu byla uspokojivě dořešena dislokace Drážní inspekce, podstatně se zvýšila efektivita práce a v současné době všechny útvary sídlí ve vyhovujících prostorách.

Všechny uvedené skutečnosti opravňují ke konstatování, že se Drážní inspekce v roce 2004 úspěšně zhostila svého poslání a splnila cíle, stanovené pro toto období. Prostředky státního rozpočtu vynaložené na její chod byly použity účelně pro zajištění bezpečnosti drah a bezpečné drážní dopravy osob i zboží v České republice.

Z hlediska produktivity práce, odborných znalostí a komunikačních dovedností se dnes Drážní inspekce řadí ke špičce obdobných institucí v Evropě. Pracuje flexibilně,

efektivně a hospodárně. Jinými slovy, plní své předsevzetí – stát se moderní institucí Evropské unie.