



VÝROČNÍ ZPRÁVA
2005

Obsah

Úvod	5
Drážní inspekce – jménem bezpečnosti na drahách.....	6
Organizační struktura.....	6
Třetí rok činnosti Drážní inspekce.....	8
Mimořádné události	11
Prevence mimořádných událostí.....	12
Vývoj bezpečnosti v letech 2003–2005	13
Bezpečnost drah v roce 2005 – společné bezpečnostní ukazatele.....	16
Ukazatele týkající se nehod	16
Ukazatele týkající se ohrožení (ostatních mimořádných událostí).....	17
Rozbor mimořádných událostí.....	18
Mimořádné události na železnici.....	18
Mimořádné události na ostatních drahách.....	20
Mimořádné události na úrovňových přejezdech	22
Mimořádné události dozorované na místě jejich vzniku.....	25
Nejzávažnější MU dozorované na místě jejich vzniku.....	27
Následná opatření.....	28
Nejzávažnější mimořádné události s uloženým opatřením	29
Shrnutí mimořádných událostí	30
Státní dozor ve věcech drah	33
Výkon státního dozoru – investigace bezpečnostních rizik a nástroj účinné prevence mimořádných událostí	34
Státní dozor na drahách v roce 2005.....	35
Následná opatření.....	39
Nejzávažnější výzvy Drážní inspekce.....	40
Trendy.....	41
Hodnocení výkonu státního dozoru ve věcech drah	41
Komunikace s veřejností	43
Efektivní komunikace – druhý z nástrojů prevence mimořádných událostí.....	44
Prevence a osvěta.....	45
Drážní inspekce v médiích.....	45
Hodnocení prevence, osvěty a mediální činnosti.....	48
Další činnosti Drážní inspekce	49
Spolupráce s partnery.....	50
Vnitřní činnost Drážní inspekce.....	51
Hodnocení ostatní činnosti Drážní inspekce.....	51
Závěr	53



ÚVOD

DRAŽNÍ INSPEKCE – JMÉNEM BEZPEČNOSTI NA DRAHÁCH

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 potenciální 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 vzniku 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.

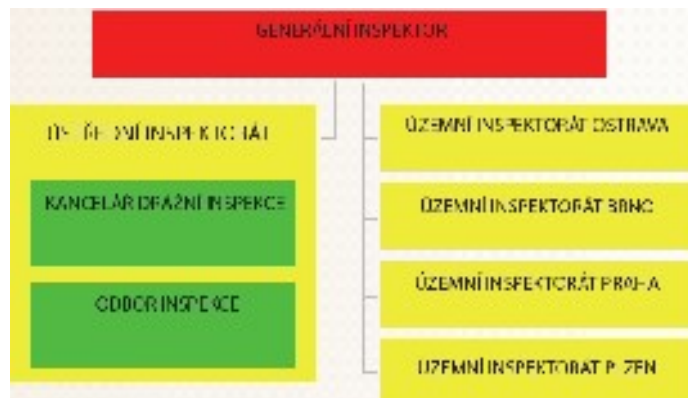
ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

Dražní inspekce měla na konci roku 2005 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), s detašovaným pracovištěm 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 odbornou činnost územních inspektorátů v oblasti výkonu státního dozoru a zjišťování příčin mimořádných událostí. Garantuje vzdělávací, metodickou a odbornou posudkovou činnost v oblasti bezpečnosti dražní 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.



Generální inspektor Drážní inspekce
Bc. Zdeněk Žák

TŘETÍ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

Hlavním cílem Drážní inspekce v roce 2005 byla emancipace instituce v systému bezpečného provozování drah a drážní dopravy. Přestože Drážní inspekce svou činnost v roce 2003 zahájila bez metodické přípravy a formulace základních pravidel a nástrojů svého fungování, dokázala se v systému drah velmi rychle etablovat. Už po dvou letech od svého vzniku se instituci dařilo veškeré teoretické zkušenosti efektivně využít v praxi. Vedle toho Drážní inspekce prohloubila spolupráci s partnery v České republice i v zahraničí a naučila se pracovat se statisticky hodnotnými daty o příčinách mimořádných událostí a o potenciálních rizicích, které by mohly ohrožovat bezpečnost.

V roce 2005 Drážní inspekce pokračovala v trendu moderní instituce, která navzdory své nedostatečné systemizaci dokázala v rekordně krátké době vedle veškerých nutných administrativních úkonů plnit své poslání. Mezi prvními třemi institucemi podobného typu v Evropě navíc začala splňovat požadavky evropské legislativy, požadavky Evropské železniční agentury a jako vůbec první začala pracovat analyticky, podávat praktické výsledky a ostatním institucím zpětnou vazbu. Stala se tak žádaným spojencem, kterého partnerské instituce v celé Evropské unii začaly vyhledávat jako cenný zdroj know-how a praktických zkušeností. Drážní inspekce je zvána na všechna důležitá jednání, což do budoucna skýtá sílu vážně ovlivňovat veškeré procesy v evropské drážní legislativě.

Drážní inspekce vešla do povědomí všech provozovatelů drah a drážní dopravy v ČR jako komunikativní a respektovaná instituce, která dokáže klíčová pravidla nejen z pozice síly prosazovat, ale zároveň umí přesvědčit, že její jednání není samovolné a svévolné, nýbrž vede ku prospěchu všech partnerů pohybujících se na liberalizovaném drážním trhu a zejména k bezpečnému provozování dráhy a drážní dopravy. Pozitivní posun byl dále zaznamenán také ve vztahu k dalším partnerům jako Drážnímu úřadu, Ministerstvu dopravy ČR a Policii ČR.

V roce 2005 se Drážní inspekci podařilo splnit všechny naplánované úkoly a povinnosti, a to zejména díky fundovanému a obětavému týmu svých zaměstnanců. Ti vzhledem k nedostatečné systemizaci museli častokrát pracovat na hranici svých možností. Vzhledem k neustále se rozšiřujícím povinnostem vyplývajícím z měnící se legislativy, hlavně z připravované novely zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, by se tento nevyhovující stav měl do budoucna určitě změnit. Výchova dostatečného množství vysoce erudovaných expertů a optimalizace jejich věkové struktury je pro šetření mimořádných událostí a výkon státního dozoru nepostradatelná.

Výroční zpráva Dražní inspekce za rok 2005 mapuje podmínky, ve kterých instituce pracovala během třetího roku své existence. Zároveň podává komplexní informace o vývoji nehodovosti v České republice a prostřednictvím přehledu tiskových zpráv a tabulky vybraných mimořádných událostí připomíná nejtragičtější nehody. Nechybí ani přehled vykonaných státních dozorů a jejich výsledky. Dále pak výroční zpráva zmiňuje všechny cíle, které si pro tento rok Dražní inspekce stanovila, a informace o tom, jak se s těmito náročnými úkoly vypořádala.



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

PREVENCE MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Dlouhodobým strategickým cílem Drážní 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. Stejně jako v roce 2004 kladla Drážní inspekce důraz na dozorování případů závažných mimořádných událostí za účelem získání ucelených a statisticky hodnotných dat potřebných k odhalování potenciálních bezpečnostních rizik.

Zatímco Drážní inspekce zjišťuje příčiny nehod s cílem zabránit jejich opakování, Policie ČR zkoumá trestněprávní odpovědnost konkrétních osob. U méně závažných případů Drážní inspekce zjišťuje příčinu tak, že vykonává dozor nad správností šetření prováděného provozovatelem. Záměrem Drážní inspekce je vyjíždět ke všem závažným případům, což se jí přes nízký počet zaměstnanců ve všech případech daří.

V ústředí Drážní inspekce funguje v nepřetržitém provozu Centrální ohlašovací pracoviště (COP). To přijímá hlášení o vzniku mimořádných událostí na dráhách z celé České republiky, ve spolupráci s pohotovostí příslušného územního inspektorátu pak organizuje a koordinuje výjezdy DI k nehodě, shromažďuje potřebné informace a data. V celém procesu řešení mimořádných událostí zastává COP klíčovou a nezastupitelnou roli. Jeho absence by znamenala zhroucení celého systému řešení mimořádných událostí, vznik nenapravitelných škod a časových prodlev při obnovování provozu drážní dopravy.

Na místě mimořádné události vrchní inspektor Drážní 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 Drážní 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 Drážní inspekce ukládá provozovatelům preventivní opatření k předcházení mimořádným událostem a dává doporučení drážnímu správnímu úřadu. Ten k nim přihlíží při vydávání povolení, osvědčení a licencí.

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:

- se jejich příčina opakuje a je v přímé souvislosti s nedostatkem v systému zajišťování bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy,
- 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,
- o zjištění příčin a okolností vzniku požádal provozovatel nebo drážní správní úřad.

VÝVOJ BEZPEČNOSTI V LETECH 2003–2005

V roce 2005 došlo na dráze celostátní, regionální, vlečkách, dráze speciální, tramvajové, trolejbusové a lanové celkem k 4524 mimořádným událostem (dále jen MU). Z toho bylo 297 MU skupiny „A“, 6 MU skupiny „B“ a 4221 MU skupiny „C“. Situace je srovnatelná s rokem 2004. V celkovém počtu MU došlo ke zvýšení o 4 procenta, zraněno bylo o 74 osob méně. Drtivou většinu případů v níže předkládané statistice představují 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.

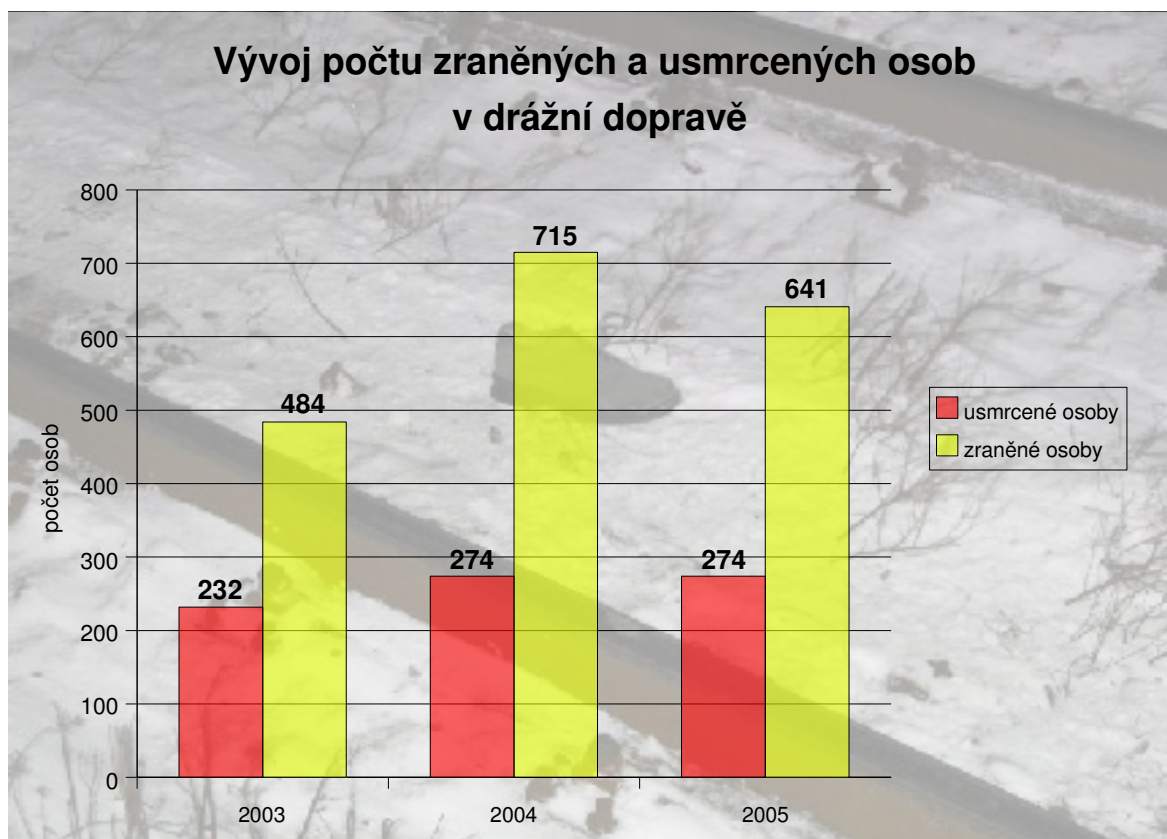
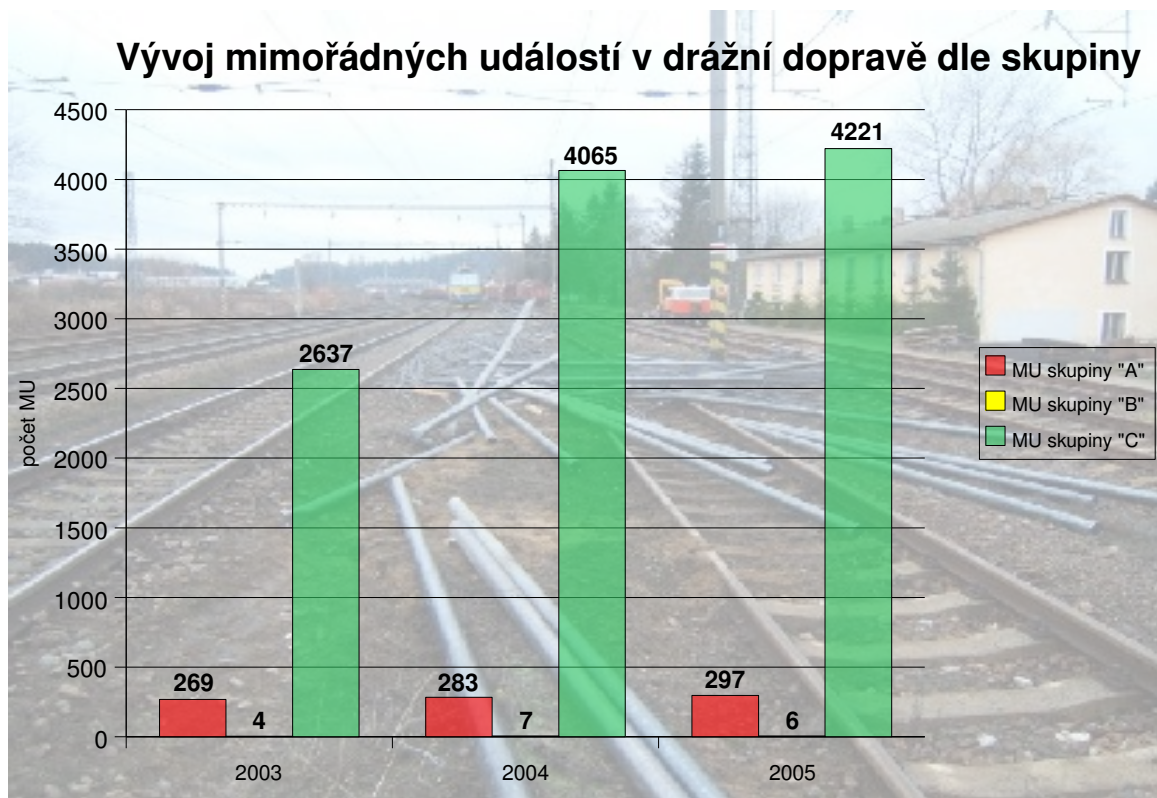
Následkem MU bylo v roce 2005 usmrceno 274 osob a 641 osob utrpělo újmu na zdraví, z toho 121 osob těžkou. V porovnání s rokem 2004 jde o shodný počet u usmrcených osob a snížení o 10 procent u zraněných osob. Důvodem značného počtu usmrcených osob je stále vysoký podíl střetů drážních vozidel s osobami, 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.

2005	počet MU	usmrcených	zraněných	skupina „A“	skupina „B“	skupina „C“
dráha celostátní	2294	233	179	243	5	2046
dráha regionální	313	20	63	25	1	287
vlečka	248	1	9	3	0	245
dráha tramvajová	1285	13	341	18	0	1267
dráha trolejbusová	362	1	44	1	0	361
dráha speciální	21	6	5	7	0	14
dráha lanová	1	0	0	0	0	1
celkem	4524	274	641	297	6	4221

V porovnání všech případů MU s rokem 2004 lze konstatovat, že průměrný počet zraněných osob a počet usmrcených osob na jednu nehodu mírně klesl.

Celkový počet mimořádných událostí v roce 2005 na železnici (dráha celostátní, regionální a vlečky) činil 2855 případů, na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové 1669 případů.





BEZPEČNOST DRAH V ROCE 2005 – SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE

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).

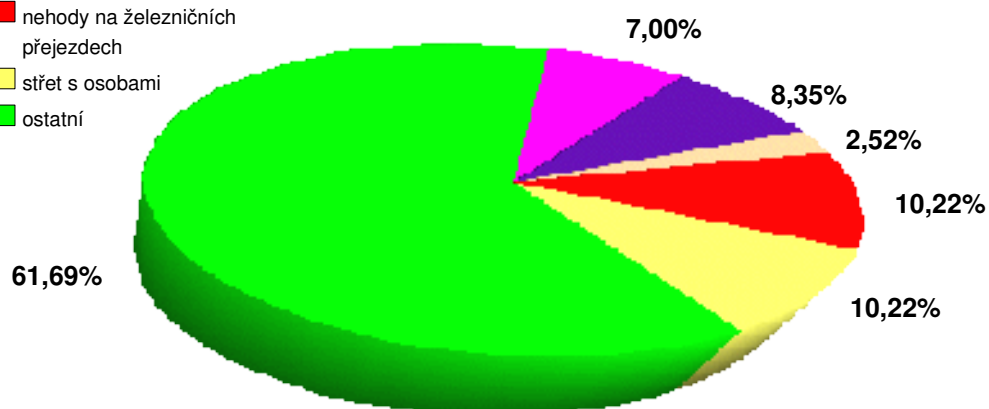
Úkolem každého členského státu od roku 2005 tedy je sledovat vývoj bezpečnosti železnic shromažďováním informací o aktuálních hodnotách jednotlivých CSI a zvyšovat bezpečnost drah s cílem dosáhnout u každého CSI úrovně definované hodnotou CST.

Směrnice v současné době mezi nejdůležitější ukazatele (CSI) zahrnuje srážky drážních vozidel (včetně srážek s překážkami průjezdného průřezu), vykolejení drážních vozidel, nehody na přejezdech (včetně nehod, jejichž účastníky byli chodci), nehody způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem a požáry kolejových vozidel. Dále se v rámci těchto ukazatelů sledují počty vážně zraněných a usmrcených osob dle následujících kategorií: cestující, zaměstnanci (včetně osob ve smluvním poměru), uživatelé železničních přejezdů a nepovolané osoby v objektech železnic.

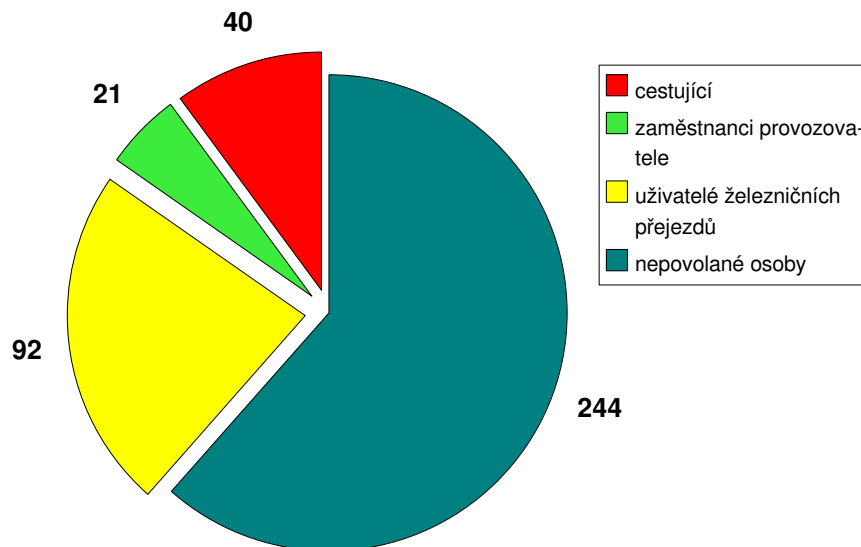
Ukazatele týkající se nehod

Mimořádné události na dráze celostátní a regionální dle vybraných ukazatelů v roce 2005

- srážky vlaků s překážkou
- vykolejení drážních vozidel
- požáry drážních vozidel
- nehody na železničních přejezdech
- střet s osobami
- ostatní

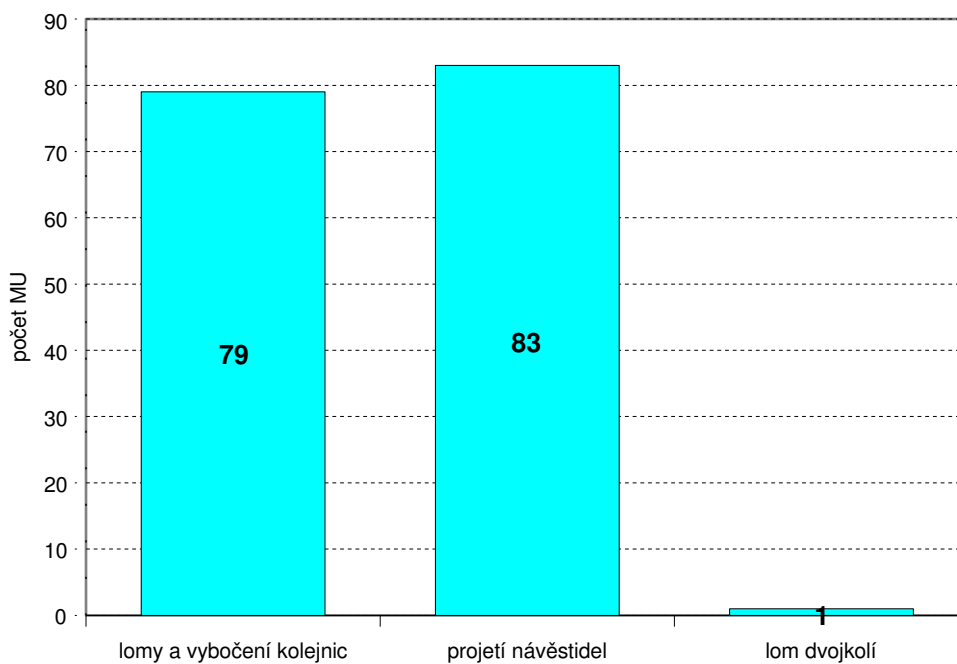


Vážně zraněné a usmrcené osoby na dráze celostátní a regionální v roce 2005



Ukazatele týkající se ohrožení (ostatních mimořádných událostí)

Ukazatele týkající se ohrožení v roce 2005



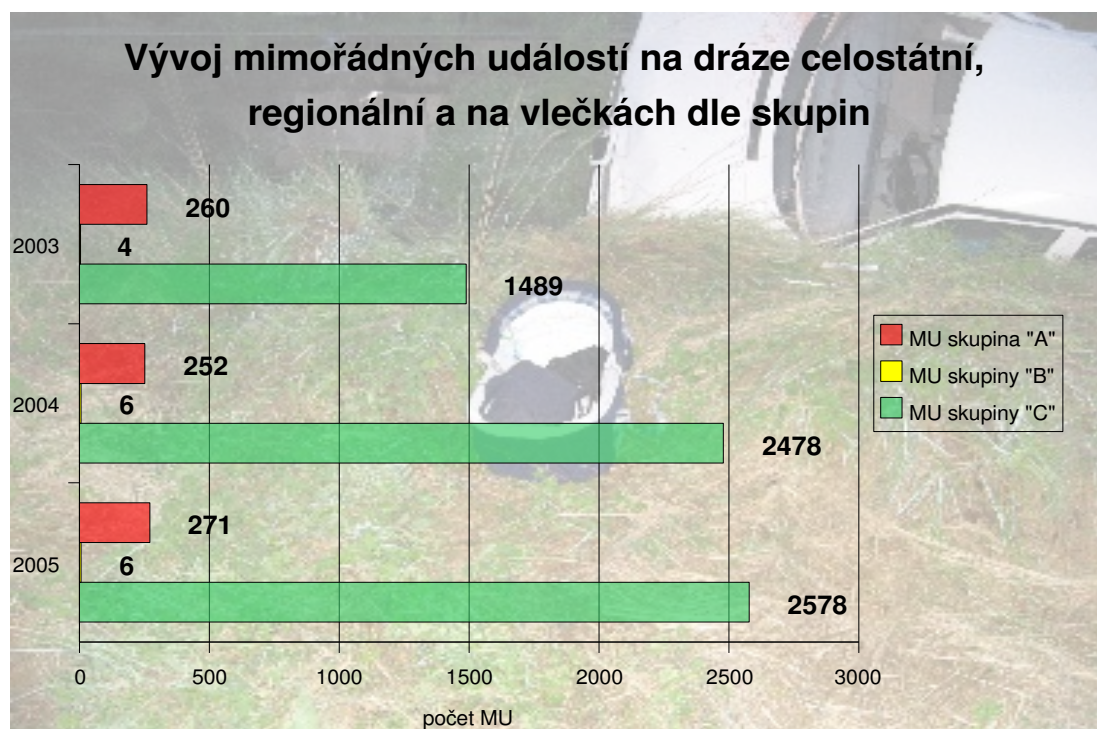
Mezi ukazatele představující ohrožení patří lomy a vybočení kolejnic, projetí návěstidel a lomy dvojkolí. Patří sem ale i ukazatele důsledků nehod, které obnáší celkové náklady na všechny nehody v EU, usmrcené a zraněné osoby a celkové škody na majetku zúčastněných stran. K jejich vyčíslení však DI dosud nemá dostatek podkladů.

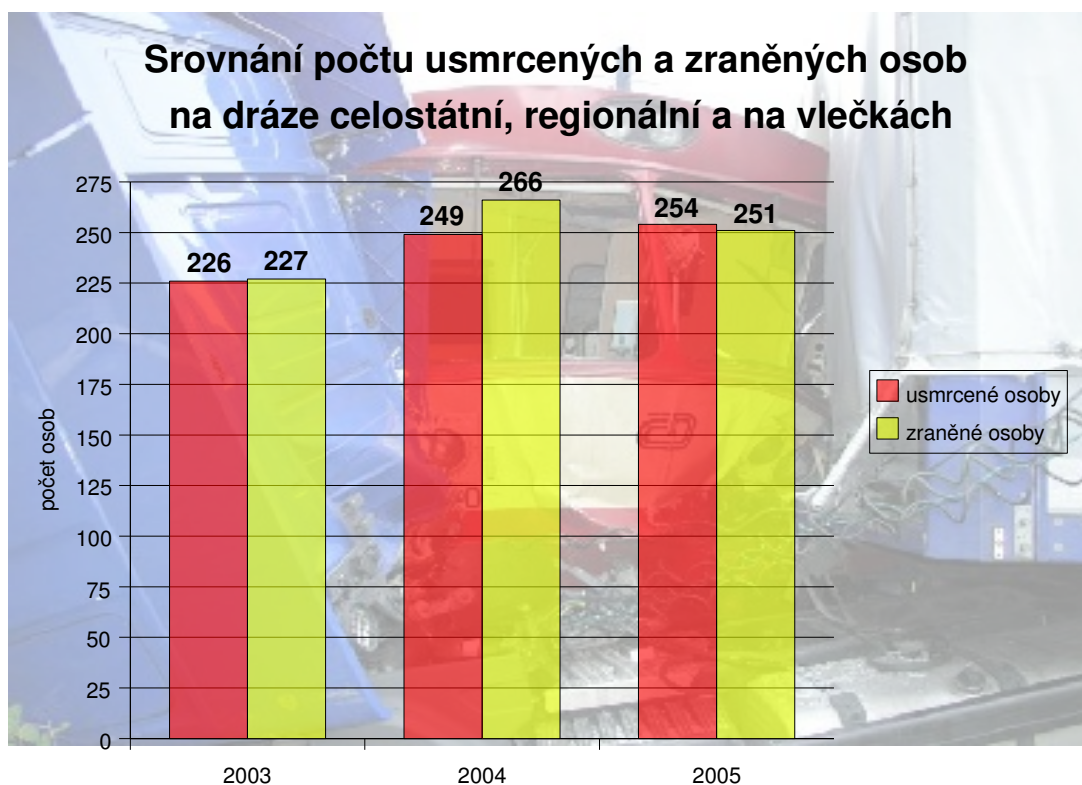
ROZBOR MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

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 MU a jejich vzniku předcházet. Nejzávažnější případy Drážní inspekce v roce 2005 dozorovala přímo na místě MU, ostatní pozorně vyhodnocovala, s cílem získat ucelená, statisticky hodnotná data k odhalování potenciálních bezpečnostních rizik.

Mimořádné události na železnici

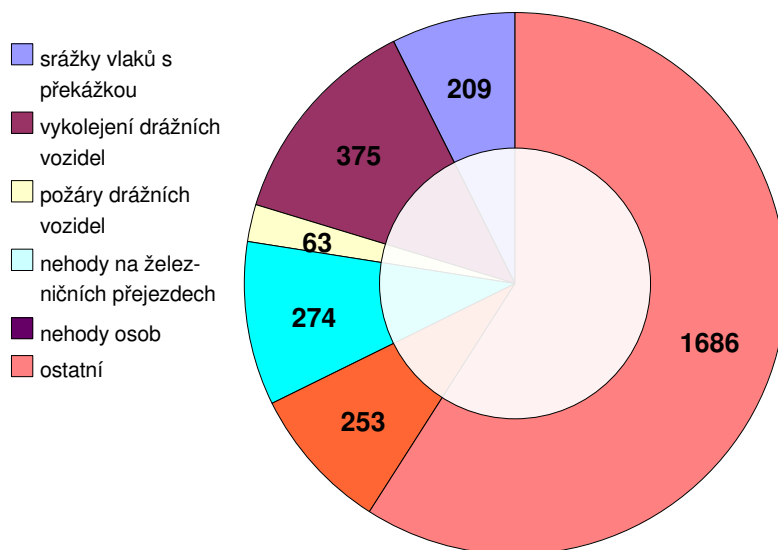
Celkový počet mimořádných událostí v roce 2005 na dráze celostátní, regionální a na vlečkách činil 2855 případů, přičemž bylo 254 osob usmrceno a 251 osob zraněno.



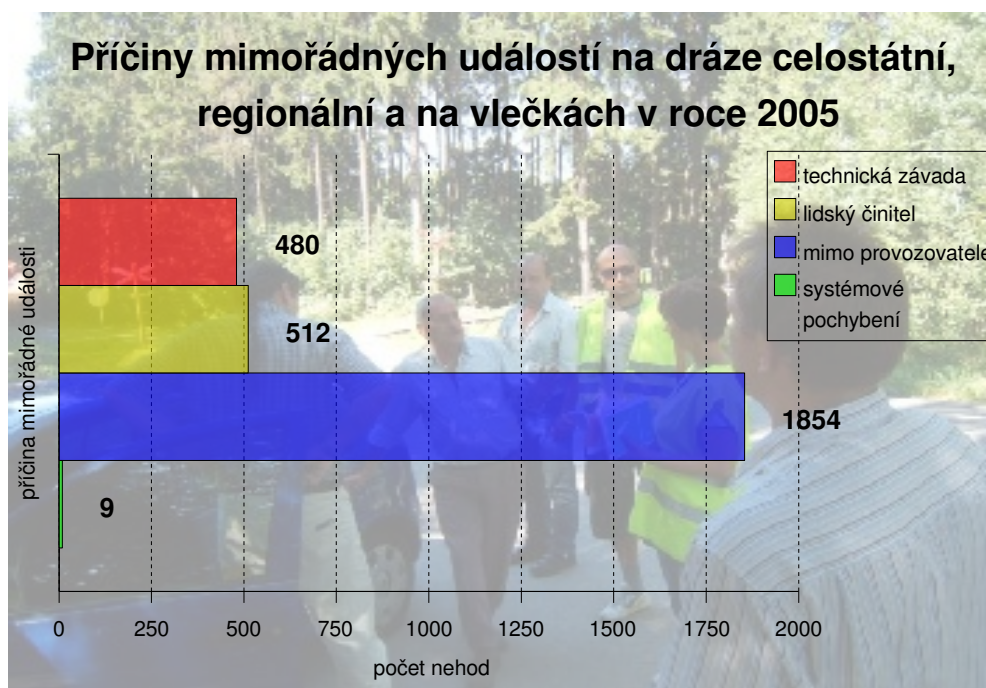


Počet mrtvých i zraněných se drží na srovnatelné úrovni předchozích let. Totéž se dá říci i o počtu mimořádných událostí podle jejich druhů.

Počet mimořádných událostí na dráze celostátní, regionální a na vlečkách dle druhu v roce 2005



Příčiny MU na dráze celostátní, regionální a na vlečkách byly ve většině případů mimo odpovědnost provozovatele. Nezanedbatelná je ovšem i výše lidských selhání a technických závad.

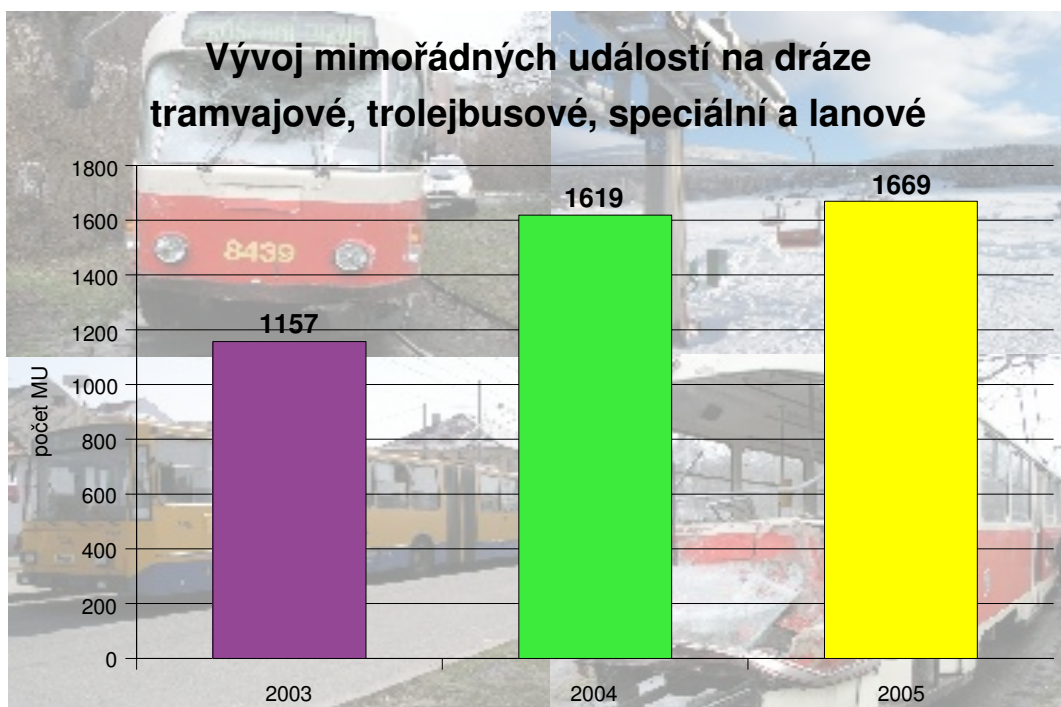


Mimořádné události na ostatních drahách

Celkový počet MU v roce 2005 na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové činil 1669 případů, přičemž bylo 20 osob usmrceno a 390 jich utrpělo újmu na zdraví. Přestože celkový počet nehod se oproti roku 2004 zvýšil o 3 procenta, následky těchto nehod se snížily. Zemřelo o 5 osob méně a o 59 osob méně bylo zraněno.

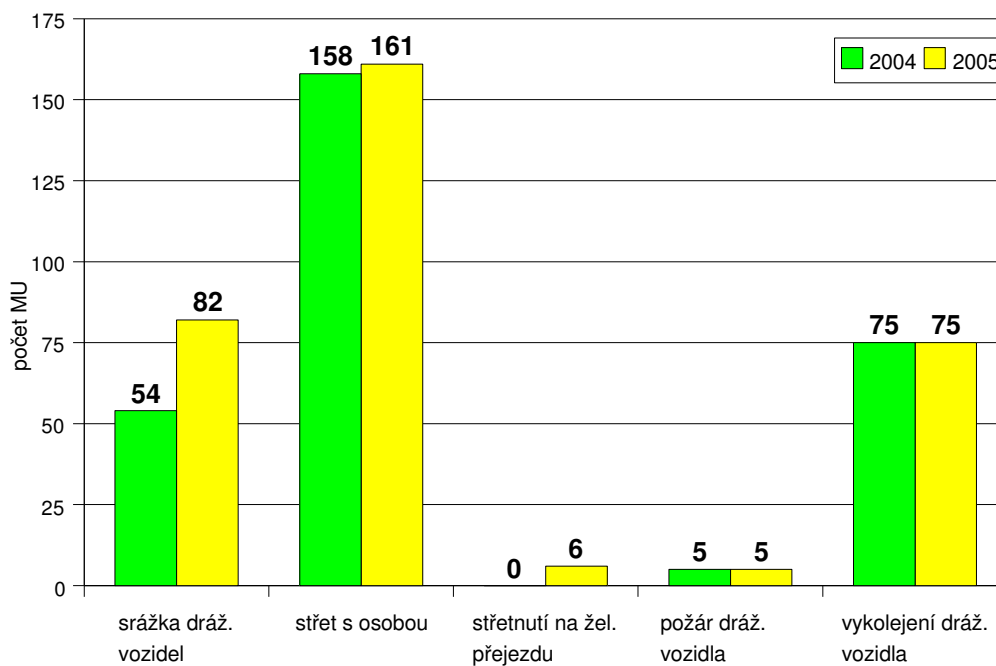
	MU skupiny „A“	MU skupiny „B“	MU skupiny „C“
2003	9	0	1148
2004	31	1	1587
2005	26	0	1643

dráha tramvajová, trolejbusová, speciální a lanová	usmrcené osoby	zraněné osoby
2003	6	127
2004	25	449
2005	20	390

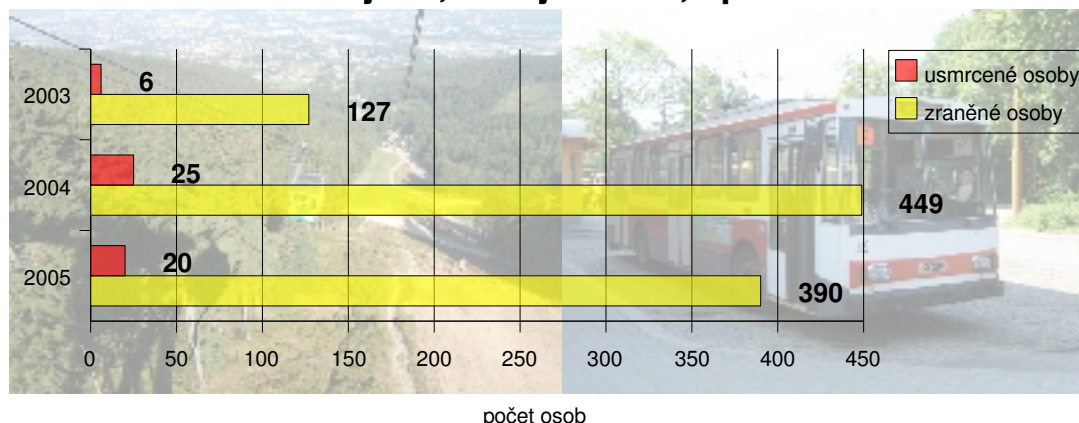


Na ostatních drahách mezi závažnými MU v roce 2005 převládaly srážky drážních vozidel (včetně srážek s překážkami), střety s osobami a vykolejení. V porovnání s rokem 2004 se snížil počet usmrcených a zraněných osob.

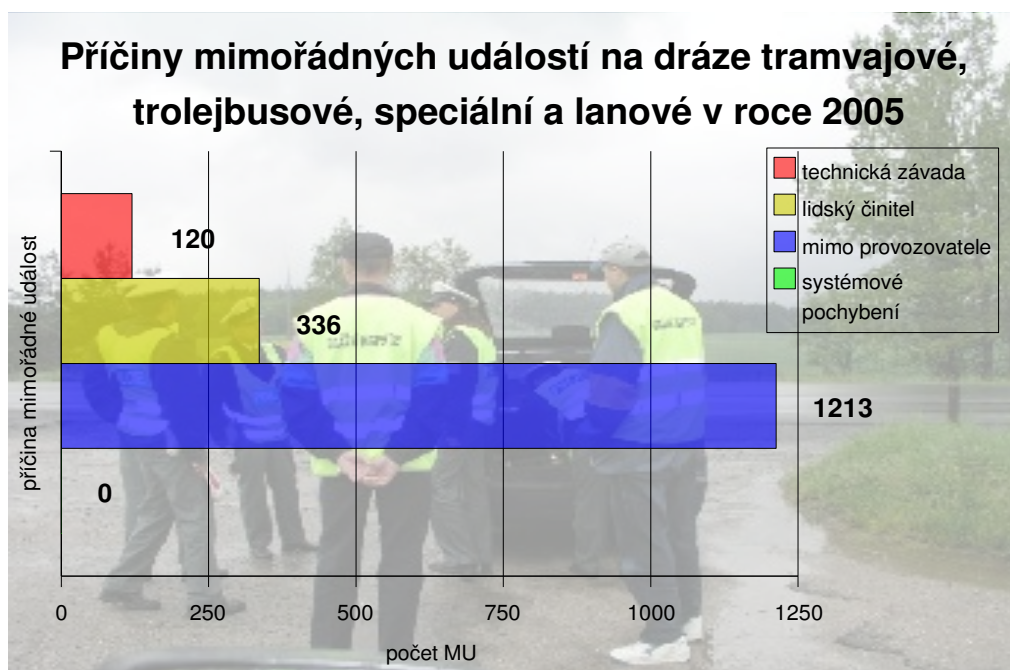
Počet mimořádných událostí na dráze tramvajové, trolejbusové, lanové a speciální dle druhu



Vývoj počtu usmrcených a zraněných osob na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové

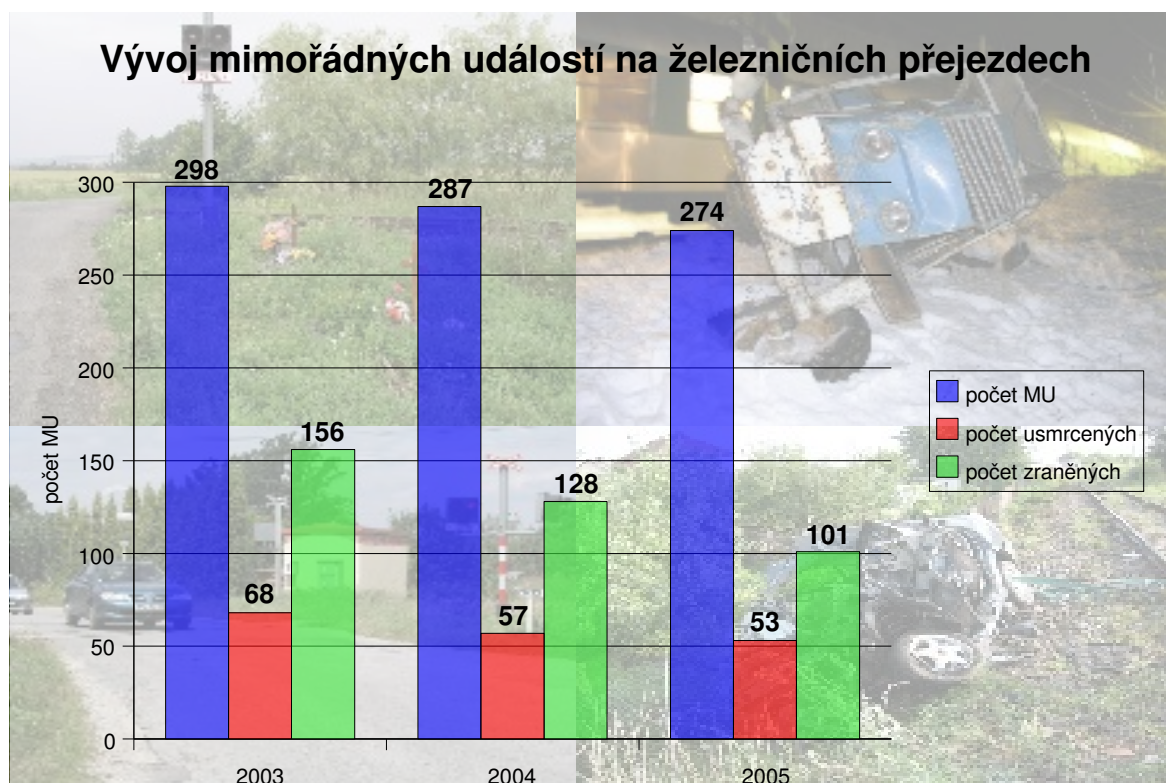


Nejčastější příčiny MU na neželezničních drahách leží rovněž mimo provozovatele. Vysokého čísla ovšem dosahuje i selhání lidského činitele.



Mimořádné události na úrovňových přejezdech

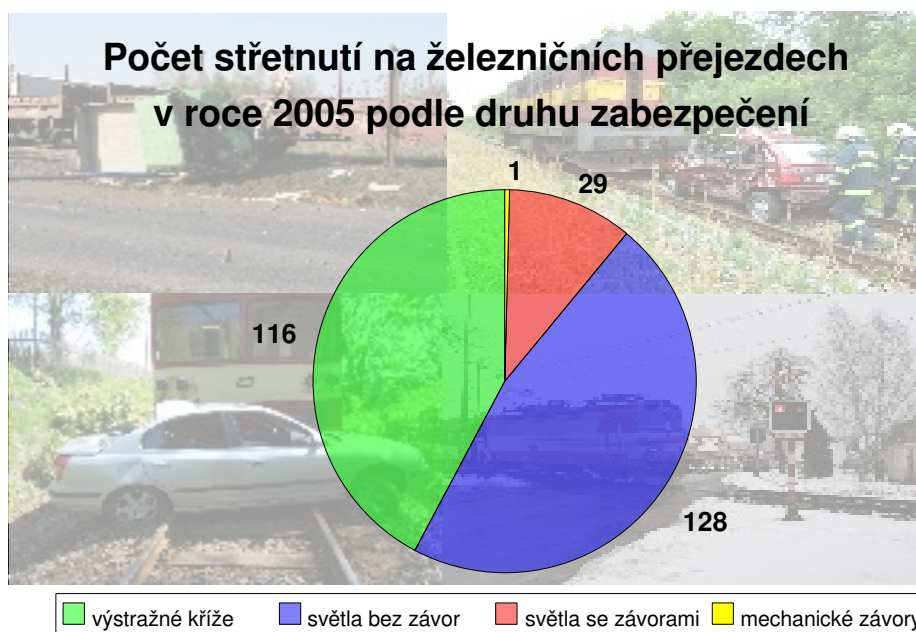
V České republice je na 9 tisíc železničních přejezdů. Každý odpovídá příslušným zákonům, vyhláškám a normám. Při dodržování všech pravidel ze strany účastníků silničního provozu je tedy střet s vlakem zcela vyloučen. Přesto na přejezdech při několika stech nehodách ročně zahynou desítky osob. V drtivé většině jsou viníky účastníci silničního provozu, kteří vjedou nebo vejdou na přejezd v době, kdy to zákon zakazuje.



V roce 2005 Dražní inspekce zaznamenala, stejně jako v předchozím roce, velmi vysoký počet smrtelných nehod na železničních přejezdech. V roce 2005 došlo celkem ke 274 střetům, při kterých zemřelo 53 osob a dalších 101 bylo zraněno, o rok dříve se na železničních přejezdech v ČR odehrálo celkem 287 střetů, zahynulo při nich 57 osob a 128 osob bylo zraněno. Zatímco v předchozích letech lidé umírali při každé desáté nehodě na přejezdu, v současné době již při každé čtvrté až páté nehodě.

Rizikantní chování řidičů automobilů i ostatních uživatelů železničních přejezdů potvrzuje i dlouhodobá statistika Dražní inspekce. Podle ní se na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je pouze čtvrtina z celkového počtu, odehrává takřka polovina všech nehod. Dražní inspekce proto usiluje o doplnění co největšího množství těchto přejezdů závorami. Tento způsob řešení úrovně křížení silnice a dráhy se totiž z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový.

Při preventivní činnosti během výkonu státního dozoru v této oblasti Dražní inspekce kontrolovala plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dražní dopravy a při zjištění nedostatků v preventivní činnosti důsledně sledovala jejich odstranění v určeném termínu. Uvnitř Dražní inspekce vznikla také pracovní skupina, která bezpečnost na železničních přejezdech sleduje, analyzuje a navrhuje systémová opatření. V neposlední řadě se pak Dražní inspekce zasadila o osvětu v médiích, v roce 2005 se polovina tiskových zpráv věnovala právě nehodám na přejezdech.



V květnu 2005 ve spolupráci s policií proběhla dopravně-bezpečnostní akce na vytipovaných rizikových přejezdech, jejímž cílem bylo zmonitorovat chování řidičů a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti. Mezi nejčastější zjištěné přestupky patřilo nerespektování výstražného světelného zařízení a přejíždění nebo přecházení přes přejezd těsně před přijíždějícím vlakem. Ještě častější ovšem bylo nedodržování nejvyšší povolené rychlosti jízdy. Zjištěných 342 přestupků na 88 přejezdech představovalo v některých případech pochybení až každého desátého řidiče. Jde o velmi varující zjištění, které potvrzuje statistiky Drážní inspekce, z nichž vyplývá, že za drtivou většinu všech nehod na přejezdech mohou právě řidiči automobilů.

Komise Drážní inspekce pro železniční přejezdy na základě výsledků preventivní činnosti dále určila celkem 353 železničních přejezdů, které představují bezpečnostní riziko pro uživatele pozemních komunikací, resp. pro provozování drážní dopravy. V těchto místech je nejbližší silniční křižovatka příliš blízko přejezdu, takže může nastat situace, kdy řidič dávající přednost vozidlům jedoucím po hlavní silnici nemůže splnit další ze svých základních povinností – neprodleně opustit se svým vozidlem železniční přejezd.

Tyto železniční přejezdy byly na silnicích II. až IV. třídy a účelových komunikacích vybudovány v souladu s právními předpisy. Při přesném dodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích by na nich nemělo dojít k nehodě, avšak řidiči automobilů nemusí být vůbec schopni povinnosti dané zákonem splnit. Ten jim zakazuje vjet na přejezd v případě, kdy nemají jistotu, že jej mohou bezpečně přejet. Pokud je ihned za přejezdem křižovatka s hlavní silnicí a vozidlo jedoucí přes koleje musí dávat přednost,

nemusí se mezi křižovatkou a přejezd vejít. Zároveň však kvůli nedostatečnému rozhledu od přejezdu řidič nemůže určit, zda nebude muset před hlavní silnicí zastavit.

Drážní inspekce předala seznam těchto přejezdů všem dotčeným krajským úřadům, ministerstvu dopravy, popř. příslušným obecním úřadům a vyzvala je k neprodlenému řešení. Existuje přitom řada možností, jak situaci u těchto přejezdů vyřešit, z nichž dvě lze realizovat okamžitě (změnit přednost v jízdě na křižovatce, zakázat vjezd delších vozidel do inkriminovaného úseku).

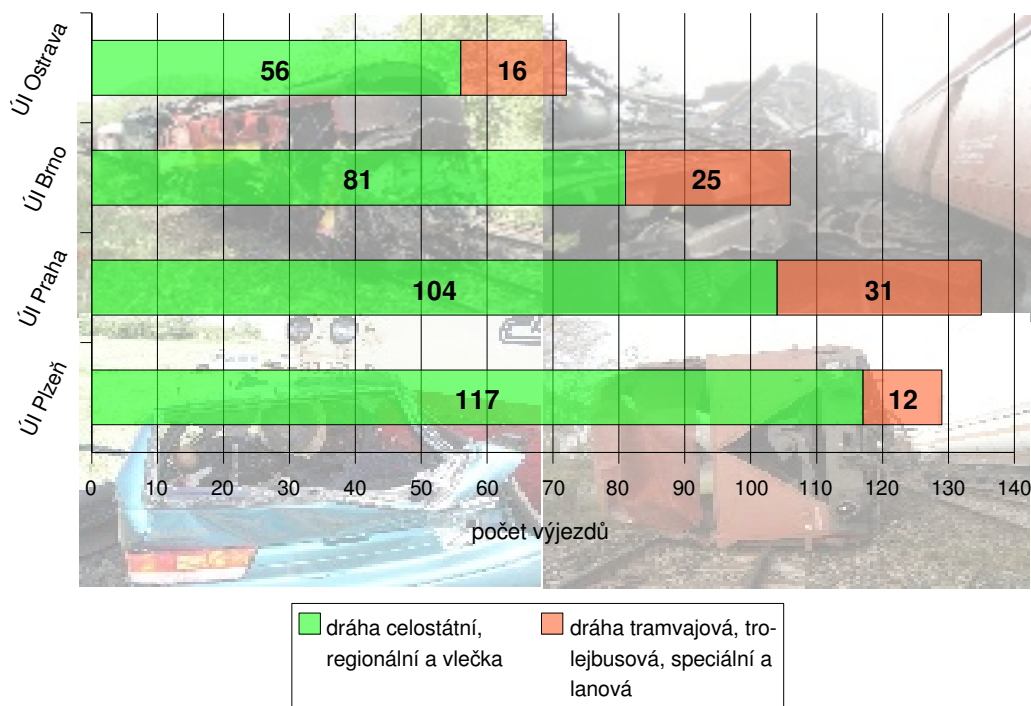
Přejezdová komise průběžně analyzuje vývoj nehodovosti na železničních přejezdech a podává informace na poradách generálního inspektora DI. Přitom upozorňuje na negativní trendy a nestandardní situace. Při výkonu státního dozoru se členové komise zaměřují především na přejezdy na koridorových tratích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

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI DOZOROVANÉ NA MÍSTĚ JEJICH VZNIKU

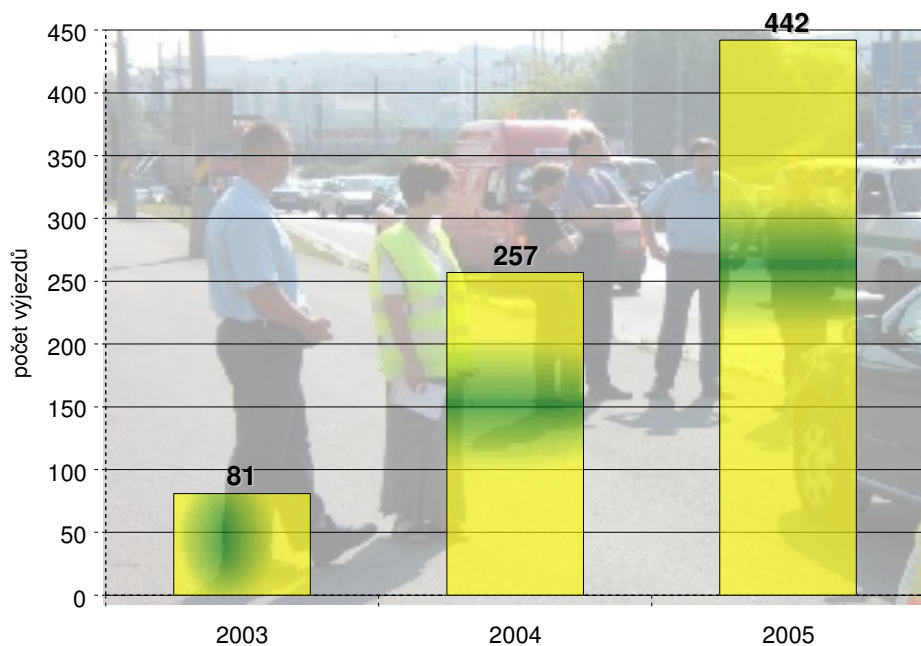
Dozorování mimořádných událostí na místě jejich vzniku je důležitou základní aktivitou Drážní inspekce, která vyplývá přímo z vyhlášky č. 361/2001 Sb. Zaměstnanci DI mohou za určitých podmínek na místě MU přímo zjišťovat příčiny a okolnosti jejího vzniku, zejména pak vždy provádět dozor nad správností a úplností postupu provozovatelů drah a dopravců a vyhodnocovat zjištěné poznatky. Každé přímé dozorování MU má navíc vliv i na odbornou úroveň zaměstnanců Drážní inspekce, kteří zde kromě praktického uplatnění své odbornosti získávají další cenné metodické zkušenosti.

Drážní inspekce vyjela v roce 2005 celkem ke 442 mimořádným událostem, což představuje necelých 10 procent případů ze všech evidovaných MU za celý rok. Výjezdy k nejzávažnějším MU jsou uvedeny v níže uvedeném přehledu. Ve většině případů vyjížděla k MU na dráze celostátní a regionální, nezanedbatelné jsou ovšem i výjezdy k drahám neželezničním. Celkově výjezdy Drážní inspekce k MU dosáhly 172 procent stavu v roce 2004 a pětinašobně překročily počet výjezdů v roce 2003.

Výjezdy Drážní inspekce na místa mimořádných událostí v roce 2005



Výjezdy Drážní inspekce k mimořádným událostem



Nejzávažnější MU dozorované na místě jejich vzniku

Datum	Dráha (C – celostátní, R – regionální, E – tramvajová, V – vlečka)	Místo vzniku	Stručný popis	Příčina	Následky
10. 2.	C	Hoštejn – Zábřeh na Moravě	lom nápravy drážního vozidla a vykolejení čtyř vozů nákladního vlaku	technická závada (porušení mezinárodní úmluvy RIV)	škoda 14,4 milionu korun
2. 3.	C	Salajna	střetnutí rychlíku s traktorem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	1 zraněný, škoda 590 tisíc korun
3. 3.	C	Lochovice – Zdice	střetnutí rychlíku s nákladním autem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	škoda 2,3 milionu korun
16. 3.	E	Praha – zastávka Karlovo náměstí	vykolejení tramvaje a následné vjetí do protisměrné zastávky	lidský činitel (vysoká rychlost tramvaje)	2 mrtví a 3 těžce zranění, škoda 140 tisíc korun
23. 3.	E	Sídlíště Barrandov – Poliklinika Barrandov	srážka tramvaje s vozidlem záchranné služby	mimo provozovatele (porušení zákona č. 361/2000 Sb.)	3 zranění, škoda 950 tisíc korun
3. 5.	C	Opatovice nad Labem – Stéblová	střetnutí rychlíku s pásovým traktorem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	škoda 2,4 milionu korun
5. 6.	E	Brno – zastávka Lipová	střetnutí tramvají při odstavování do depa	lidský faktor (selhání řidiče tramvaje)	škoda 1,3 milionu korun
10. 6.	C	Veselí nad Lužnicí	střetnutí rychlíku s nákladním autem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	1 mrtvý, 1 zraněný, škoda 1,6 milionu korun
18. 6.	R	Pozďatín	střetnutí osobního vlaku s osobním autem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	2 mrtví, 1 zraněný, škoda 180 tisíc korun
22. 6.	C	Chotoviny – Tábor	požár 3. a 4. vozu expresního vlaku	technická závada	škoda 2,1 milionu korun
24. 7.	C	Zábřeh na Moravě – Postřelmov	poškození výstražníku přejezdu osobním autem	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	škoda 1 milion korun
31. 7.	C	Batelov – Horní Cerekev	střetnutí rychlíku s osobním autem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	2 mrtví, 1 zraněný, škoda 150 tisíc korun

Datum	Dráha (C – celostátní, R – regionální, E – tramvajová, V – vlečka)	Místo vzniku	Stručný popis	Příčina	Následky
7. 9.	C	Sádek u Žatce	střetnutí osobního vlaku s nákladním automobilem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	1 mrtvý, 13 zraněných, škoda 1,4 milionu korun
9. 9.	R	Heřmanův Městec – Chrudim	střetnutí nákladního vlaku s nákladním automobilem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	6 zraněných, škoda 1,8 milionu korun
1. 10.	C	Bílina – odbočka České Zlatníky	nákladní vlak zezadu narazil do druhého nákladního vlaku	lidský činitel (nerespektování návěsti „Stůj“ na hlavním návěstidle)	1 mrtvý, škoda 21,3 milionu korun
5. 10.	C	Kraslice – Sokolov	střetnutí osobního vlaku s kamionem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	4 zranění, škoda 2,8 milionu korun
7. 10.	C	Horka nad Moravou – Olomouc-Řepčín	střetnutí osobního vlaku s kombajnem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	7 zraněných, škoda 5,7 milionu korun
25. 11.	C	Mosty u Jablunkova – Jablunkov-Návsí	střetnutí nákl. vlaku s os. automobilem na žel. přejezdu s vykolejením	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	1 mrtvý, škoda 1,4 milionu korun
30. 11.	C	Kamenný Újezd u Českých Budějovic – Včelná	střetnutí nákladního vlaku s osobním automobilem na žel. přejezdu	mimo provozovatele (nedovolené vjetí silničního vozidla na železniční přejezd)	3 mrtví, škoda 415 tisíc korun
12. 12.	V	Vlečka ČEZ, a. s., Elektrárna Mělník	vykolejení nákladního vlaku	technická závada (ukroucený čep na vnitřním dvojkolí)	škoda 8,4 milionu korun

NÁSLEDNÁ OPATŘENÍ

Opatření následující po mimořádných událostech obrovskou měrou přispívají k zachování bezpečného systému fungování drah. Na popud výzev a podnětů k odstraňování nedostatků jsou totiž provozovatelé drah častokrát nejen nuceni zlepšit konkrétní detaily, ale v některých případech dokonce i změnit dosavadní systém zabezpečení a organizování provozu, není-li v souladu s regulami bezpečného provozování dráhy nebo drážní dopravy. Možnosti zahájení správního řízení a výše pokut, které může Drážní inspekce, případně na její podnět Drážní úřad, provozovatelům udělit, patří ke stěžejním právně regulovaným nástrojům potřebným k zajištění bezpečnosti na

drahách. Využití institutu bezpečnostního doporučení jde pak v souladu se Směrnicí 2004/49 ES v tomto trendu ještě dál. Drážní inspekce jeho prostřednictvím upozorňuje na skutečnosti, které jsou sice v souladu s legislativou, ale sama je pokládá za neuspokojivé, v horším případě nebezpečné.

Účelem ukládání opatření k odstranění zjištěných nedostatků je tedy především dosažení toho, aby subjekt (provozovatel, dopravce), kterému bylo opatření uloženo, vynaložil maximální úsilí ke sjednání nápravy a sám aktivně pracoval k odstranění nedostatků. Cílem plnění uložených nedostatků je, aby se neopakovaly a nově nevznikaly.

Nejzávažnější mimořádné události s uloženým opatřením

Datum	Dráha (C – celostátní, V – vlečka, E – tramvajová)	Skupina MU	Místo vzniku	Popis MU	Uložené opatření
4. 1.	C	C	Holoubkov	nedostatečné zajištění a sesutí nákladu	bezpečnostní doporučení (návrh systémové změny v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy)
3. 2.	C	A	Zdice – Hořovice	nedostatečně zajištěný náklad a jeho poškození	přijmutí opatření ke správnému zajišťování nákladu
1. 4.	V	C	Sklárny Kavalier, DBV, s r. o., Týnec n/L.	ujetí vozů při posunu a jejich střet s dodávkou na žel. přejezdu	změna rozhodnutí o ukončení šetření mimořádné události ze strany provozovatele dráhy
16. 6.	C	A	Veselí nad Lužnicí	střetnutí na žel. přejezdu (potřetí během 5 měsíců)	bezpečnostní doporučení (žádost o přijetí opatření v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy)
17. 6.	E	A	Praha – zast. Poliklinika Barrandov	sražená a tramvaj usmrčená dívka při přecházení komunikace	bezpečnostní doporučení (žádost o přijmutí opatření k bezpečnému přecházení chodců přes komunikaci)
30. 6.	C	C	Mikulov na Moravě	projetí nákladního vlaku stanicí na návěst zakazující jízdu	správné řízení (neohlášení MU)

Správní řízení

Na začátku roku 2005 probíhalo 15 neukončených správních řízení zahájených Drážní inspekcí v roce 2004, všechny s Dopravním podnikem města Pardubice, a. s. Ve 14 případech se jednalo o neohlášení vzniku mimořádné události, v jednom případě šlo o nezajištění místa mimořádné události před příchodem zaměstnance DI. V každém správním řízení Dopravní podnik města Pardubice, a. s., uhradil pokutu 500 korun.

V roce 2005 bylo zahájeno jedno správní řízení s Českými drahami, a. s., a ŽS Brno, a. s., za neprodlené neoznámení mimořádné události. Drážní inspekce Českým drahám, a. s., udělila pokutu ve výši 950 tisíc korun a ŽS Brno, a. s., ve výši 40 tisíc korun. Toto správní řízení nebylo do 31. 12. 2005 ukončeno.

Shrnutí 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 2005 dozorování případů závažných mimořádných událostí s cílem získat ucelená, statisticky hodnotná data, potřebná k odhalování potencionálních bezpečnostních rizik.

V roce 2005 Drážní inspekce oproti roku 2004 zaznamenala nárůst v počtu mimořádných událostí o 4 procenta. Nejedná se o žádné významné zvýšení nehodovosti, ale spíše o výsledek dalšího 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 2005 bylo předáno ještě více rozhodovacích kompetencí na 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 a zprostředkovává informace mezi zúčastněnými stranami. Zavedením centrální databáze MU od 1. ledna 2005 došlo k sjednocení databáze pro evidenci mimořádných událostí, což umožnilo aktuální reporting příslušných dat. V průběhu roku 2005 COP několikrát prokázalo svou nezastupitelnou roli při organizaci a koordinaci výjezdů na místo MU.

Vzhledem k varujícímu vývoji mimořádných událostí na železničních přejezdech a jejich následkům Drážní inspekce této oblasti věnovala opět velkou pozornost. U všech těchto mimořádných událostí byl důsledně prováděn dozor nad komplexností a správností zjištění příčin a okolností jejich vzniku. Uvnitř Drážní inspekce byla dále 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 letech 2004 a 2005 zvláštní finanční částku nad rámec běžně plánovaných prostředků na údržbu

a investice k realizaci akčního plánu na zvýšení úrovně zabezpečení na železničních přejezdech. Dražní inspekce rovněž rozkryla riziko hrozící na některých přejezdech v síti drah, speciálně na tratích modernizovaných, rekonstruovaných či těch, které jsou pojížděné vyšší rychlostí. Určité nebezpečí nicméně spatřuje také u několika desítek přejezdů, které sice byly vybudovány v souladu s platnou legislativou, ale řidiči je vzhledem ke krátké vzdálenosti přejezdu od křižovatky nemusí být schopni ve všech případech (obzvláště u dlouhých silničních vozidel) bezpečně přejet. Jejich seznam Dražní inspekce předala ministerstvu dopravy a příslušným krajským a obecním úřadům k neprodlenému řešení.

Dalšími alarmujícími mimořádnými událostmi jsou také srážky dražních vozidel, vykolejení dražních vozidel a požáry dražních vozidel. Jejich počet je v porovnání s rokem 2004 na zhruba stejné úrovni.

Dražní inspekce v roce 2005 zvýšila počet dozorovaných mimořádných událostí přímo na místě jejich vzniku. Oproti roku 2004 vzrostl počet výjezdů zaměstnanců na místo MU na 172 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.

Dražní inspekce tak i v roce 2005 úspěšně plnila své poslání a hlavní cíle. Systematickou spoluprací s provozovateli drah a dražní dopravy se podařilo sjednotit oznamování všech mimořádných událostí na Centrální ohlašovací pracoviště Dražní inspekce. Za účelem objektivního zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události a odhalování potenciálních bezpečnostních rizik zvýšila Dražní inspekce počet výjezdů na místo MU.



***STÁTNÍ DOZOR
VE VĚCECH DRAH***

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

Výkon státního dozoru ve věcech drah (dále jen státní dozor) byl nedílnou součástí činnosti Drážní inspekce v oblasti bezpečnosti drážního provozu a jejími zaměstnanci byl vykonáván prostřednictvím osob pověřených k výkonu státního dozoru ministerstvem dopravy podle věcné a územní působnosti. Při výkonu státního dozoru dozírala Drážní inspekce na dodržování a plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a drážní dopravy, které jsou stanoveny právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Podle Pravidel výkonu státního dozoru ve věcech drah vydaných ministerstvem dopravy byl státní dozor vykonáván jako **oznámený** nebo jako **neoznámený**. Při oznámeném státním dozoru se komplexně prověřuje plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy včetně formálních náležitostí k provozování dráhy, respektive drážní dopravy. Z oznámeného státního dozoru se vyhotovuje protokol, ve kterém jsou uvedena zjištění a případné závady. Kopie protokolu je pak předávána drážnímu správnímu úřadu, který je kompetentní k projednání zjištěných závad a případně ke stanovení sankcí.

Neoznámený státní dozor je zaměřen především na odhalování potenciálních rizik vznikajících nedodržováním pravidel stanovených legislativou, provozovatelem dráhy nebo dopravcem ze strany provozních zaměstnanců. Z neoznámeného státního dozoru vyhotovuje pověřená osoba záznam, který je interním dokumentem Drážní inspekce. Pokud pověřená osoba zjistí při výkonu státního dozoru porušení právních norem, vyhotoví výzvu k odstranění nedostatků, která se zasílá provozovateli a drážnímu správnímu úřadu, který je v těchto případech oprávněn věc projednat.

Na odstraňování nedostatků dohlíží Drážní inspekce též výkonem **následného** státního dozoru, který je prováděn jako oznámený i neoznámený. Pokud při výkonu následného státního dozoru pověřená osoba zjistí, že nedostatky nebyly odstraněny, podá podnět drážnímu správní úřadu, aby zahájil kroky k nápravě. Pokud byl státní dozor vykonán v souvislosti s mimořádnou událostí, po níž bylo provozovateli uloženo přijmout opatření, a provozovatel přesto opatření nepřijal, zahájí přímo Drážní inspekce správní kroky k nápravě nedostatků. Jejich odstranění je pak kontrolováno výkonem následného státního dozoru. V případě jejich neodstranění je rovněž podán podnět k nápravě drážnímu správní úřadu.

Poznatky z vykonaných státních dozorů slouží Drážní inspekci k soustředění se na

nejpalčivější problémy při provozování dráhy a drážní dopravy a fungují též i jako zpětná vazba pro jejich efektivní plánování. Právě tyto poznatky během roku 2005 pomohly k účinné prevenci mimořádných událostí.

STÁTNÍ DOZOR NA DRAHÁCH V ROCE 2005

V oblasti výkonu státního dozoru ve věcech drah si Drážní inspekce jako hlavní cíl pro rok 2005 po podrobném zmapování situace u všech provozovatelů drah a drážní dopravy v ČR vytyčila zajištění jejich srovnatelného přístupu. Také Drážní inspekce všechny provozovatele během kontroly plnění povinností stanovených právními předpisy hodnotila stejným (objektivním) způsobem.

Zjištěné nedostatky byly díky tlaku Drážní inspekce průběžně odstraňovány. Dosažení žádoucího efektu je znát zejména na skutečnosti, že ačkoliv počet vykonaných státních dozorů v roce 2005 oproti roku 2004 narůstal, počet zjištěných závad naopak klesal. Je to dáno také tím, že se Drážní inspekce v rámci investigace rizik soustředila zejména na dlouhodobé problematické okruhy, především na kontrolu samotného systému organizace práce při provozování dráhy a drážní dopravy.

Pověření zaměstnanci Drážní inspekce vykonali v roce 2005 celkem 4911 státních dozorů. Z nich bylo 4529 neoznamovaných a 382 oznamovaných. Při výkonu státního dozoru bylo zjištěno celkem 1215 závad, na něž byli provozovatelé upozorněni celkem 469 výzvami. Z výkonu státního dozoru bylo podáno 17 podnětů Drážnímu úřadu.

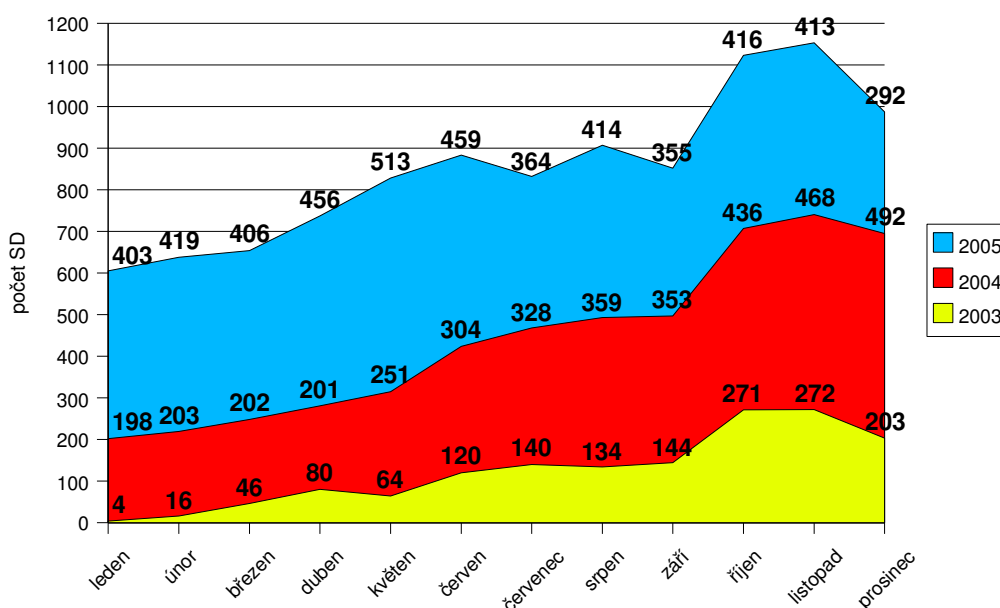
Závady zjištěné Drážní inspekcí při výkonu státního dozoru		
2005	dráha celostátní a regionální	665
	dráha – vlečka	509
	dráha speciální	3
	dráha tramvajová a trolejbusová	34
	dráha lanová	4
	celkem	1215

Po třech letech existence Drážní inspekce dochází k nasycení objemu výkonů státních dozorů a v budoucnu zřejmě k dalšímu razantnímu nárůstu vzhledem k omezenému počtu lidských zdrojů již docházet nebude. Drážní inspekce stabilizovala a systematizovala své činnosti, které umožňují vykonávat maximálně možný počet státních dozorů. Dokonce je pravděpodobné, že s přibývajícím počtem řešených kauz se počet takto vykonaných státních dozorů mírně sníží.

Níže uvedený graf představuje vývoj počtu vykonaných státních dozorů za poslední tři roky. V roce 2003 instituce monitorovala prostředí drah a výkonem státního dozoru se

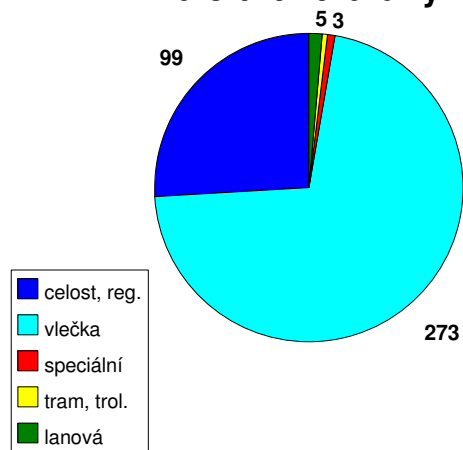
s nízkým počtem zaměstnanců nemohla zabývat intenzivně, ale už rok 2004 lze charakterizovat rostoucí systematickostí práce a postupnou saturací objemu činností, která se dále stupňovala v roce 2005. V současnosti se Drážní inspekce začíná kromě systematického výkonu SD zaměřeného na „mapování stavu“ zabývat i specifickými kauzami vyplývajícími z výsledků šetření mimořádných událostí, výkonu státních dozorů a dalších podnětů, např. od odborné veřejnosti.

Výkon státního dozoru v letech 2003–2005

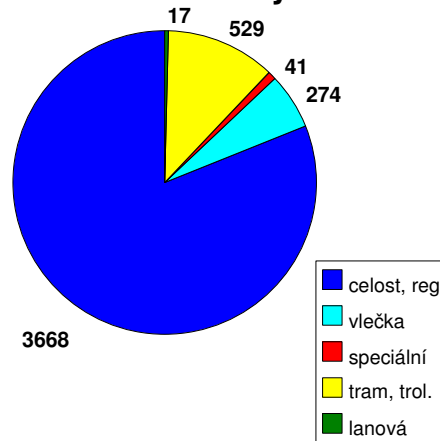


Následující dva grafy představují podíl výkonu oznámeného a neoznámeného státního dozoru na jednotlivých drahách. Největší podíl tvoří dráha celostátní a regionální.

Výkon oznámeného SD dle druhu dráhy

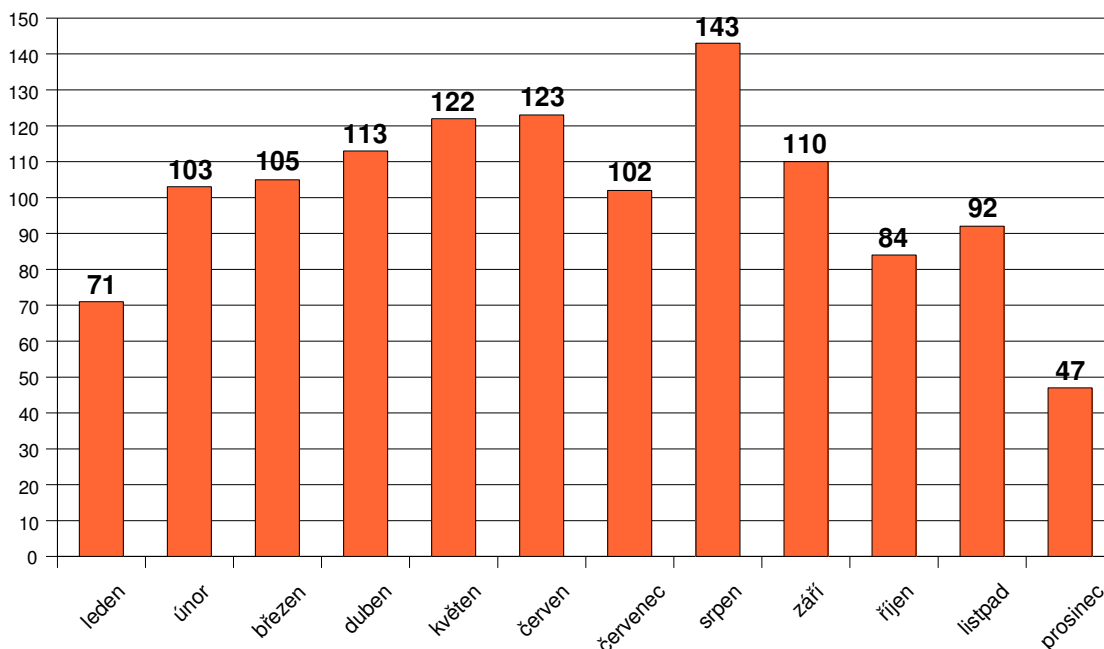


Výkon neoznámeného SD dle druhu dráhy

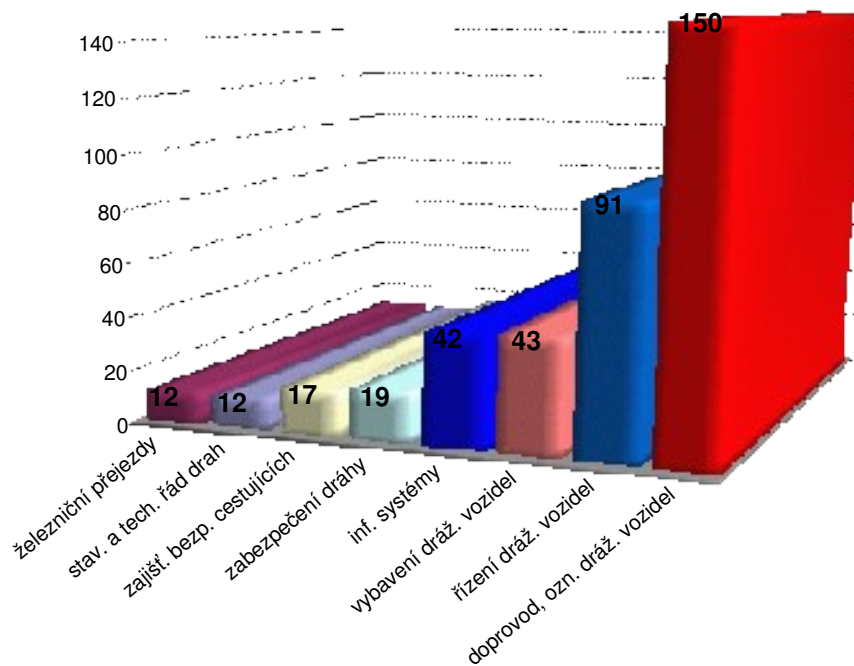


Na dalších grafech je uveden vývoj počtu závad a nejčastější typy zjištěných závad na jednotlivých drahách.

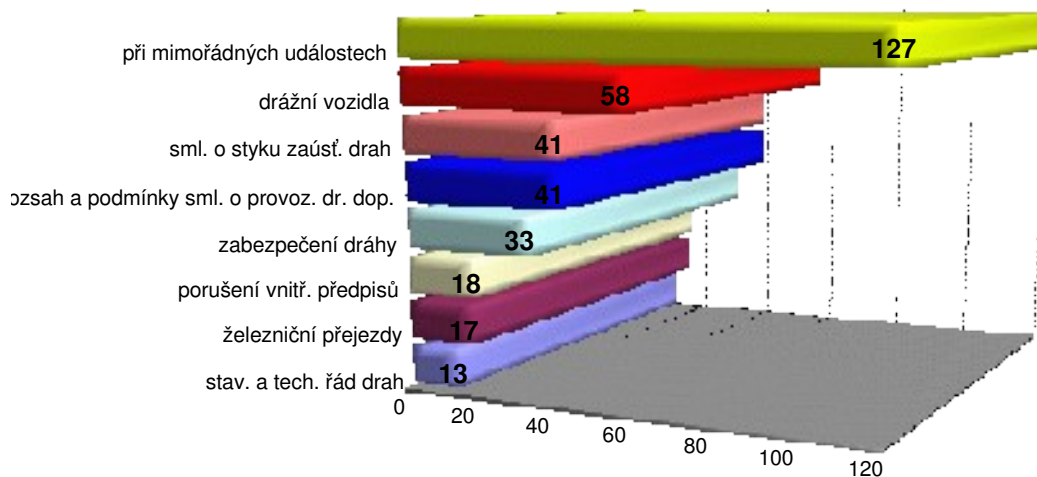
Vývoj počtu zjištěných závad v roce 2005



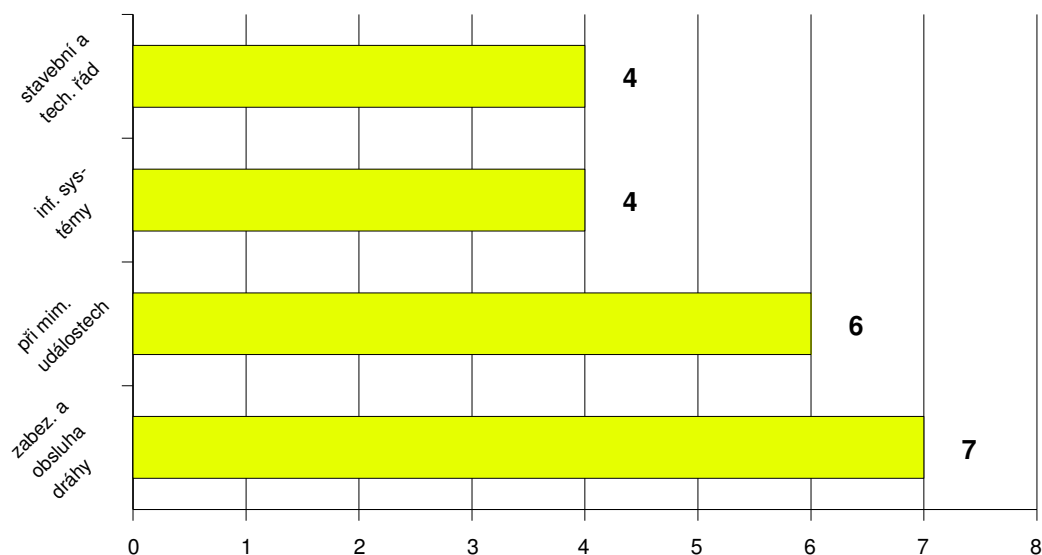
Nejčastěji zjištěné závady na dráze celostátní a regionální v roce 2005



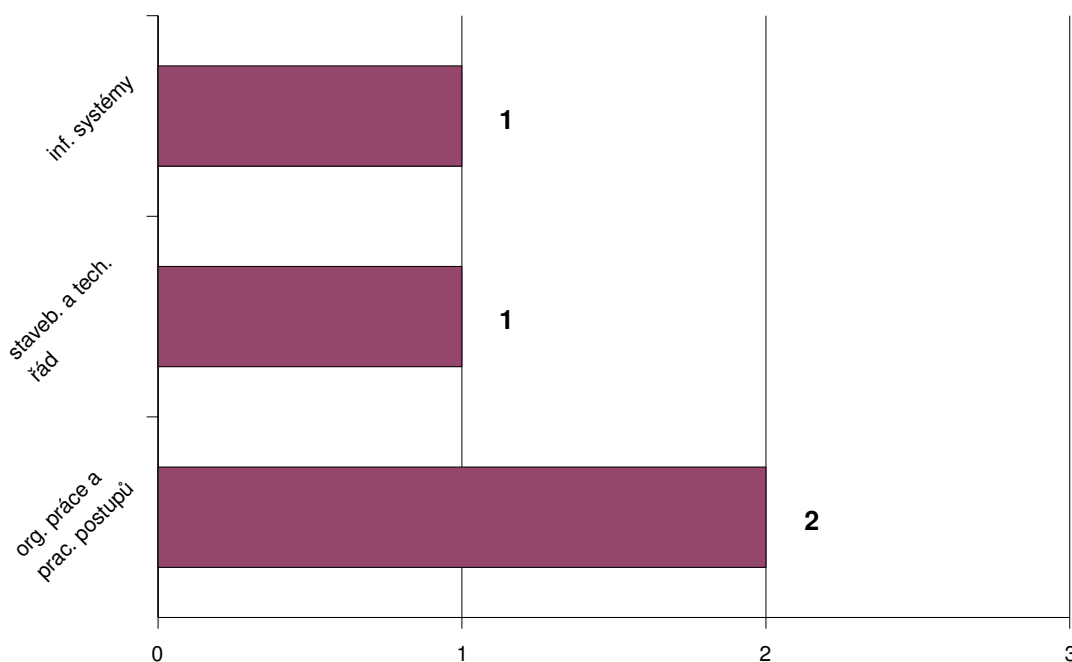
Nejčastěji zjištěné závady na vlečkách v roce 2005



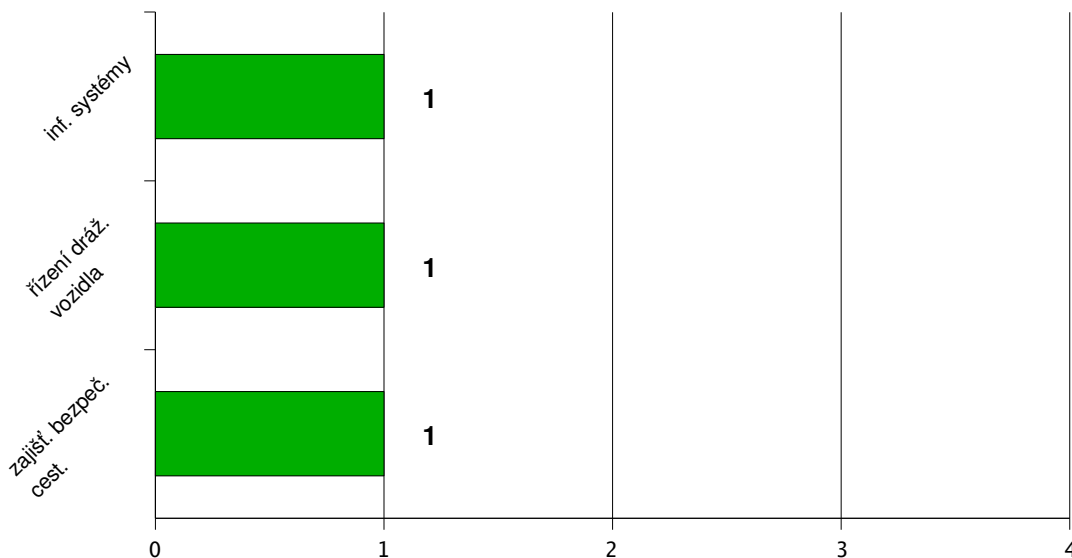
Zjištěné závady na dráze tramvajové a trolejbusové



Zjištěné závady na dráze lanové



Zjištěné závady na dráze speciální



NÁSLEDNÁ OPATŘENÍ

Účelem ukládání opatření k odstranění zjištěných nedostatků je především dosažení toho, aby subjekt (provozovatel, dopravce), kterému bylo opatření uloženo, vynaložil maximální úsilí ke sjednání nápravy a sám aktivně pracoval k odstranění nedostatků. Cílem plnění uložených nedostatků je, aby se neopakovaly a nově nevznikaly.

Výzvy a podněty podané na základě zjištění výkonu státních dozorů přispívají k zachování bezpečného systému fungování drah stejnou měrou jako opatření následující po mimořádných událostech a patří ke stěžejním právně regulovaným nástrojům potřebným k zajištění bezpečnosti na drahách. Tabeleární seznam nejzávažnějších případů je uveden v tabulce (u drah je C – celostátní, R – regionální, B – trolejbusová, E – tramvajová, V – vlečka).

Nejzávažnější výzvy Drážní inspekce

Datum	Dráha	Místo výkonu SD	Provozovatel	Specifikace závady
3. 1.	V	Lukrom, s. r. o.	Lukrom, s. r. o.	neplatné úřední povolení
17. 1.	V	Vlečka Kovohutě Mníšek	Kovohutě Mníšek	neplatné smlouvy, označení přejezdu
18. 1.	V	Správa státních hmotných rezerv	SSHR	neplatné úřední povolení
19. 1.	C	Česká Kubice – Plzeň, žel. přej. v km 140,949	ČD, a. s.	poškozené břevno trvale uzavřené závory
5. 2.	B	DP města Jihlavy	DP města Jihlavy	neohlašování mimořádných událostí
2. 3.	V	KM Beta	KM Beta	neplatné úřední povolení
2. 3.	C	Zastávka Litvínov město	ČD, a. s.	bezpečnost cestujících
15. 3.	C	Mladotice – Plzeň, Os 7639	ČD, a. s.	v TTP uvedeno snesené návěstidlo
17. 3.	R	Strakonice – Blatná, žel. přej. v km 47,121	ČD, a. s.	chybějící výstražné kříže
5. 4.	C	Ústěk	ČD, a. s.	označení dráhy a žel. přejezdu
12. 4.	V	Miroslav	ČD, a. s.	nedodržení tech. postupů při řízení dráž. dop.
13. 4.	V	Vlečka ČLUZ Nové Strašecí	ČLUZ Nové Strašecí	smlouvy, ozn. dráhy a přejezdu, vnitřní předpis
17. 4.	V	Ferona, a.s. Plzeň	Ferona, a. s.	chybějící návěstí na dráze
25. 4.	V	Vlečka JHJ Otovice	JHJ Otovice	označení dráhy a žel. přejezdů
3. 5.	R	Dívčice – Netolice, přej. v km 12,823	ČD, a. s.	poškozené výstražné kříže
4. 5.	R	Bečov nad Teplou	ČD, a. s.	chybějící výstražné kříže, zanesené žlábký
15. 7.	C	Skrachovice – Krmov, žel. přej. v km 90,890	ČD, a. s.	zhoršené rozhledové poměry na přejezdu
28. 7.	C	Karviná Darkov – Karviná hl. n.	ČD, a. s.	nedostatečně zašterkována bezстыková kolej
2. 8.	R	Ptení	ČD, a. s.	na výhybce vylomena část jazyka
8. 9.	V	Kamenolom císařský – Svržno	Mikyska, s. r. o.	chybějící výstražný kříž, zanesené žlábký
16. 9.	C	Zbiroh	ČD, a. s.	zakryté návěstidlo pro posun vegetací
30. 9.	C	Vratimov – Paskov	O.D.O.S., a. s.	závady ve zpravení strojvedoucího o okamžité změně parametrů staveb drah a staveb na dráze
4. 10.	R	Domažlice – Poběžovice, žel. přej. v km 16,168	ČD, a. s.	zhoršené rozhledové poměry na přejezdu
4. 10.	R	Jindřichův Hradec – Obrataň	JHMD, a. s.	zhoršené rozhledové poměry na přejezdu
20. 10.	V	Vlečka ZUD, a. s., Křimich Tlučná	Křimich, s. r. o.	údržba kolejiště, provozuschopnost hn. vozidla
1. 11.	R	Hlučín – Opava východ, ŽP v km 23,695	ČD, a. s.	zhoršené rozhledové poměry na přejezdu
14. 11.	C	Radotín	ČD, a. s.	označení dráhy, schůdný prostor
22. 11.	R	Opava východ – Kravaře ve Slezsku	ČD, a. s.	chybí ocelová podlaha mostu v km 296,800
28. 11.	V	Vlečka ŽOS Nymburk	ŽOS Nymburk	smlouvy, vnitřní předpis, ozn. dráhy a přejezdů
12. 12.	V	Vlečka Westpoint Praha	Westpoint Praha	smlouvy, vnitřní předpis, měření dráhy, MU
15. 12.	V	Vlečka NOR Zličín	NOR Zličín	smlouvy, vnitřní předpis, označení dráhy
15. 12.	C	Baška	ČD, a. s.	závady ve zpravení strojvedoucího o okamžité změně parametrů staveb drah a staveb na dráze, závady ve staničním řádu

TRENDY

V roce 2005 bylo ve věcech drah vykonáno celkem 4911 státních dozorů: 382 oznámených a 4529 neoznámených. Jedná se o kvantitativně i kvalitativně vyšší počet než v letech předchozích. V roce 2004 bylo vykonáno celkem 3795 státních dozorů, z toho 3433 oznámených a 362 neoznámených, a v roce 2003, kdy Drážní inspekce začala plnit své poslání, 1208 oznámených a 286 neoznámených státních dozorů.

Poté, co byla vypracována podrobná metodika výkonu státního dozoru, počet vykonávaných dozorů výrazně vzrostl. Současně klesal počet zjištěných závad. Tento trend lze vyhodnotit jako zúročení vlivu preventivní činnosti Drážní inspekce. Kromě toho jsou méně významné nedostatky s provozovateli a dopravci řešeny a jimi odstraňovány přímo na místě bez nutnosti písemné výzvy k jejich odstranění.

V rámci výkonu oznámeného státního dozoru Drážní inspekce v uplynulém období mapovala zejména teritorium dráhy celostátní, regionální a oblast vleček. Nemalá pozornost byla také věnována problematice železničních přejezdů. Největší počet závad byl zjištěn v oblasti umístění výstražných křížů a právě nezajištění dostatečných rozhledových poměrů požadovaných normou ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

Oproti roku 2004 došlo ke změně v procentuálním podílu jednotlivých druhů drah na výkonu státního dozoru. Nárůst 34 procent byl zaznamenán u státního dozoru na dráze celostátní a regionální, a to v oblasti oznámeného i neoznámeného státního dozoru, 15 procent navýšení v dozorech na vlečkách, naopak 34 procent snížení na dráze speciální, 27 procent na dráze tramvajové a trolejbusové a dokonce 82 procent na dráze lanové.

HODNOCENÍ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU VE VĚCÍCH DRAH

Jako jediná instituce svého druhu v Evropě odhaluje Drážní inspekce kromě zjišťování příčin mimořádných událostí také potenciální bezpečnostní rizika, k čemuž využívá právě nástroje výkonu preventivního státního dozoru. Toto propojení je v Evropské unii unikátní a pro ostatní členské státy inspirující. Státní dozor ve věcech drah vykonávají vrchní inspektoři a další pověřené osoby Drážní inspekce podle věcné a územní působnosti. V roce 2005 jich bylo provedeno na pět tisíc.

Zjistí-li Drážní inspekce při výkonu státního dozoru nedostatky, vyzve provozovatele dráhy či drážní dopravy, aby je ve stanoveném termínu odstranil. Současně o tom

informuje příslušný drážní správní úřad, který provozovateli činnost povolil. Ten ve vážných případech na základě podnětu Drážní inspekce zahájí správní řízení, které může vést až k zastavení činnosti provozovatele.

Drážní inspekce neustále vyhodnocuje poznatky z provedených státních dozorů a podle toho svou činnost optimalizuje, zejména zefektivňuje a zpřesňuje jejich zaměření na skutečně rizikové jevy. Počet státních dozorů stoupal v závislosti na vybavenosti DI technikou, zkušenostmi a s prohlubováním metodiky vycházející ze získaných zkušeností. Za dobu své existence včasným zásahem již několikrát zabránila přímému ohrožení bezpečnosti drážní dopravy.



KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ

EFEKTIVNÍ KOMUNIKACE – DRUHÝ Z NÁSTROJŮ PREVENCE MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Schopnost účinné, věrohodné a objektivní komunikace s odbornou i laickou veřejností je pro Dražní inspekci samozřejmostí. Pro úspěšné plnění důležitého strategického cíle je totiž klíčovou podmínkou prostřednictvím osvětové kampaně působit na veřejnost s cílem ji vychovávat, aby se v prostředí drah a dražní dopravy chovala zodpovědně.

Prostřednictvím Kanceláře Dražní inspekce i komunikačně vyškolených vrchních inspektorů Dražní inspekce erudovaně informuje o svých poznatcích z šetření příčin mimořádných událostí i státních dozorů. Zejména se snaží apelovat na veřejnost v souvislosti s prevencí mimořádných událostí a upozorňovat na veškerá rizika vyplývající z porušování legislativy. Touto aktivitou přispívá k budování pozitivního povědomí o bezpečnosti dražní dopravy v České republice i v zahraničí.

V roce 2005 Dražní inspekce 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 a v roce 2004 v devíti stovkách článků, v roce 2005 se počet mediálních výstupů Dražní inspekce ještě téměř zdvojnásobil. Stalo se již samozřejmostí, že většina žurnalistů kontaktuje Dražní inspekci dříve než příslušné dopravce pro relevantní, objektivní a nezkreslené informace a fakta o nehodách ve všech kategoriích dražní dopravy.

Úspěch Dražní inspekce vyplývá i z toho, že systematicky analyzuje tisk a ostatní sdělovací prostředky. Pokud některé médium ne zcela přesně informovalo o dražní problematice, Dražní inspekce neprodleně reagovala a upozorňovala příslušné redakce na špatnou interpretaci faktů. V několika případech také pojala závažné zprávy v médiích a prostřednictvím e-mailového upozornění jako podněty pro zaměření svých státních dozorů.

Dražní inspekce v roce 2005 aktivovala aktualizovaný redakční systém internetových stránek. Tímto moderním způsobem komunikace instituce oslovuje 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.

PREVENCE A OSVĚTA

Základním posláním Drážní inspekce je prevence mimořádných událostí. Tomuto cíli se Drážní inspekce snaží podřídit většinu svých činností, včetně osvětových sdělení v médiích. Na základě vyhodnocování příčin mimořádných událostí a analýzy zjištěných závad ze státních dozorů se snaží intenzivně vyhledávat rizika na drahách a důsledně na ně poukazovat.

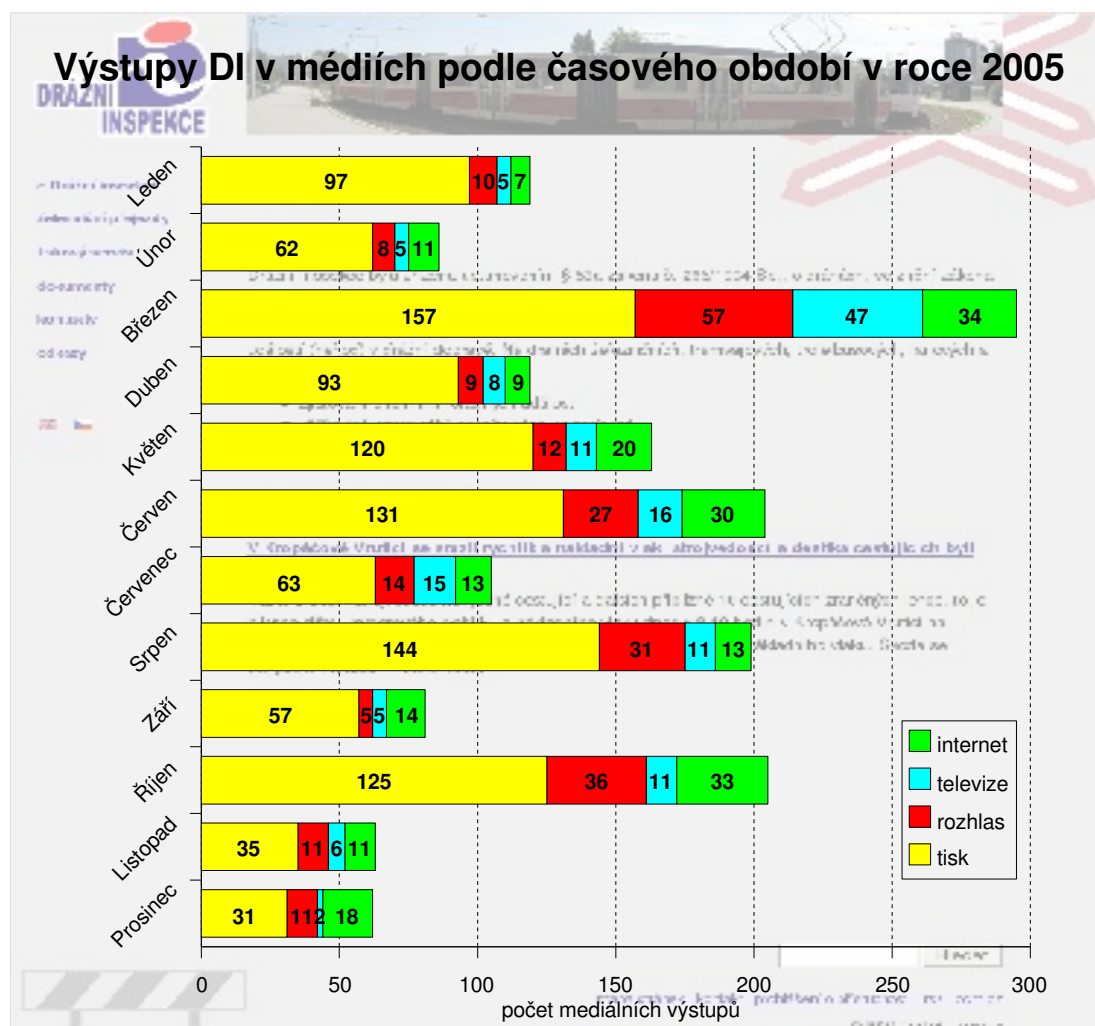
Velmi vážnou situaci na železničních přejezdech se zabývá Komise Drážní inspekce pro železniční přejezdy, která připravuje podklady pro dopravně-bezpečnostní akce s policií, jejichž cílem je monitorovat chování řidičů a odhalit příčiny dramatického nárůstu nehodovosti a zejména jejich následků. Dále přejezdová komise na základě výsledků své preventivní činnosti určila celkem 353 železničních přejezdů, které představují bezpečnostní riziko pro uživatele pozemních komunikací. Při přesném dodržení zákona o provozu o pozemních komunikacích by na těchto přejezdech nemělo dojít k nehodě, avšak řidiči automobilů nemusí být vůbec schopni povinnosti dané zákonem splnit. Pokud je ihned za přejezdem křižovatka s hlavní silnicí a vozidlo jedoucí přes koleje musí dávat přednost, nemusí se mezi křižovatkou a přejezdem vejít. Zároveň však kvůli nedostatečnému rozhledu od přejezdu řidič nemůže určit, zda nebude muset před hlavní silnicí zastavit. Seznam těchto přejezdů předala Drážní inspekce ministerstvu dopravy a všem dotčeným krajským a obecním úřadům a vyzvala je k neprodlenému řešení. O zlepšení situace na přejezdech se dále snaží prezentace o pravidlech jízdy přes železniční přejezdy, určená zejména pro posluchače autoškol.

Osvětové činnosti se týkají i tematická vystoupení Drážní inspekce v médiích, která se vedle problematiky železničních přejezdů zabývají zejména úrazy elektrickým proudem z trolejového vedení, nebezpečnými návyky cestujících při nastupování i vystupování z vlaků a nebezpečným chováním veřejnosti a riziky v blízkosti dráhy obecně.

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, ředitele Kanceláře DI Mgr. Jana Kučery a tiskového mluvčího DI Bc. Zdeňka Neusara v České televizi, na Nově, Primě

a v Českém rozhlase. Intenzivní celorepublikové pokrytí se však daří i prostřednictvím dalších médií, zejména na stránkách deníku Mladá fronta Dnes a internetového serveru iDnes. Zanedbatelné ovšem nejsou ani stovky vystoupení Drážní inspekce v komerčních rádiích a ostatních celostátních i regionálních denících a týdenících.



Drážní inspekce v průběhu roku 2005 vydala celkem 10 tiskových zpráv. Pět 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	Datum
Statistika nehod na přejezdech za rok 2004	14. 1. 2005
Nákladní vlak vykolejil, škoda odhadnuta na 9 miliónů korun	10. 2. 2005
Při nehodě na přejezdu zemřela žena	12. 3. 2005
Mrtví a zranění po vykolejení tramvaje v Praze na Karlově náměstí	16. 3. 2005
Páteční nehoda na Barrandově: Drážní inspekce chystá bezpečnostní doporučení	20. 6. 2005
Drážní inspekce vydala bezpečnostní doporučení pro pražský magistrát a uložila opatření dopravnímu podniku	22. 6. 2005
Lidem přecházejícím koleje u Kladna hrozí nebezpečí	5. 8. 2005
Drážní inspekce varuje před riziky, která hrozí minimálně na 353 železničních přejezdech	9. 8. 2005
Přejezd v Sádku u Žatce: Sklopené závory, 1 mrtvý a 13 zraněných	7. 9. 2005
U Mostu se srazily dva nákladní vlaky, jeden strojvedoucí zahynul	1. 10. 2005
Srážka vlaku s lokomotivou: 10 cestujících bylo zraněno	26. 10. 2005

Vedle vydávání oficiálních tiskových zpráv Drážní inspekce operativně využívá i dalších prostředků komunikace, například e-mailů. Včasným a objektivním informačním servisem 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. Sdělení jsou o to efektivnější, že se v tisku častokrát objevují na titulních stránkách.

Ke svým partnerům Drážní inspekce přistupuje pozitivně: public relations je v jejím chápání přístupem ryze aktivním a vstřícným. Počínaje rokem 2005 navíc Drážní inspekce umění své sociální komunikace výrazněji uplatňuje i na mezinárodním poli, kde se stala žádoucím zdrojem inspirace a praktických zkušeností.

HODNOCENÍ PREVENCE, OSVĚTY A MEDIÁLNÍ ČINNOSTI

Dražní inspekce v roce 2005 pokračovala v nastoupeném trendu intenzivní komunikace. U představitelů masmédií si svým kvalitním servisem prohlubovala renomé odborné a informované instituce a udržela si vybudovanou pozici prvotního zdroje informací o mimořádných událostech a vyhledávané instituce v oblasti prevence na drahách.

Komunikace Dražní inspekce 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 Dražní inspekce s médii tiskový mluvčí trénuje vrchní inspektory v mediální komunikaci. V následujících letech bude Dražní inspekce i nadále udržovat autoritu nejvyššího státního dozorového orgánu ve věci bezpečnosti drah a drážní dopravy a zároveň komunikovat tak, aby zabraňovala zbytečnému poškozování provozovatelů drah či drážní dopravy.



DALŠÍ ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

SPOLUPRÁCE S PARTNERY

Spolupráce s partnery je pro správné fungování činnosti Drážní inspekce nezbytná. 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 mohla objektivně 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. Těmto regulátorům oznamuje 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 nedostatecích zjištěných při výkonu státního dozoru na dráhách a bezpečnostní doporučení plynoucí ze závěrů šetření mimořádných událostí.

Ministerstvu dopravy Drážní inspekce svými poznatky přispívá k legislativní činnosti. Upozorňuje na existující nedostatky, navrhuje jejich řešení a vyjadřuje se k připravovaným právním předpisům, v roce 2005 zejména k připravované novele zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Po přijetí evropské směrnice o bezpečnosti železnic dále zpracovala rozsáhlou analýzu identifikující rozpory mezi touto směrnicí a tuzemskou legislativou a současně poukázala na nepřesný překlad této směrnice do českého jazyka. Prohlubuje se ale i kooperace s dalšími institucemi, například s Policií ČR a orgány veřejné správy.

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.

V roce 2005 Drážní inspekce výrazně zesílila své zahraniční aktivity a rozšířila své kontakty s obdobnými institucemi v zemích Evropské unie. Dokázala s nimi úspěšně komunikovat, předávat jim praktické zkušenosti a aktivně přitom sledovat zakládání nových institucí v dalších zemích Evropské unie. Úspěšně se zúčastnila jednání bezpečnostních orgánů z 19 zemí v Amsterdamu, kongresu o bezpečnosti v dopravě v Římě a v Lille, společného jednání kolegů z německy mluvících zemí ve Vídni a na své půdě uvítala kolegy z německého Drážního úřadu a opakovaně i kolegy z Litvy.

VNITŘNÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE

Dražní inspekce se v roce 2005 dále snažila zefektivnit svou práci. Dosáhla toho zejména efektivním využíváním dokumentační techniky a optimalizací spisové agendy tak, aby její činnost kladla minimální nároky na administrativu. Do provozu byla rovněž uvedena elektronická databáze mimořádných událostí a do zkušebního provozu byla uvedena i elektronická podoba cestovních příkazů pro služební cesty. Dále se v souvislosti s novým služebním předpisem o šetření mimořádných událostí částečně upravila i metodika zjišťování příčin mimořádných událostí.

Nezanedbatelnou pozornost Dražní inspekce v roce 2005 věnovala zlepšení odborné úrovně svých zaměstnanců a vzájemné výměně praktických zkušeností. Zaměstnanci absolvovali několik odborných školení, např. v AŽD, na Lanové dráze Ramzová a ČKD Vagonce.

Klíčovým faktorem při stabilizaci instituce zůstává počet systemizovaných míst. V souvislosti se zřízením Centrálního ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí bylo ministrem dopravy už pro rok 2004 schváleno navýšení počtu zaměstnanců Dražní inspekce z 56 na 61 osob, ale na začátku roku 2004 přišla informace, že má být tento počet snížen na 54 zaměstnance. To zahájilo řadu jednání mezi Dražní inspekcí a ministerstvem dopravy o systemizaci DI, které se táhlo až do konce roku 2005. Na konci roku 2005 ještě měla Dražní inspekce 61 zaměstnanců, avšak věc schválené systemizace stále nebyla vyřešena. Po vzniku Centrálního ohlašovacího pracoviště mimořádných událostí se počet 61 systemizovaných míst ukázal být nezbytným minimem pro stabilní fungování instituce a plnění jejího poslání v alespoň základním rozsahu. Do budoucna, zejména v souvislosti s plánovanými změnami legislativy, by nicméně ani tento počet nemusel dostačovat.

HODNOCENÍ OSTATNÍ ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

Dražní inspekce v roce 2005 prohloubila již dříve navázanou spolupráci s dražními správními úřady a ministerstvem dopravy. Rovněž prohloubila komunikaci s partnerskými institucemi v zahraničí. Tato spolupráce je do budoucna zárukou flexibilní výměny zkušeností a poznatků za účelem co nejlépe zajistit bezpečné provozování drah a dražní dopravy v celé Evropě.

Umění porovnat vývoj a umění vyhodnotit, co se na drahách v České republice

děje, měřítkem relativním i absolutním, patří k základním devízám Dražní inspekce, která se při plnění svého poslání nechává inspirovat zkušenostmi partnerských institucí z domova i ze zahraničí. Dále tím obohacuje svou know-how a výrazně se jí v roce 2005 už také daří prosazovat vlastní originální myšlenky a řešení na celém evropském liberalizovaném trhu.



ZÁVĚR

Drážní inspekce v roce 2005 pokračovala v trendu další emancipace instituce v systému bezpečného provozování drah a drážní dopravy. Na rozdíl od roku 2003, do něhož vstupovala bez jakékoliv přípravy, metodiky a vybavení, se mohla po ukotvujícím roku 2004 už zcela zaměřit na plnění svého poslání. Jejím cílem vždy bylo, je a bude co nejvíce snížit nehodovost na všech dráhách v České republice. Přestože rok 2005 byl teprve třetím rokem existence Drážní inspekce, zvládla instituce kvantitativně i kvalitativně všechny úkoly k naplnění předmětu své činnosti. Současně zvýšila počty svých výjezdů k závažným mimořádným událostem o 72 procent oproti předchozímu roku.

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 2005 Drážní inspekce zaznamenala v porovnání s předchozím období srovnatelný počet mimořádných událostí. Celkově došlo k nárůstu MU o 4 procenta, počet zraněných osob byl o 10 procent nižší. Drážní inspekce měla konečně k dispozici veškeré potřebné údaje, aby mohla relativně přesně vyhodnotit bezpečnostní situaci v oblasti drah a drážní dopravy.

Varující byl opět vysoký počet mimořádných událostí na železničních přejezdech, kde je bezpečnost drážního provozu ohrožována zcela zásadním 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 potenciálních 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 stále ještě není na potřebné úrovni. Dá se však říci, že ukázněnost provozovatelů má stále lepší se tendenci. Vypovídá o tom množství snižujícího se zjištění závad ve druhé polovině roku 2005. Drážní inspekce se v průběhu celého roku snažila ukládáním opatření k odstranění zjištěných nedostatků a důslednou kontrolou jejich plnění napomáhat 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 provozovateli 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 revize a optimalizace většiny 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, odborné školení z oblasti zabezpečovací techniky, provozu lanových drah a traťového hospodářství). 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 2005 z hlediska nakládání s přidělenými státními prostředky účelné, efektivní a hospodárné. Všechny uvedené skutečnosti tedy opravňují ke konstatování, že se Drážní inspekce v roce 2005 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.

V roce 2006 hodlá Drážní inspekce kromě plnění svého poslání ještě aktivněji přistupovat k šetření mimořádných událostí. Změny v české legislativě napovídají tomu, že bude muset prokazovat schopnost vlastní ingerence, tj. vlastního šetření mimořádných událostí od počátků až po konstatování příčiny. Dále se předpokládá umění ještě dynamičtějších výstupů Drážní inspekce v oblasti zpracování dat. Od roku 2006 by Drážní inspekci neměl činit problém poskytnout odpověď na žádné trendy v drážní dopravě. Plně se rovněž začne využívat výkonu státního dozoru jako prostředku k investigaci rizik, kdy odborníci Drážní inspekce budou umět nejen provést kontrolu a její výsledky ohlásit

Dražnímu úřadu, ale zároveň se na celý systém podívat analyticky, vyhodnotit potenciální rizika a zjistit, zda nějaké parametry stagnují, zvyšují se a vyhodnotit, proč. Revolučním krokem pak bude propojení poznatků z šetření mimořádných událostí s analytickými daty z výkonu státních dozorců a preventivních aktivit.

Bráno touto optikou se rok 2006 stane rokem aktivnějšího přístupu k iniciování systémových změn, k čemuž Dražní inspekci nahrává období velkých úprav v oblasti legislativy, a rokem aktivního ovlivňování systému drah a dražní dopravy. Dražní inspekce má totiž už dostatečné know-how i zkušenosti, aby mohla ovlivňovat nejen celý český, ale také evropský dražní systém.