



***VÝROČNÍ ZPRÁVA***  
***2006***



## Obsah

<b>Úvod.....</b>	<b>5</b>
Drážní inspekce – garant bezpečnosti na dráhách.....	6
Organizační struktura.....	6
Čtvrtý rok činnosti Drážní inspekce.....	7
<b>Mimořádné události.....</b>	<b>11</b>
Prevence mimořádných událostí.....	12
Kategorizace mimořádných událostí.....	13
Vývoj bezpečnosti v letech 2003 – 2006.....	14
Společné bezpečnostní ukazatele.....	16
Rozbor mimořádných událostí.....	17
Mimořádné události na dráhách celostátních, regionálních a na vlečkách.....	17
Mimořádné události na ostatních dráhách.....	18
Mimořádné události na úrovňových přejezdech .....	20
Mimořádné události dozorované na místě jejich vzniku.....	21
Mimořádné události a Evropská železniční agentura.....	27
Opatření k předcházení mimořádným událostem.....	28
Správní řízení.....	29
Shrnutí mimořádných událostí.....	30
<b>Státní dozor ve věcech drah.....</b>	<b>31</b>
Státní dozor – prevence vzniku mimořádných událostí.....	32
Státní dozory na dráhách v roce 2006.....	33
Následná opatření.....	36
Vývojové trendy výkonu státního dozoru .....	36
Shrnutí výkonu státního dozoru ve věcech drah .....	37
<b>Komunikace s veřejností.....</b>	<b>39</b>
Otevřená komunikace – důležitý nástroj prevence mimořádných událostí.....	40
Prevence a osvěta.....	40
Drážní inspekce v médiích.....	41
Hodnocení prevence, osvěty a mediální činnosti.....	42
<b>Další činnosti.....</b>	<b>43</b>
Spolupráce s partnery.....	44
Vnitřní činnost Drážní inspekce.....	45
Kontroly na Drážní inspekci v roce 2006.....	46

<b>Ekonomicko-správní agenda.....</b>	<b>49</b>
Základní personální údaje.....	50
Údaje o majetku, s nímž je DI příslušná hospodařit.....	51
Údaje o rozpočtu příjmů a výdajů v rozsahu závazných ukazatelů.....	51
Hodnocení a analýza údajů.....	52
Zdůvodnění rozpočtových opatření provedených u rozepsaných závazných ukazatelů v průběhu roku 2006.....	52
Vyhodnocení údajů o příjmech nebo výnosech.....	53
Údaje o podílu státního rozpočtu na financování činností Drážní inspekce.....	54
Rozbor čerpání mzdových prostředků.....	54
Výdaje nebo náklady na výzkum a vývoj.....	54
Výdaje účelově určené na financování programů reprodukce majetku vedených v informačním systému programového vybavení ISPROFIN.....	54
Poskytnuté dotace a návratné finanční výpomoci.....	55
Přehled o čerpání finančních prostředků na programy nebo projekty spolufinancované z rozpočtu Evropské unie.....	55
Spolupráce se zahraničím, členství v mezinárodních organizacích.....	55
Údaje o výdajích za mezinárodní konference a zahraniční služební cesty.....	55
Údaje o převodu úspor rozpočtových prostředků do rezervního fondu.....	56
Přehled hospodářských a jiných činností.....	56
<b>Závěr.....</b>	<b>57</b>



## ***ÚVOD***

## DRÁŽNÍ INSPEKCE – GARANT BEZPEČNOSTI NA DRÁHÁCH

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 drážní 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 750 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 bezpečnosti 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 drážní 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 drážních vozidel, jestli nastavený systém organizace provozu odpovídá bezpečnostním předpisům a zda je tento systém dodržován zúčastněnými subjekty i jednotlivci.



## ORGANIZAČNÍ STRUKTURA

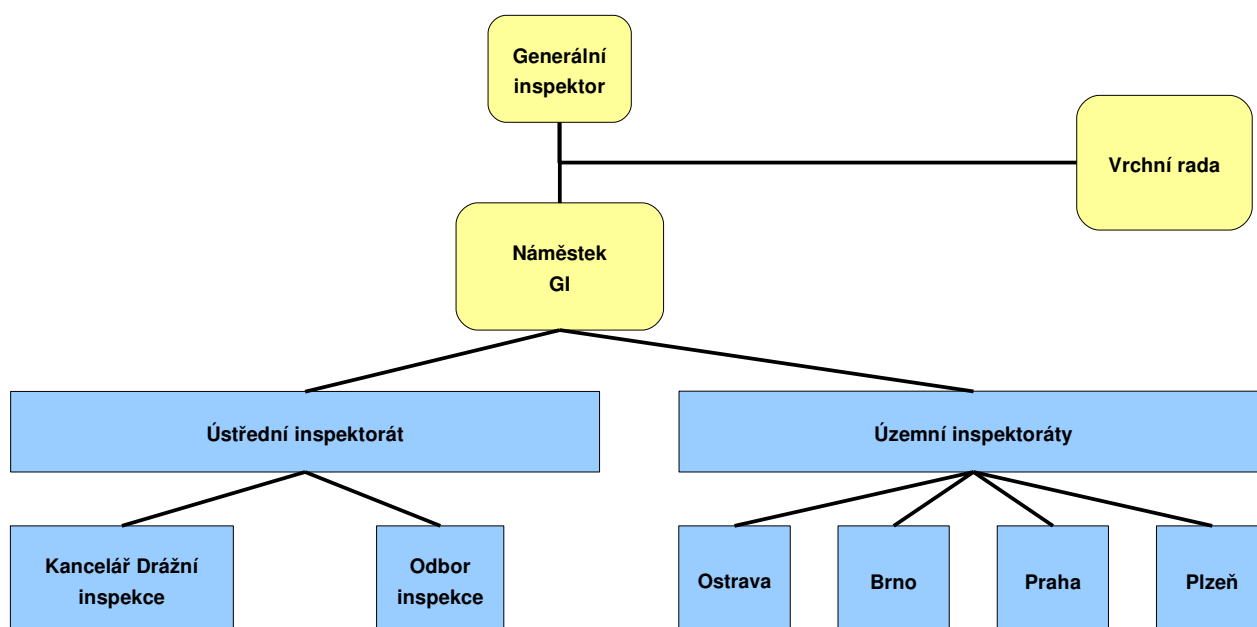
Dražní inspekce měla na konci roku 2006 celkem 55 zaměstnanců. V čele instituce stojí generální inspektor, kterému jsou podřízeny Kancelář Dražní inspekce, Odbor inspekce a jednotlivé územní inspektoráty. Kancelář Dražní inspekce a Odbor inspekce sídlí v Praze, Územní inspektoráty se nacházejí v Ostravě (ÚI 1), Brně (ÚI 2), Praze (ÚI 3) a Plzni (ÚI 4) s detašovaným pracovištěm v Českých Budějovicích.

Kancelář Drážní inspekce vytváří podmínky pro činnost celé Drážní inspekce a generálního inspektora. 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 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.

Činnost vrchního rady je zaměřena zejména na koncepční otázky řízení. Jeho pozice byla na Drážní inspekci obsazena na konci ledna 2006.



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.

## ČTVRTÝ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

Hlavním faktorem, majícím vliv na činnost Drážní inspekce (DI) v uplynulém roce 2006, byla změna, resp. **změny na pozici generálního inspektora DI**, a s tím související koncepce jednotlivých vedení DI. Do 26. ledna 2006 vedl DI Bc. Zdeněk Žák, na jehož

koncepti navázal Mgr. Roman Šigut, který byl pověřen řízením instituce do doby jmenování nového generálního inspektora. Tím se stal s účinností od 20. dubna Ing. Jaroslav Dvořák. Po jeho odvolání byl ke dni 19. října 2006 do funkce generálního inspektora jmenován Mgr. Roman Šigut.

Pozice DI byla počátkem roku 2006 mimořádně silná, a to zejména na mezinárodním poli. Instituce se stala žádaným spojencem, kterého partnerské instituce v celé Evropské unii začaly vyhledávat jako cenný zdroj know-how a praktických zkušeností, a byla zvána na všechna důležitá jednání, což do budoucna skýtalo výhodnou pozici ovlivňovat veškeré procesy v evropské drážní legislativě. Během předchozích tří let (2003–2005) byl vybudován a nastaven účinný systém prevence na dráhách v ČR v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah (SD), kritéria nezávislého a objektivního šetření mimořádných událostí (MU) na dráhách, systém komunikace s partnerskými institucemi i veřejností a samozřejmě interní procesy a chod instituce v zájmu efektivity a produktivity práce.

**Rok 2006** proto **měl být rokem dokončení** procesu **budování instituce** spočívající zejména v technickém dovybavení a efektivitě administrativních úkonů. Místo potřebného klidu na práci a na splnění stanovených úkolů ale **DI musela počátkem roku 2006 čelit systematickým útokům** a cíleným akcím, které měly zdiskreditovat DI a práci jejich zaměstnanců a které měly pomoci ovlivňovat činnost této dosud nezávislé instituce. V 1. čtvrtletí tak **došlo k záměrnému paralyzování DI**, které vyústilo v dubnu v nucenou změnu na postu generálního inspektora (GI), a tím i v nový směr a filozofii DI.

V období **od dubna do října** prakticky ustala komunikace s mezinárodními partnery a **DI přišla o svou pozici lídra v rámci EU**. Dlouhodobě **plánované projekty** jako např. vytvoření centrální databáze SD a dokončení databáze MU, které měly zefektivnit práci zaměstnanců DI, nebo realizace jazykového vzdělávání zaměstnanců v zahraničí, **byly zastavovány** nebo rušeny a naopak **vznikaly projekty nové** – přechod na jiný operační systém, změna zavedeného systému prevence spočívající v omezování neoznámených státních dozorů apod. Toto období bylo navíc ještě doprovázeno nedobrovolnými a protizákonnými personálními změnami, odchodem mladých a jazykově vybavených odborníků či neobjektivním přístupem ve prospěch jednoho z provozovatelů dráhy a drážní dopravy. DI za těchto okolností nedokázala efektivně ovlivňovat systém drah a drážní dopravy ani iniciovat větší množství systémových změn.

K filozofii moderní evropské instituce se DI vrátila **v závěru roku**. Byly **obnoveny** přerušené **mezinárodní kontakty**, DI navázala na **institut neoznámených dozorů** a začala pracovat zcela nezávisle a objektivně na jakémkoli provozovateli dráhy a drážní dopravy, jak vyplývá z jejího poslání v duchu evropské legislativy. Došlo k aktivnímu prohlubování spolupráce s partnery v České republice i v zahraničí a v povědomí všech



provozovatelů drah a drážní dopravy v ČR se tak DI podařilo udržet image komunikativní a respektované instituce, která dokáže klíčová pravidla nejen z pozice síly prosazovat, ale zároveň umí přesvědčit, že její jednání vede ku prospěchu všech jejich partnerů, zejména pak k bezpečnému provozování dráhy a drážní dopravy.

Časté změny hlavního představitele DI a na to navazující **personální změny** v pozicích ředitelů jednotlivých útvarů a náměstka GI velmi **narušily činnost instituce**, byly obrovskou zkouškou pro všechny zaměstnance a výrazným způsobem poznamenaly mezilidské vztahy mezi zaměstnanci v pozitivním i negativním slova smyslu. Rok 2006 se z toho důvodu nestal původně plánovaným rokem dalšího rozvoje komunikace DI v rámci celé Evropy, rokem zvýšení analytické schopnosti DI propojit data z výsledků SD a šetření MU, ani rokem zlepšení výstupů DI z šetření MU. Rok 2006 byl zejména rokem hledání nové identity Drážní inspekce.

Překážkou v rozvoji instituce ovšem nadále zůstal **nedostatečný počet zaměstnanců**. Rozhodnutím ministerstva dopravy (MD) z března 2006 nebyla potvrzena systemizace 61 zaměstnanců, ale pouze 55 zaměstnanců. Vzhledem k neustále se rozšiřujícím povinnostem vyplývajícím z měnících se právních norem, hlavně z novely zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, by se tento nevyhovující stav měl do budoucna určitě změnit. Výchova dostatečného množství odborníků a optimalizace jejich věkové struktury je pro šetření mimořádných událostí a výkon státního dozoru nepostradatelná.







## ***MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI***

## PREVENCE MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Stejně jako v předchozích letech, i v roce 2006 kladla Drážní inspekce (DI) důraz na zjišťování příčin a okolností vzniku závažných mimořádných událostí (MU) za účelem objektivního zjištění příčin, popř. okolností vzniku MU na dráhách, získání ucelených a statisticky hodnotných dat potřebných k odhalování potenciálních bezpečnostních rizik a k plnění hlavního cíle DI v oblasti MU, kterým je snižování počtu MU, ale zejména jejich následků.



Zatímco Drážní inspekce zjišťuje příčiny mimořádných událostí a okolnosti jejich vzniku s cílem zabránění jejich opakování, Policie ČR zkoumá trestněprávní odpovědnost konkrétních osob. U méně závažných případů DI vykonává dozor nad správností šetření prováděného provozovatelem.

Důležitým mezníkem v oblasti mimořádných událostí uplynulého roku byla **změna legislativy** v létě roku 2006. Dnem 1. 7. 2006 vstoupila v platnost novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Od 1. 8. 2006 pak začala platit vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách. Zásadní změnou je zcela nový pohled na rozdělení mimořádných událostí (nově závažná nehoda, nehoda a ohrožení v drážní dopravě – viz níže), povinnost Drážní inspekce oznamovat Evropské železniční agentuře zahájení šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na dráze celostátní a regionální, včetně zpracování závěrečné zprávy a projednání výsledků šetření s příslušnými subjekty dotčenými danou MU. V souladu s evropskou legislativou může DI vydat **bezpečnostní doporučení**, a to na základě výsledků šetření MU. Institut bezpečnostního doporučení



využívá DI v případech, kdy nejsou porušeny právní předpisy a přesto existuje konkrétní bezpečnostní riziko – zpravidla jde o nedostatek systémového charakteru. Změnou legislativy však DI přišla o velmi klíčový nástroj k zajištění bezpečnosti na dráhách, kterým byla možnost uložit provozovateli opatření, a to na základě poznatků nebo zjištění při šetření MU. Opatření bylo možno uložit v jakémkoli stádiu šetření.

Druhým, neméně významným mezníkem, který se projevila v oblasti mimořádných událostí – přístupu k řešení MU a celého systému šetření, byly změny na pozici generálního inspektora a s tím související **mění se koncepce** celé instituce. Poslední změnou na tomto postu v říjnu 2006 se DI vrátila k modelu moderní, evropské, nezávislé a objektivní instituce, tak jak tomu bylo od roku 2003.

### Kategorizace mimořádných událostí

1. pololetí 2006	2. pololetí 2006
<p><b>Skupina „A“</b> – mimořádné události vzniklé v souvislosti s pohybem drážního vozidla (srážka drážního vozidla s jiným drážním vozidlem nebo překážkou na dopravní cestě dráhy, nebo vykolejení drážních vozidel) mající za následek nejméně jednu usmrcenou osobu nebo těžkou újmu na zdraví u více než čtyř osob nebo značnou škodu na majetku (více než 500 tis. Kč).</p>	<p><b>Závažná nehoda</b> v drážní dopravě je srážka drážních vozidel nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterému došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu (více než 5 milionů Kč).</p>
<p><b>Skupina „B“</b> – mimořádné události způsobené provozováním dráhy a drážní dopravy nezávisle na pohybu drážního vozidla, které měly za následek nejméně jednu usmrcenou osobu nebo těžkou újmu na zdraví u více než čtyř osob nebo značnou škodu na majetku.</p>	<p><b>Nehoda</b> je srážka nebo vykolejení drážního vozidla, nejsou-li závažnou nehodou, střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací nebo mimo ně, smrt nebo újma na zdraví osob, vzniklá v souvislosti s pohybujícími se drážními vozidly, dále požáry drážních vozidel a jiné mimořádné události na zařízení dráhy za podmínky vzniku značné škody (500 000 – 4 999 999,- Kč).</p>
<p><b>Skupina „C“</b> – ostatní mimořádné události způsobené provozováním dráhy a drážní dopravy.</p>	<p><b>Ohrožení</b> je mimořádná událost ohrožující pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení, způsobená provozováním dráhy a drážní dopravy, a to s vlivem na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, nebo událost způsobená únikem nebezpečné věci při její přepravě, příp. ohrožení bezprostředním rizikem úniku nebezpečné věci při přepravě po železnici, které není závažnou nehodou nebo nehodou.</p>

Vzhledem ke změně kategorizace mimořádných událostí již **nelze srovnávat MU skupiny „A“, „B“ a „C“, stanovené vyhláškou č. 361/2001 Sb., se závažnými nehodami, nehodami a ohrožením dle vyhlášky č. 376/2006 Sb., jak tomu bylo v uplynulých letech.** Jedním z typických příkladů, proč kategorie MU není možné srovnávat, jsou případy úrazu elektrickým proudem. Zatímco podle vyhlášky 361/2001 Sb. se jednalo o MU kategorie „B“, případně „A“, současná nová legislativa tyto případy za mimořádnou událost vůbec nepovažuje.



## VÝVOJ BEZPEČNOSTI V LETECH 2003 – 2006

Za uplynulý rok 2006 eviduje Drážní inspekce (DI) na všech dráhách v ČR (tj. na dráze celostátní, regionální, na vlečkách, na dráze speciální, tramvajové, trolejbusové a lanové) celkem **5 274 mimořádných událostí (MU)**, což v porovnání s rokem 2005 představuje navýšení o cca 15 % (o 750 případů), přičemž k tomuto nárůstu došlo především u méně vážných případů, které se obešly bez obětí na životech, zranění osob



či větších materiálních škod. Z hlediska jednotlivých drah se nárůst projevil u dráhy tramvajové (nárůst o 847 MU); v 88 % případech šlo o střety tramvajů se silničními vozidly, jejichž příčinou bylo porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 361/2000 Sb.) ze strany účastníků silničního

provozu (tj. odpovědnost mimo provozovatele dráhy). K mírnému poklesu naopak došlo na dráhách celostátních a regionálních mj. díky intenzivní preventivní činnosti DI v předchozích obdobích, která je vykonávána zejména v rámci neoznačených státních dozorů ve věcech drah. Sledování vývoje bezpečnosti v letech 2003 až 2006 dle jednotlivých kategorií MU není z výše uvedených důvodů (změna kategorizace MU) možné, nicméně trend vývoje závažnějších MU (skupiny „A“ a „B“) do 30. 6. 2006 byl na srovnatelné úrovni jako v roce 2005.

Vývoj počtu mimořádných událostí v drážní dopravě dle jednotlivých drah

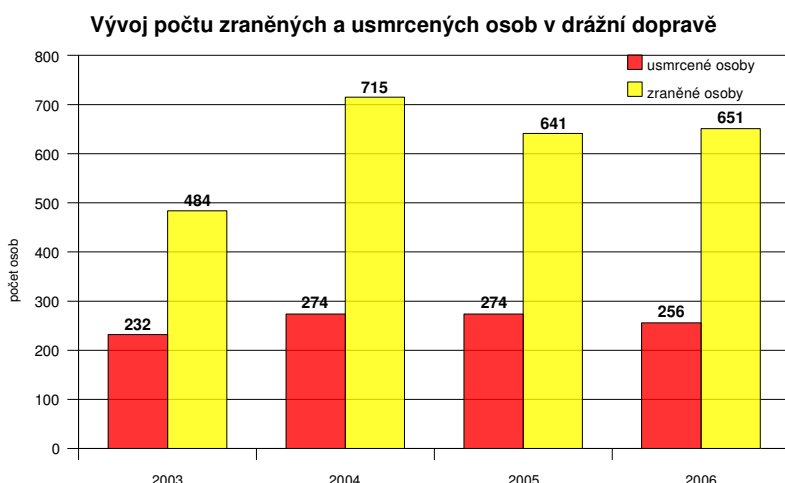
	2003	2004	2005	2006
dráha celostátní	1566	2336	2294	2205
dráha regionální		119	313	244
vlečka	187	281	248	254
dráha tramvajová	902	1237	1285	2132
dráha trolejbusová	240	350	362	386
dráha speciální	13	29	21	48
dráha lanová	2	3	1	5
<b>celkem</b>	<b>2910</b>	<b>4355</b>	<b>4524</b>	<b>5274</b>

	1. pololetí 2006			2. pololetí 2006		
	skupina „A“	skupina „B“	skupina „C“	závažné nehody	nehody	ohrožení
dráha celostátní	123	3	1219	1	190	669
dráha regionální	13	0	138	0	27	66
vlečka	2	0	149	0	7	96
dráha tramvajová	7	0	1097	0	132	896
dráha trolejbusová	0	0	223	0	22	141
dráha speciální	2	0	30	0	4	12
dráha lanová	0	0	3	0	1	1
<b>celkem</b>	<b>147</b>	<b>3</b>	<b>2859</b>	<b>1</b>	<b>383</b>	<b>1881</b>

Následkem všech MU bylo v uplynulém roce 2006 **usmrceno 256 osob a 651 osob utrpělo újmu na zdraví**. V porovnání s rokem 2005 bylo usmrceno o 6,5 % osob méně, nepatrně se zvýšil počet zraněných osob (o 1,6 %). Průměrný počet zraněných a usmrcených osob na jednu MU však

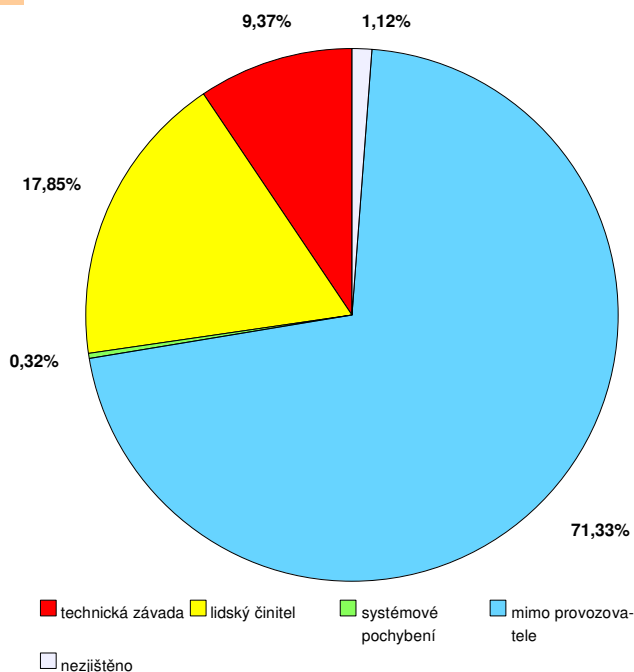
poklesl. V celkovém počtu zraněných a usmrcených osob jsou zahrnuty rovněž i osoby, které jednaly v sebevražedném úmyslu. DI bohužel nemá zpětnou vazbu, kolik osob takto bylo zraněno, resp. zahynulo, nicméně **s odpovědností provozovatelů dráhy nebo dopravců bylo v roce 2006 zraněno 12 % osob a 1,2 % osob zahynulo**. I nadále je velmi

vysoký podíl střetů drážních vozidel s osobami, jež vstupovaly do obvodu dráhy veřejnosti nepřístupného. V roce 2006 si takto přivodilo zranění 25 % ze všech zraněných osob a o život přišlo 80 % ze všech usmrcených osob.



2006	počet		
	mimořádných událostí	usmrcených osob	zraněných osob
dráha celostátní	2205	231	212
dráha regionální	244	15	61
vlečka	254	1	10
dráha tramvajová	2132	7	300
dráha trolejbusová	386	0	56
dráha speciální	48	2	8
dráha lanová	5	0	4
<b>celkem</b>	<b>5274</b>	<b>256</b>	<b>651</b>

Mimořádné události v roce 2006 dle odpovědnosti



Z celkového počtu všech MU v roce 2006 bylo **více než 71 % případů** způsobeno třetími osobami, tj. odpovědnost na vzniku MU v drážní dopravě **nebyla na straně provozovatelů dráhy nebo drážní dopravy**. Ve srovnání s předchozím rokem, kdy téměř 68 % MU na dráhách nebylo zapříčiněno provozovateli, se odpovědnost provozovatelů dráhy, resp. drážní dopravy, nepatrně snížila (o 3 %). Z hlediska podílu základních příčin MU s odpovědností provozovatelů (tj. technická závada, lidský faktor a systémové pochybení) převažuje

Mimořádné události na dráhách v roce 2006 dle krajů

kraj	počet		
	mimořádné události	zraněné osoby	usmrčené osoby
Jihočeský	186	22	14
Jihomoravský	846	103	30
Karlovarský	114	17	5
Královéhradecký	144	13	13
Liberecký	176	19	6
Moravskoslezský	735	95	31
Olomoucký	257	29	21
Pardubický	168	13	19
Píseňský	250	41	10
Praha	1351	186	25
Středočeský	423	49	39
Ústecký	368	33	19
Vysočina	124	8	6
Zlínský	132	23	18

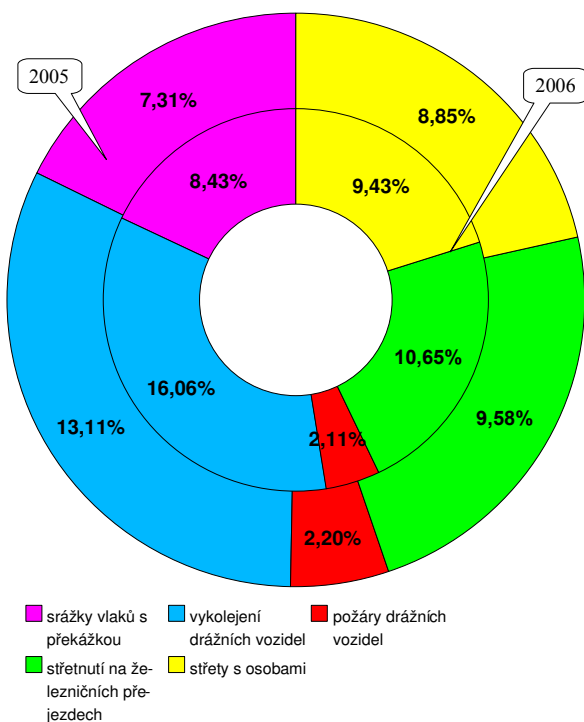
podobně jako v roce 2005 selhání lidského činitele (58 % – rok 2005, 65 % – rok 2006), nicméně ve srovnání s rokem 2005 došlo ke **zvýšení** podílu **selhání lidského činitele** o cca 7 %. Naopak o 7 % se snížil podíl technických závad na vzniku MU.



## SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE

Společné bezpečnostní ukazatele (CSI) jsou ukazatele mimořádných událostí definované Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, o bezpečnosti železnic, vypovídající o míře bezpečnosti železnic v jednotlivých členských státech Evropské unie.

Ukazatele týkající se mimořádných událostí



Základním úkolem každého členského státu EU od roku 2005 je tedy sledovat vývoj bezpečnosti železnic, a to shromažďováním informací o aktuálních hodnotách CSI, a zvyšovat tak bezpečnost železnic. Evropská směrnice v současnosti mezi nejdůležitější ukazatele (CSI) zahrnuje srážky drážních vozidel (včetně srážek drážních vozidel s překážkami v průjezdném průřezu), dále pak vykolejení drážních vozidel, střetnutí na železničních přejezdech (včetně MU, jejichž účastníky byli chodci), požáry drážních vozidel a MU způsobené pohyblivým se kolejovým vozidlem. CSI se v ČR na dráze železniční podílí necelou polovinou na všech MU na železnici – 41 % v roce 2005 a 47 % v roce 2006. Podíly CSI **během dvou let**

jsou **prakticky srovnatelné**, k mírnému nárůstu došlo u vykolejení drážních vozidel.

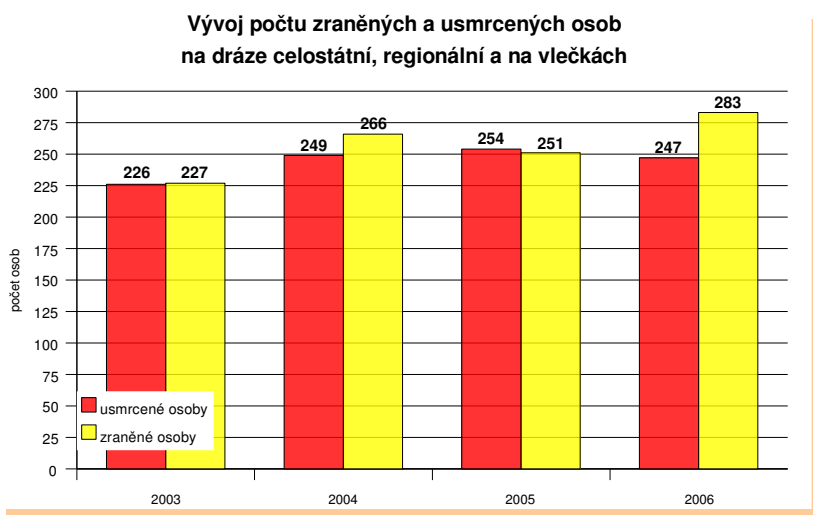


## ROZBOR MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

### Mimořádné události na dráhách celostátních, regionálních a na vlečkách

Celkový počet MU v roce 2006 na dráhách celostátních, regionálních a na vlečkách činil 2 703 případů, což je o více jak **5 % méně** evidovaných MU než v předchozím roce. Na snížení počtu MU v roce 2006 měla vliv změna legislativy a nový pohled na to, co je a co není MU. Od 1. července, respektive 1. srpna 2006, se za MU již nepovažují případy, jako jsou krádeže, vloupání, úrazy elektrickým proudem či různé formy vandalismu.

Právě z tohoto důvodu není možné počet MU na železnici považovat za kritérium, které je relevantní pro hodnocení vývoje nehodovosti. Pokud se týče následků MU na těchto dráhách, tj. počtu zraněných a usmrcených osob, lze ve vývoji sledovat srovnatelnou úroveň u usmrcených osob a opětovný nárůst u zraněných osob (viz graf). Z celkového počtu usmrcených osob na všech dráhách v ČR v loňském roce činí podíl u železničních drah 96,5 %, u zraněných osob 43,6 %.

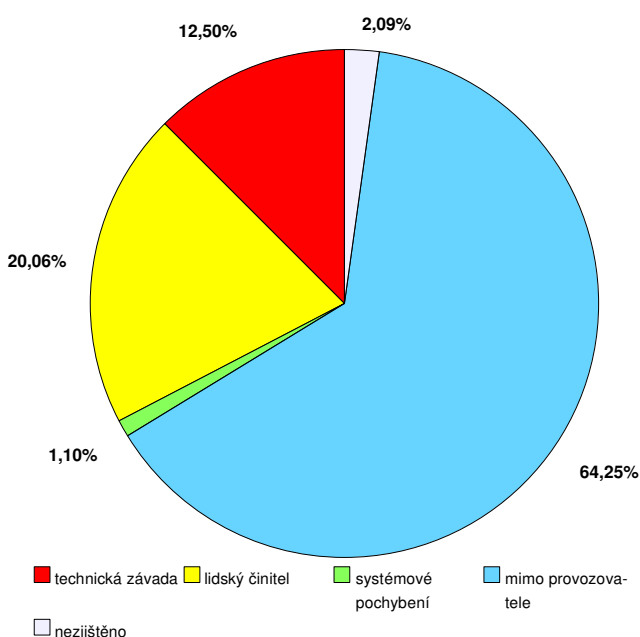


Právě z tohoto důvodu není možné počet MU na železnici považovat za kritérium, které je relevantní pro hodnocení vývoje nehodovosti. Pokud se týče následků MU na těchto dráhách, tj. počtu zraněných a usmrcených osob, lze ve vývoji sledovat srovnatelnou úroveň u usmrcených osob a opětovný nárůst u zraněných osob (viz graf). Z celkového počtu usmrcených osob na všech dráhách v ČR v loňském roce činí podíl u železničních drah 96,5 %, u zraněných osob 43,6 %.

**S odpovědností provozovatelů** bylo na těchto drahách zraněno 40 osob, tj. cca **14 %**, a 3 osoby byly **usmrceny**, tj. **1,2 %**.

Z hlediska odpovědnosti bylo víc než **64 %** všech MU na železnici **bez zavinění provozovatelů** dráhy či drážní dopravy, což je stejný procentuální podíl jako v roce 2005. V případech, kdy byla příčina MU na straně provozovatele, se v 60 % jedná o lidské selhání a v 37 % o technickou závadu (v roce 2005 – 51 % u lidského činitele a 47 % u technické závady). **Podíl selhání lidského činitele se** tedy oproti předchozímu roku **zvýšil**, a to **o 9 %**.

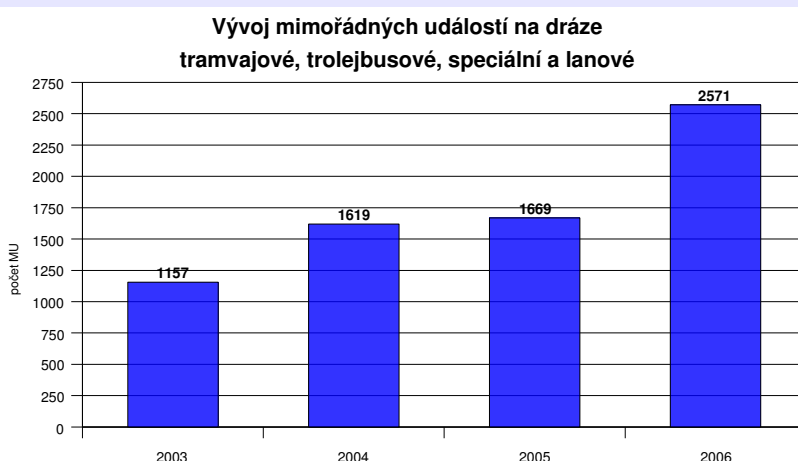
Mimořádné události v roce 2006 dle odpovědnosti (dráha celostátní, regionální, vlečka)



2006	srážka DV s DV	srážka DV s překážkou	střety s osobami	střetnutí na přejezdech	vykolejení DV	požáry DV	projetí návštěvdel	selhání návěstního systému	jiné
dráha celostátní	17	146	237	161	225	54	83	2	1280
dráha regionální	2	28	15	100	25	3	1	1	69
vlečka	7	19	3	20	184	0	1	0	20

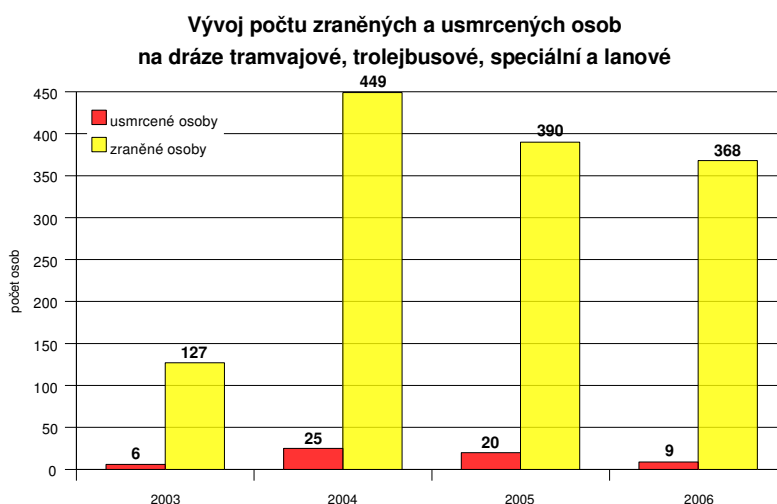
### Mimořádné události na ostatních drahách

Celkový počet MU v roce 2006 na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové činil 2 571 případů, přičemž oproti předchozímu období se **počet** evidovaných MU na těchto drahách **zvýšil o 54 %**, avšak následky těchto MU se snížily. Zatímco u dráhy trolejbusové a lanové je vývoj „nehodovosti“, co do počtu případů a s ohledem na rozsah těchto drah v ČR, téměř konstantní, tak u dráhy tramvajové došlo v roce 2006 ke zvýšení počtu evidovaných MU o 2/3. Oproti předchozímu období se zvýšil počet MU



i na dráze speciální – o 27 případů, což představuje nárůst o 128 %. Zvýšení počtu MU v roce 2006 bylo zapříčiněno zvýšením počtu srážek drážních vozidel se silničními vozidly na dráze tramvajové a jejich podíl činil cca 77 % ze všech MU u dráhy tramvajové.

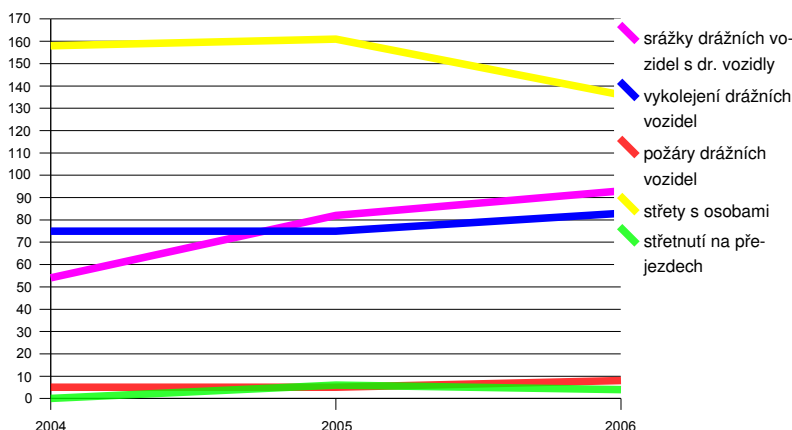
Pokud se týče následků MU na těchto drahách, tj. **počtu zraněných a usmrcených osob**, lze ve vývoji sledovat **pokles** u obou ukazatelů, zejména pak u usmrcených osob (viz graf). Z celkového počtu usmrcených osob na všech drahách v ČR v roce 2006 na dráhu speciální, tramvajovou, trolejbusovou a lanovou připadá 3,5 %, u zraněných osob je podíl 56,4 %. **S odpovědností provozovatelů** bylo na těchto drahách **zraněno 38 osob**, tj. cca 10 %, a **žádná osoba nebyla usmrcena**.



2006	srážka DV s DV	srážka DV s překážkou	střety s osobami	střetnutí na přejezdech	vykolejení DV	požáry DV	projetí návštěvitel	selhání návěštích systémů	jiné
dráha tramvajová	76	1640	122	4	83	7	0	1	199
dráha trolejbusová	16	298	7	0	0	1	0	0	64
dráha speciální	1	1	7	0	0	0	9	1	29
dráha lanová	0	0	0	0	0	0	0	0	5

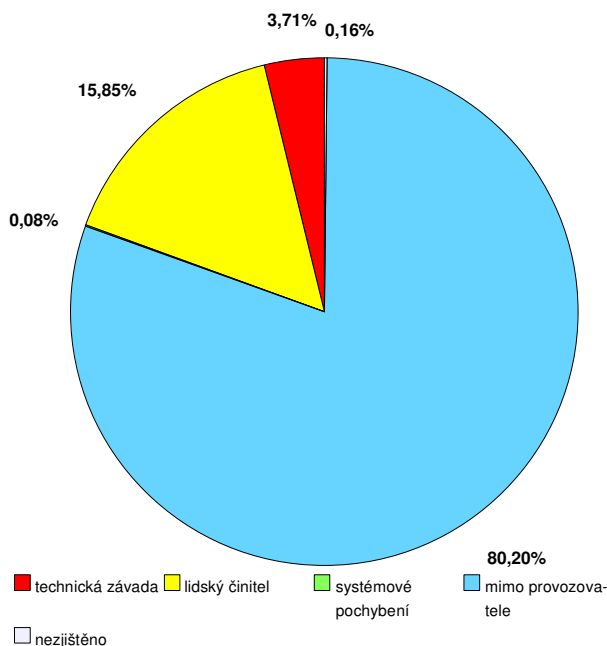
Ve srovnání s loňským rokem se v roce 2006 na ostatních dráhách nepatrně **zvýšil počet případů srážky drážních vozidel (o 13 %) a vykolejení drážních vozidel (o 10,7 %)**. Naopak **u střetů drážních vozidel s osobami došlo k poklesu, a to o téměř 16 %**, což je pozitivní signál k pokračování v osvětě, kterou DI vykonává.

Vývoj vybraných mimořádných událostí na dráze tramvajové, trolejbusové, lanové a speciální v roce 2006



Z hlediska odpovědnosti bylo téměř **80 %** všech MU na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a na dráze speciální **bez zavinění provozovatelů** dráhy nebo drážní dopravy; u srážek drážních vozidel s překážkou (s automobily) se v 88 % jedná o pochybení na straně řidičů silničních motorových vozidel, u případů střetů drážních vozidel s osobami je pak v 99 % zavinění ze strany postižených osob. **Odpovědnost provozovatelů** za vznik MU se tak oproti roku 2005 **snížila o 7 %** (27 % v roce 2005).

Mimořádné události v roce 2006 dle odpovědnosti (dráha tramvajová, trolejbusová, lanová, speciální)



Ve všech případech, kdy byla příčina MU na straně provozovatele, se v téměř 81 % jedná o lidské selhání a v cca 19 % o technickou závadu (v roce 2005 to bylo téměř 73 % u lidského činitele a cca 26 % u technických závad). Ve srovnání s předchozím obdobím se tedy v roce 2006 **zvýšil podíl selhání lidského činitele** (konkrétních zaměstnanců provozovatele dráhy nebo drážní dopravy), což je obdobný vývojový trend jako na dráhách železničních.

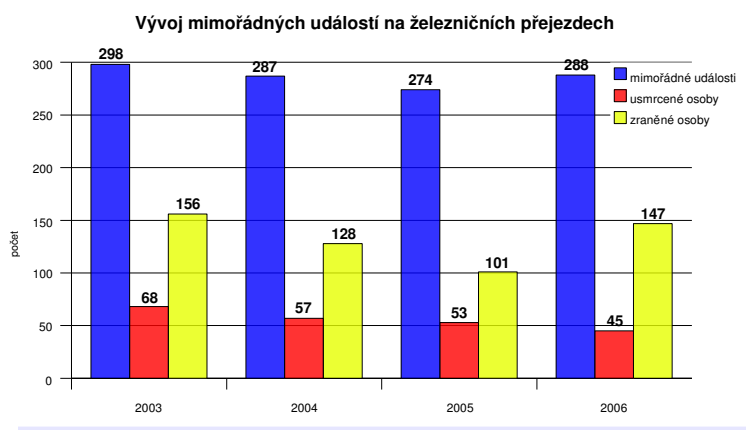
## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA ÚROVŇOVÝCH PŘEJEZDECH



V České republice je přibližně 9 tisíc železničních přejezdů. Více než 40 % z nich je zabezpečeno přejezdovým zabezpečovacím zařízením ovládaným automaticky jízdou vlaku či obsluhou mechanického přejezdového zabezpečovacího zařízení. I přes veškeré upozorňování v médiích při několika stech nehodách každoročně na železničních přejezdech zahynou desítky osob.

Počet mimořádných událostí na železničních přejezdech byl v roce 2006 opět velmi vysoký. Došlo celkem ke **288 střetnutím**, při kterých **zemřelo 45 osob** a dalších **147** bylo **zraněno**, z toho 49 těžce. O rok dříve se na železničních přejezdech v ČR odehrálo celkem 274 střetnutí, zahynulo při nich 53 osob a 101 osob bylo zraněno.

Jak je patrné z grafu vývoje nehodovosti na přejezdech, snížil se pouze počet usmrcených osob. Mírně narostl počet střetnutí a velmi výrazně pak narostl počet zraněných osob. Zvýšený nárůst počtu střetnutí na přejezdech byl zaznamenán především začátkem roku 2006, kdy většina MU byla ovlivněna extrémními klimatickými podmínkami.

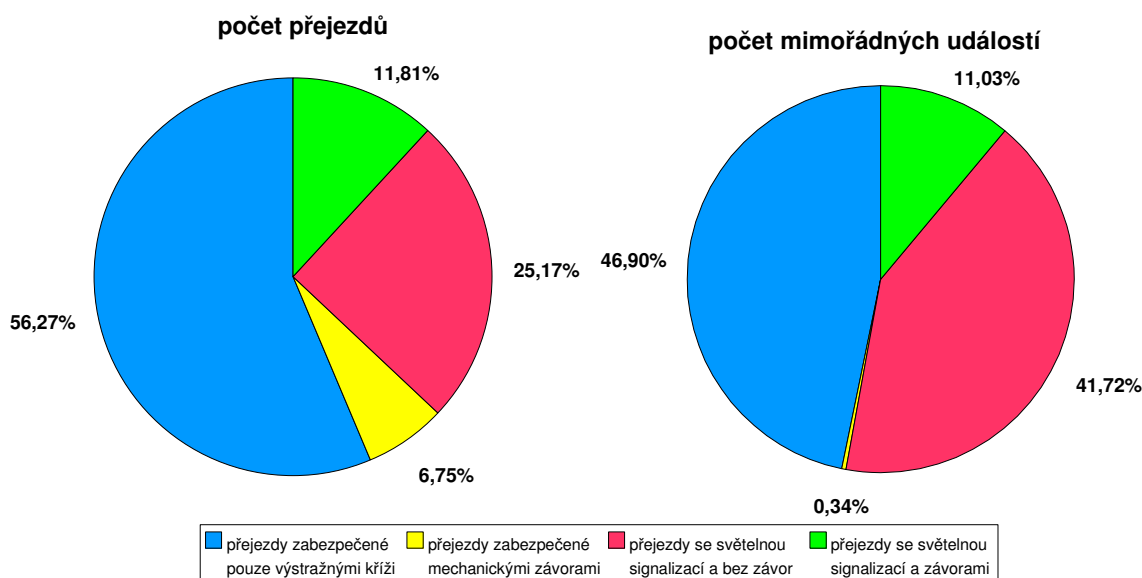


Za rok 2006 nebyl zaznamenán **žádný případ zavinění** vzniku mimořádné události na železničních přejezdech **ze strany provozovatele**. Všechny mimořádné události byly zaviněny uživateli pozemních komunikací. Příčinou byla především nekázeň, podcenění nebo neznalost problematiky křížení pozemních komunikací a dráhy, vjezdy na železniční přejezdy v době, kdy je přejezdové zabezpečovací zařízení v činnosti. Časté ovšem bylo také objíždění spuštěných polovičních závor, vjezdy na železniční přejezdy zabezpečené výstražnými kříži bez snížení rychlosti jízdy a kontroly, zda-li se k železničnímu přejezdu neblíží drážní vozidlo, a neoprávněný vstup osob na železniční přejezdy.

**Téměř 89 % střetnutí** se stalo **na přejezdech bez závor**. Riskantní chování řidičů automobilů i ostatních uživatelů železničních přejezdů potvrzuje i dlouhodobá statistika Drážní inspekce. Podle ní se na přejezdech vybavených světelným signalizačním

zařízením bez závor, jichž je však pouze čtvrtina z celkového počtu, odehrává takřka polovina všech MU. Drážní inspekce proto usiluje o doplnění co největšího množství těchto přejezdů závorami. Tento způsob řešení úrovněového křížení silnice a dráhy se totiž z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový.

### Železniční přejezdy a mimořádné události v roce 2006



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 neposlední řadě se pak DI zasadila o osvětu v médiích.

## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI DOZOROVANÉ NA MÍSTĚ JEJICH VZNIKU

Hlášení o vzniku mimořádných událostí na dráhách z celé ČR přijímá Centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce, které funguje v nepřetržitém provozu a které mj. ve spolupráci s pohotovostí příslušného územního inspektorátu organizuje a koordinuje výjezdy DI k mimořádným událostem, shromažďuje potřebné informace a data.

V souladu s legislativou a vnitřními opatřeními Drážní inspekce zjišťuje příčiny a okolnosti vzniku MU na místě jejího vzniku (vyjíždí k MU) v těchto případech:

- všechny závažné nehody v drážní dopravě;
- nehody a ohrožení, kdy dojde k:
  - střetnutí drážních vozidel na železničních přejezdech s následkem smrti, újmy na zdraví nebo značné škody,

- srážce drážních vozidel s drážními vozidly,
- vykolejení drážních vozidel za jízdy vlaku,
- nehodám na dráhách lanových a speciálních,
- požárům drážních vozidel s následkem smrti, újmám na zdraví nebo vzniku značné škody,
- úniku nebezpečné věci při její přepravě,
- nehodám s účastí více provozovatelů,
- ke všem MU z příkazu generálního inspektora DI, jeho náměstka, ředitele útvaru, nebo požádá-li o zjištění příčiny MU provozovatel dráhy, dopravce nebo drážní správní úřad.

Dozorování mimořádných událostí na místě jejich vzniku je jednou ze základních činností Drážní inspekce, která přímo vyplývá z české i evropské legislativy. Zaměstnanci DI za určitých podmínek přímo na místě MU zjišťují příčiny a okolnosti jejího vzniku, vždy pak provádějí dozor nad správností a úplností postupu provozovatelů drah a dopravců a vyhodnocují všechny zjištěné poznatky.

**Drážní inspekce** v roce 2006 **zjišťovala příčiny** a okolnosti vzniku **MU** přímo **na jejich místě celkem v 179 případech**, v drtivé většině se jednalo o výjezdy k MU na dráze celostátní a regionální. Nejvážnější z těchto MU jsou uvedeny v následujícím přehledu:



Dne 3. 1. 2006 v 7.35 hod. při průjezdu nákladního vlaku Rn 51430 jedoucího z Valašského Meziříčí do Nymburka železniční stanicí **Brodek u Přerova** došlo k vykolejení šesti vozů – pěti prázdných cisteren a jednoho loženého kontejnerového vozu. Čtyři cisterny se převrátily na bok, pátá cisterna a kontejnerový vůz zůstaly stát v kolejišti. Nikdo nebyl zraněn, došlo k poškození drážních vozidel, trakčního vedení a kolejiště. Doprava na koridorové trati byla zastavena na 36,5 hod. Celková škoda činila 33,7 mil. Kč. Příčinou této MU byla **technická závada** na jednom

z vozů – odlomení vedení vnější a vnitřní vinuté pružiny levé ložiskové skříně čtvrté nápravy, osový posuv obou pružin a následná deformace tohoto vedení.



Dne 7. 2. 2006 ve 23.20 hod. se mezi zastávkou Kunčina a dopravnou **Mladějov na Moravě** srazil pomocný motorový vlak Os 27749 s uvázlým osobním vlakem Os 24750 jedoucím z Chornic do České Třebové. Ke srážce došlo v rychlosti 25 km/h, lehce zranění byli dva cestující. Škoda na dvou motorových vozech činila celkem 485 tis. Kč a provoz na trati byl zastaven na 4,5 hod. Příčinou MU bylo **dovolení jízdy** vlaku Os 24749 **do obsazeného prostorového oddílu** a jeho najetí do stojícího uváznutého vlaku Os 24750.



Dne 12. 2. 2006 v 0.56 hod. při průjezdu nákladního vlaku Vn 58670 stanicí **Chotoviny** vykolejily čtyři prázdné vozy. Jedenáctý vůz se po vykolejení převrátil na bok, tři vozy za ním vykolejily, vlak se přetrhl a samočinně zastavil. Nikdo nebyl zraněn ani usmrčen. Celková škoda na vozech a dopravní cestě činila 1,5 mil. Kč. Příčinou MU byl **přírodní vliv** – extrémně nepříznivé klimatické podmínky.



Dne 12. 2. 2006 v 11.19 hod. došlo mezi stanicí Kyjice a odbočkou **Dolní Rybník** ke střetu nákladního vlaku Vn 59461 jedoucího z Chomutova do Třebušic se dvěma dětmi. Obě nezletilé dívky byly usmrceny v místě, kde je vychozená cesta přes trať, kterou si veřejnost krátí cestu z Otvic do nákupního centra. Na houkání vlaku reagovaly pohledem na opačnou stranu, než odkud jel vlak. Příčinou MU byl **nedovolený vstup osob do obvodu dráhy**, který není veřejnosti přístupný.



Dne 14. 2. 2006 v 10.47 hod. vykolejil v železniční stanici **Brodek u Přerova** osobní vlak Os 3759 (Olomouc hl. n. – Přerov). Lokomotiva sjela z kolejí, čelně narazila do svahu a obrátila se na bok, 2 osobní vozy za ní vykolejily, vzpříčily se a nakloněné přibližně v úhlu 45 ° zůstaly stát mimo koleje. Ve vlaku cestovalo cca 50 osob; 2 cestující, 2 strojvedoucí a vlakvedoucí byli lehce zraněni. Došlo k poškození trakčního vedení, kolejiště a drážních vozidel. Doprava na trati byla v obou traťových kolejích

zastavena na 18,5 hodiny, celkem bylo zpožděno 61 vlaků osobní dopravy o 2 560 minut a 7 nákladních vlaků o 3 890 minut. Celková škoda činila 18,5 mil. Kč. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele** – překročení nejvyšší povolené rychlosti o 70 km/h strojvedoucím osobního vlaku.



Dne 20. 2. 2006 v 8.12 hod. se v železniční stanici **Kropáčova Vrutice** srazil motorový rychlík R 940 z Prahy do Tanvaldu s nákladním vlakem Pn 64439. Po nárazu vykolejil hnací vůz rychlíku a pět vozů nákladního vlaku. V rychlíku cestovalo cca 90 cestujících. Těžce zraněn byl strojvedoucí rychlíku a jedna cestující, dalších 8 cestujících a vlakvedoucí byli zraněni lehce. Celková škoda na vykolejených a poškozených drážních vozidlech a na kolejišti činila 4,7 mil. Kč. Doprava na trati byla zastavena na 11 hod.

Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele** – nerespektování návěsti zakazující jízdu na odjezdovém návěstidle strojvedoucím rychlíku.



Dne 15. 3. 2006 ve 14.32 hod. se mezi dopravami **Lubná** a Zavidov na přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor střetl motorový osobní vlak Os 17720 s nákladním autem. Při MU se lehce zranilo 10 cestujících z vlaku; škoda na motorovém voze, nákladním autě a infrastruktuře činila 1,84 mil. Kč. Doprava na trati byla zastavena téměř na 8 hodin. Příčinou nehody bylo **nedovolené stání nákladního auta na železničním přejezdu** v době, kdy jím projížděl vlak.



Dne 21. 3. 2006 v 9.16 hod. se mezi stanicí **Kroměříž** a dopravnou Zdounky na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži střetl motorový osobní vlak Os 13909 (Hulín – Zborovice) s osobním autem. Při MU byl usmrčen řidič osobního automobilu, zraněn byl strojvedoucí vlaku a jedna cestující, další 3 cestující byli ošetřeni na místě. Doprava na trati byla přerušena na 8,5 hod. Celková škoda činila 1,5 mil. Kč. Rozhledové poměry na přejezdu vyhověly normě ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“. Příčinou nehody bylo **nedovolené vjetí** osobního **auta na železniční přejezd** v době, kdy jím projížděl vlak.



Dne 2. 6. 2006 v 5.18 hod. se mezi železničními stanicemi **Dětrichov nad Bystřicí** a Moravský Beroun na železničním přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor střetl motorový osobní vlak Os 3502 (Krnov – Olomouc hl. n.) s nákladním autem. Při nehodě byl těžce zraněn řidič kamionu a vlakvedoucí, lehce byl zraněn jeden cestující. Celková škoda činila 9 mil. Kč a doprava byla na trati zastavena na 3,5 hod. Příčinou nehody bylo **nedovolené vjetí** nákladního **auta na železniční přejezd** v době, kdy jím projížděl vlak.



Dne 12. 6. 2006 v 15.15 hod. mezi železničními stanicemi Červenka a Štěpánov u zastávky **Střeň** vypadl z osobního vlaku Os 3727 (Zábřeh na Moravě – Přerov), jedoucího v daný okamžik rychlostí 114 km/h, pětiletý chlapec. Souprava vlaku Os 3727 byla sestavena ze čtyř osobních vozů nevybavených blokovacím zařízením vstupních dveří. Dítě utrpělo újmu na zdraví s následkem smrti. Příčinou MU bylo **otevření nástupních dveří osobního vozu za jízdy vlaku**. Na straně provozovatele dráhy a drážní dopravy nebylo zjištěno porušení povinností stanovených právními předpisy k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Na základě výsledků šetření této MU bylo Drážní inspekcí vydáno **bezpečnostní doporučení** (viz dále).



Dne 15. 6. 2006 v 6.06 hod. se v železniční stanici **Vranovice** srazily dva nákladní vlaky. Nákladní vlak Rn 52430 jedoucí z Břeclavi do Nymburka stál ve stanici, v rychlosti přibližně 50 km/h do něj čelně najel druhý nákladní vlak Pn 63213 jedoucí do Břeclavi a tlačil ho cca 92 metrů. Čtyři vozy stojícího nákladního vlaku vykolejily. V době srážky stanicí projížděl vlak R 672 „Vysočina“ z Břeclavi do Františkových Lázní. Strojvedoucí rychlíku použil rychlobrzdu, přesto lokomotiva v rychlosti cca 60 km/h najela na upadlý nárazník jednoho z vykolejených nákladních vozů.

Při nehodě byl těžce zraněn strojvedoucí jedoucího nákladního vlaku, strojvedoucí ze stojícího nákladního vlaku stihl před nárazem vyskočit. Celková škoda na drážních vozidlech a infrastruktuře činila 3,6 mil. Kč. Drážní doprava byla přerušena na více než 3 hodiny. Celkem bylo zpožděno 34 vlaků osobní dopravy úhrnem o 1 628 minut a 18 nákladních vlaků o 3 615 minut, 12 vlaků osobní dopravy bylo odřeknuto. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele** – nerespektování návěsti zakazující jízdu na vjezdovém návěstidle strojvedoucím vlaku Pn 63213.





Dne 15. 6. 2006 v 16.02 hod. došlo v železniční stanici **Vojkovice nad Ohří** ke srážce vlaku Vn 57361 s vlakem Mn 87654. Lehce zraněn byl vedoucí obsluhy vlaku Mn 87654. Doprava byla vedena po druhé traťové koleji. Celková škoda činila 757 500 Kč. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele** – nerespektování návěsti zakazující jízdu na vjezdovém návěstidle strojvedoucím vlaku Vn 57361.



Dne 15. 6. 2006 ve 20.53 hod. se v Praze 2 na nám. **I. P. Pavlova**, křižovatce Ječná a Sokolská, srazila tramvaj č. 6 s autem hasičského záchranného sboru (HVS). Auto HVS se zapnutým výstražným majákem najelo do boku tramvaje, která jela na návěst dovolující jízdu a převrátilo se na bok. Při převrácení došlo k zachycení a zaklínění dvou chodců (cizinců). Oba chodci a 4 hasiči byli zraněni. Škoda na tramvaji činila 500 tis. Kč. Příčinou byl **vjezd auta HVS do jízdní dráhy drážního vozidla**.

Dne 17. 6. 2006 v 19.13 hod. se mezi stanicemi Hradec Králové hl. n. a **Hradec Králové-Slezské Předměstí** střetl osobní vlak Os 5253 (Hradec Králové hl. n. – Choceň) s dvouletým chlapcem, který se pohyboval v kolejišti. Dítě po střetu na místě zemřelo. Doprava na trati byla na více než 2 hod. zastavena. Příčinou MU byl **nedovolený vstup osoby do obvodu dráhy**, který není veřejnosti přístupný.



Dne 18. 6. 2006 ve 2.13 hod. došlo ve stanici **Nymburk hl. n.** ke srážce nákladního vlaku Pn 64922 s odstavenou lokomotivou řady 130. Vlak Pn 64922 byl vypraven výpravčí vnější služby, aniž by byly splněny podmínky pro jeho odjezd. Protože vlaková cesta pro něj nebyla připravena a postavena, směřoval vlak na kusou kolej, kde stála lokomotiva, do níž nákladní vlak rychlostí 18 km/h narazil. Odstavená lokomotiva byla nárazem protlačena za zarážedlo kusé koleje. Nikdo nebyl zraněn ani usmrcen, strojvedoucí v odstavené lokomotivě si stačil lehnout na podlahu. Škoda na obou lokomotivách a infrastruktuře byla cca 5,12 mil. Kč. Doprava nebyla přerušena. Příčinou bylo **selhání lidského činitele** – výprava vlaku výpravčí vnější služby bez splnění podmínek pro jeho odjezd.



Dne 28. 7. 2006 ve 13.18 hod. vykolejily mezi stanicemi Přerov a **Věžky** všechny tři vozy osobního vlaku Os 4031 jedoucího z Brna do Přerova. Ve vlaku cestovalo asi 50 lidí. Při MU nebyl nikdo zraněn ani usmrcen, celková škoda činila cca 410 tis. Kč. Doprava na jednokolejně trati byla mezi oběma stanicemi zastavena na 24 hod. Příčinou MU byla **jízda vlaku Os 4031 v místě směrově a výškově deformované traťové koleje**, které bylo způsobeno ztrátou příčných a podélných odporů pražců, a tím tuhosti kolejového roštu.

Dne 4. 8. 2006 ve 13.25 hod. se mezi stanicemi **Hrušovany nad Jevišovkou** a Miroslav na přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor střetl nákladní vlak Pn 62217 s osobním autem. Při MU byly zraněny 4 osoby z automobilu, celková škoda činila 55 100,- Kč. Příčinou nehody bylo **nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd** v době, kdy jím projížděl vlak.



Dne 11. 8. 2006 ve 14.02 hod. se mezi stanicemi **Šlapanice** a Blažovice na přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor střetl spěšný vlak Sp 1645 (Brno hl. n. – Český Těšín) s autobusem francouzské společnosti. Řidič autobusu nereagoval na světelné a zvukové výstražné znamení ani na houkání vlaku a podle svědecké výpovědi se bavil s osobou v autobusu. Řidič autobusu byl usmrčen, 8 cestujících z autobusu bylo zraněno. První traťová kolej byla

vyloučena na 168 minut, 24 vlaků osobní dopravy bylo zpožděno úhrnem o 357 minut. Celková škoda činila 1,27 mil. Kč. Příčinou nehody bylo **nedovolené vjetí autobusu na železniční přejezd** v době, kdy jím projížděl vlak.



Dne 3. 10. 2006 v 17.45 hod. se mezi železničními stanicemi **Krnov** a Skrochovice na železničním přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor střetl rychlík R 885 jedoucí z Jeseníku do Ostravy Svinova s osobním autem. Při nehodě byly 2 osoby usmrčeny. Doprava na trati byla zastavena na 2,5 hod. Celková škoda činila 171 tis. Kč. Příčinou nehody bylo **nedovolené vjetí auta na železniční přejezd** v době, kdy jím projížděl vlak.



Dne 17. 10. 2006 v 1.43 hod. za jízdy nákladního vlaku Nex 47338 železniční stanicí **Děčín-východ** vykolejilo na výhybce posledních 6 ložených vozů. Nákladní vlak jedoucí z Mladé Boleslavi do německého Gössnitzu měl 18 vagónů naložených 67 novými osobními auty značky Škoda Fabia a Octavia. Při této závažné nehodě došlo k poškození stavby dráhy, vykolejených drážních vozidel, zabezpečovacího zařízení železniční dráhy a přepravovaných silničních vozidel. Celková výše škody činila 13,4

mil. Kč, nikdo nebyl zraněn ani usmrčen. Příčinou nehody byl **lom levého přímého jazyka výhybky č. 3 způsobený výrobní vadou** (pokročení obsahu uhlíku v materiálu).

Dne 1. 11. 2006 v 14.13 hod. se mezi železničními stanicemi **Prostějov hl. n.** a Kostelec na Hané na železničním přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor střetl lokomotivní vlak Lv 47060 se dvěma dětmi. Jedno bylo usmrčeno a druhé těžce zraněno. Příčinou nehody byl **nedovolený vstup na železniční přejezd** v době, kdy jím projížděl vlak.

Dne 10. 12. 2006 v 19.20 hod. došlo mezi dopravami Harrachov a **Kořenov** k požáru motorového vozu řady 820 na vlaku Os 26205 (Tanvald – Harrachov). Při MU nebyl nikdo zraněn ani usmrčen. Celková škoda činila 0,- Kč (zůstatková hodnota motorového vozu), resp. 213 155,- Kč (užitná hodnota motorového vozu). Příčinou MU byla **technická závada** – olejová netěsnost pryžové propojky přívodu mazacího oleje turbodmychadla motorového vozu. Na základě výsledků šetření této MU bylo Drážní inspekcí vydáno **bezpečnostní doporučení** (viz dále).

Dne 26. 12. 2006 v 19.16 hod. v železniční stanici **Brandýs nad Orlicí** vlak EC 278 „Jaroslav Hašek“ jedoucí z Budapešti do Prahy srazil a usmrtil dvačtyřicetiletou ženu, která se nacházela na úrovňovém přechodu poté, co vystoupila z osobního vlaku. Příčinou nehody bylo **porušení § 72 odst. 2 vyhlášky**

č. 173/1995 Sb. **provozovatelem dráhy** – „Ve stanicích bez mimoúrovňového přístupu k vlaku musí být zajištěn bezpečný přístup cestujících k vlaku s ohledem na pohyb drážních vozidel“.

## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

Jednou z povinností Dražní inspekce vyplývající z novely zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, a závazků plynoucích z členství ČR v Evropské unii je oznamování mimořádných událostí do Evropské železniční agentury (ERA), a to do 7 dnů od zahájení šetření příčin a okolností vzniku MU. Vedle toho má DI povinnost pro ERA do 6 měsíců vypracovat o každé takovéto MU závěrečnou zprávu a každoročně do 30. září pro její potřebu sestavovat výroční zprávu. Cílem systému informování příslušných orgánů EU o vybraných MU (jejich příčinách a bezpečnostních doporučeních) je to, aby se pomohlo jejich předcházení v zemích EU.

Za rok 2006 Dražní inspekce zahájila šetření příčin a okolností vzniku MU, o kterých byla **informována Evropská železniční agentura**, celkem **v 11 případech** (viz tabulka), a to na dráhách celostátních, regionálních a tramvajových. Jednalo se o MU vážnějšího charakteru, příp. o takové MU, které se opakovaly nebo u nichž za jiných okolností mohlo dojít k závažné nehodě. Tato vyšetřování byla zahajována podle národní legislativy, odpovídající § 19, odstavci 2 Směrnice 2004/49/ES. Mezi šetřené případy patří několik střetnutí na přejezdech, jejichž výskyt je dlouhodobě sledovaným bezpečnostním ukazatelem a které mohou mít fatální následky. V roce 2006 nedošlo k MU, jejichž pozadí by přineslo poznatky relevantní pro bezpečnost železnic ostatních zemí Evropské unie.

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Příčina	Následky
3. 1.	Brodek u Přerova	vykolejení 6 vozů vlaku Pn 51430 při jeho průjezdu stanicí	špatný technický stav vozu cizí žel. správy	škoda 33,7 milionu Kč
20. 2.	Kropáčova Vrutice	srážka vlaků R 940 a Pn 64439 při vjezdu do stanice	nerespektování návěsti „Stůj“ na odj. návěstidle strojvedoucím R 940	lehce zraněno 10 osob, škoda 4,5 milionu Kč
18. 6.	Nymburk	srážka vlaku Pn 64922 s odstavenou lokomotivou	selhání lidského činitele (nesprávná výprava vlaku bez splnění podmínek pro odjezd vlaku)	škoda 2,5 milionu Kč
28. 7.	Přerov – Věžky	vykolejení 3 vozů za jízdy Os 4031	technická závada (vybočení koleje)	škoda 480 155 Kč
11. 8.	Ponětovice	střetnutí vlaku Sp 1645 s autobusem na železničním přejezdu	porušení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	řidič autobusu usmrčen, 8 osob těžce zraněno
3. 10.	Krnov – Skrochovice	střetnutí R 885 s osobním autem na železničním přejezdu	porušení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	2 osoby usmrčeny, škoda 195 000 Kč
9. 10.	Šumperk – Petrov n. Desnou	střetnutí Os 13772 s motocyklem na železničním přejezdu	porušení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích	škoda 42 700 Kč

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Příčina	Následky
17. 10.	Děčín-východ	vykolejení 6 vozů vlaku Nex 47338	technická závada (lom jazyka výhybky)	škoda 13,4 milionů Kč
2. 12.	DP Ostrava, zast. J. Kotase – KD Hlušina	vykolejení tramvaje linky č. 12	technická závada (upadnutí kola)	škoda 26 860 Kč
10. 12.	Harrachov – Kořenov	požár hnacího drážního vozidla Os 26205	technická závada	škoda 0 Kč
26. 12.	Brandýs nad Orlicí	střet vlaku EC 278 při vjezdu do stanice s osobou	porušení § 72 odst. 2 vyhl. č. 173/1995 Sb. provozovatelem	1 osoba usmrcena

## OPATŘENÍ K PŘEDCHÁZENÍ MIMOŘÁDNÝM UDÁLOSTEM

Opatření následující po mimořádných událostech obrovskou měrou přispívají k zlepšování bezpečného systému fungování drah. Na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU a přijatých bezpečnostních doporučení jsou totiž provozovatelé drah nuceni zlepšit konkrétní detaily, ale v některých případech v zájmu bezpečnosti dokonce i změnit dosavadní systém zabezpečení a organizování provozu, není-li v souladu s regulami bezpečného provozování dráhy nebo drážní dopravy.

Možnost uložit opatření k předcházení vzniku MU měla DI do 31. 7. 2006, legislativní změnou (nová vyhláška č. 376/2006 Sb.) je tato pravomoc pouze na dotčeném provozovateli dráhy nebo dopravci. Od 1. 7. 2006 může DI vydat na základě zjištění při šetření MU bezpečnostní doporučení, vlastník dráhy, provozovatel dráhy nebo dopravce je pak povinen přijmout opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a přijatá opatření oznámit DI. Pokud tak neučiní, DI v souladu se zákonem o dráhách zahájí správní řízení, které může být ukončeno uložením pokuty až do výše 10 mil. Kč. Konkrétní opatření si ale provozovatelé určují sami.

Možnost zahájení správního řízení a výše pokut, které může DI, případně na její podnět drážní správní úřad, provozovatelům udělit, patří ke stěžejním restriktivním nástrojům potřebným k zajištění bezpečnosti na dráhách. Využití institutu bezpečnostního doporučení jde v souladu se Směrnicí 2004/49 EU 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 za nebezpečné.

V roce 2006 vydala DI **2 bezpečnostní doporučení**, a to na základě výsledků šetření MU ze dne 12. 6. 2006, kdy z jedoucího osobního vlaku Os 3727 vypadl pětiletý chlapec u zastávky Střeň. DI doporučila, aby osobní vozy „novějších“ řad Bdt, Bdt<sup>279</sup> a Bp, které nejsou vybaveny blokovacím zařízením vstupních dveří, byly v rámci přístavby do vyvazovací, hlavní a generální opravy vybaveny blokovacím zařízením vstupních dveří

v časovém horizontu 5 let. Na základě výsledků šetření MU ze dne 10. 12. 2006, kdy došlo k požáru motorového vozu osobního vlaku Os 26205 u Kořenova doporučila DI provozovateli dráhy vytvořit technologické postupy se stručnými, srozumitelnými a konkrétními pokyny pro činnost strojvedoucích při požárech drážních vozidel.



## SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během roku 2006 bylo zahájeno celkem **pět správních řízení**. Ve třech případech za správní delikt podle § 51 odst. 6 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, kterého se provozovatel dopustil tím, že neoznámil vznik mimořádné události; v jednom případě za správní delikt podle § 51a odst. 1 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, kterého se provozovatel dopustil tím, že neprovedl zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události v souladu s vyhláškou č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě; a v jednom případě za správní delikt podle § 51 odst. 6 písm. a), b) a d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, kterého se provozovatel dopustil tím, že neoznámil vznik mimořádné události v drážní dopravě, ke které došlo na lanové dráze, nezajistil místo a neprovedl zjištění příčin a okolností vzniku této mimořádné události. Ve všech případech vydala Drážní inspekce ještě v průběhu roku 2006 rozhodnutí a uložila dotyčným provozovatelům za správní delikty **pokuty v celkové výši 55 tis. Kč**. Dva subjekty se proti rozhodnutí DI odvolaly k Ministerstvu dopravy (MD), které rozhodnutí DI potvrdilo.

V roce 2006 byla dále ukončena dvě správní řízení, která byla započata v roce 2005, a to za správní delikt podle § 51a odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, kterého se provozovatelé dopustili tím, že neoznámili vznik mimořádné události. DI uložila oběma subjektům **pokuty v celkové výši 990 tis. Kč**. Jeden subjekt, u něž se jednalo o opakované porušení právních předpisů, se proti rozhodnutí DI odvolal. Odvolacím orgánem, kterým je Odbor drah, železniční a kombinované dopravy MD, byla dotyčnému provozovateli pokuta snížena o 910 tis. Kč.

## 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. 376/2006 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě, je uloženo všem provozovatelům dráhy a drážní dopravy zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU a předcházet jejich vzniku.

Jednou z priorit Drážní inspekce v roce 2006 bylo dozorování případů závažných mimořádných událostí s cílem získat ucelená, statisticky hodnotná data, potřebná k odhalování potencionálních bezpečnostních rizik.

V roce 2006 Drážní inspekce oproti roku 2005 zaznamenala **nárůst v počtu mimořádných událostí o 15 %**. Je to dáno především vysokým počtem méně závažných MU (srážky drážních vozidel s překážkou u dráhy tramvajové a trolejbusové).

V porovnání s rokem 2005 bylo **usmrceno o 18 osob méně**, na druhou stranu **o 10 osob více** bylo **zraněno**. 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.

Vzhledem k varujícímu vývoji mimořádných událostí na železničních přejezdech věnovala Drážní inspekce této oblasti velkou pozornost. U všech těchto MU byl důsledně prováděn dozor nad komplexností a správností zjišťování příčin a okolností jejich vzniku a také kontrola preventivní činnosti samotných provozovatelů drah a drážní dopravy.

Drážní inspekce i v roce 2006 dozorovala (šetřila) mimořádné události přímo na místě jejich vzniku a i nadále zůstaly její prioritou závažné nehody a nehody a ohrožení, která by za změněných podmínek mohla vést ke vzniku závažné nehody.

Z analýzy vývoje nehodovosti na dráhách, vlastních poznatků ze šetření MU a zkušeností DI jednoznačně vyplývá nezpochybnitelná role **prevence**, která je účinná pouze tehdy, je-li **prováděna kontinuálně, systémově a bez jakéhokoliv omezování** – zejména výkonem neoznamovaného státního dozoru, 24 hodin denně.

Přes velmi složité období, kterým Drážní inspekce v uplynulém roce 2006 nedobrovolně prošla, **Drážní inspekce splnila** v oblasti MU **své úkoly a jí zákonem dané povinnosti** ve vztahu k bezpečnosti na dráhách v ČR.



***STÁTNÍ DOZOR  
VE VĚCECH DRAH***

## STÁTNÍ DOZOR – PREVENCE VZNIKU MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Výkon státního dozoru ve věcech drah (SD) tvořil i v uplynulém roce nedílnou součást činnosti Dražní inspekce v oblasti prevence a bezpečnosti drážního provozu. Při výkonu státního dozoru DI odhalovala potenciální rizika a dozírala na dodržování a plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy, které jsou stanoveny právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy – zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, a prováděcími vyhláškami (vyhláška č. 100/1995 Sb., řád určených technických zařízení, vyhláška č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád



drah, vyhláška č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě, kterou od 1. 8. 2006 nahradila vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku MU na dráhách).

Podobně jako u mimořádných událostí byla i oblast státního dozoru zásadním způsobem ovlivněna změnami na postu generálního inspektora a změnami v legislativě. V období **od května do září** dramaticky poklesla preventivní činnost – **neoznámené státní dozory**, při kterých není kontrolovanému subjektu předem oznámen termín kontroly a které se především využívají k odhalování potenciálních rizik a jevů, jež sice mohou být v souladu s legislativou, ale zároveň mohou vést k ohrožení bezpečnosti osob či majetku, **se** v tomto období **prakticky nevykonávaly**, srovnatelný přístup DI ke všem vlastníkům i provozovatelům drah a drážní dopravy nebyl zajištěn. **Neoznámené SD**, včetně **SD prováděných v mimopracovní dny a v nočních hodinách**, byly **opět** realizovány až **v posledním čtvrtletí roku 2006**.

S novelou zákona o dráhách hrozí od 1. července 2006 všem vlastníkům a provozovatelům, kteří neuposlechnou příkazu osoby pověřené výkonem státního dozoru ve věcech drah, sankce. DI může v takovémto případě **nově uložit** pořádkovou **pokutu**, a to **až do výše 300 tis. Kč**. Kromě legislativních změn byl výkon státního dozoru v uplynulém roce ovlivněn nařízeními Ministerstva dopravy, vydanými Odborem drah, železniční a kombinované dopravy. Podle „Pravidel pro uplatňování nároku osob pověřených k výkonu státního dozoru ve věcech drah na dopravu ve vlacích na dráze celostátní a na dráhách regionálních“ se výkon státního dozoru **ve vlacích SC Pendolino**



omezil **pouze** na **oznámený SD**. Dodatkem k „Pravidlům pro výkon státního dozoru ve věcech drah“ byl **zakázán pobyt osob pověřených k výkonu SD na stanovišti strojvedoucího**, čímž nemohla být kontrolována veškerá ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravního řádu drah, jako jsou např. viditelnost návěstidel, dodržování nejvyšší povolené rychlosti, uvedení hnacího vozidla do pohybu na stanovený pokyn apod. V rámci SD prováděla DI v souvislosti s vydáním nové vyhlášky č. 376/2006 Sb., která je účinná od 1. 8. 2006, také státní dozor nad činností provozovatelů při šetření mimořádných událostí, tzv. **státní dozor na mimořádné události**.

#### Druhy státního dozoru

**Oznámený státní dozor** – rozsáhlý státní dozor zaměřený zpravidla na administrativní náležitosti provozovatele, na něž se provozovatel potřebuje připravit, kontrolovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly.

**Neoznámený státní dozor** – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast nebo rizikový jev, kdy z důvodu objektivit není žádoucí předchozí vyrozumění provozovatele.

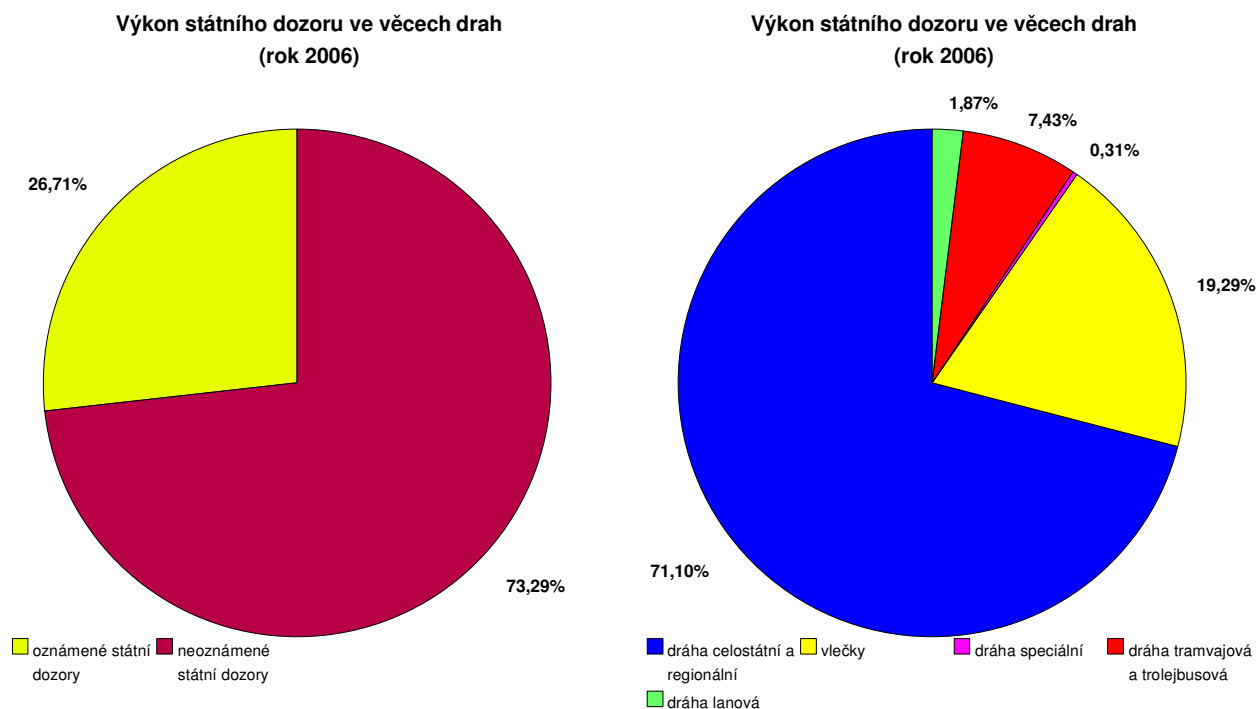
**Následný státní dozor** – státní dozor vykonaný za účelem ověření odstranění předtím zjištěných nedostatků.

**Státní dozor na mimořádné události** – státní dozor zaměřený na kontrolu nad činností provozovatelů při šetření MU.

Veškeré státní dozory sloužily k zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a také jako nástroj prevence vzniku mimořádných událostí. Nejedna poznatek DI pak během roku 2006 pomohl zabránit vzniku mimořádných událostí, a to zejména u železničních přejezdů, u nichž byly zjištěny nedostatečné rozhledové poměry pro účastníky silničního provozu. Dražní inspekce tím vytvořila lepší podmínky pro bezpečné přejetí silničních vozidel přes železniční přejezd a snížila nebezpečí střetnutí drážních a silničních vozidel. Kromě systematického výkonu SD zaměřeného na „mapování stavu“ se DI zabývala i specifickými kauzami vyplývajícími z výsledků šetření mimořádných událostí, výkonu státních dozorů a dalších podnětů, např. z řad veřejnosti. Snížení počtu namátkových dozorů (a s tím související změny systému prevence) bylo pouze dočasné, v závislosti na odlišné koncepci DI v období od dubna do října. V závěru roku se poměr oznámeného a namátkového SD opět stabilizoval a proběhly také tematické SD na železniční přejezdy a zdravotní a odbornou způsobilost.

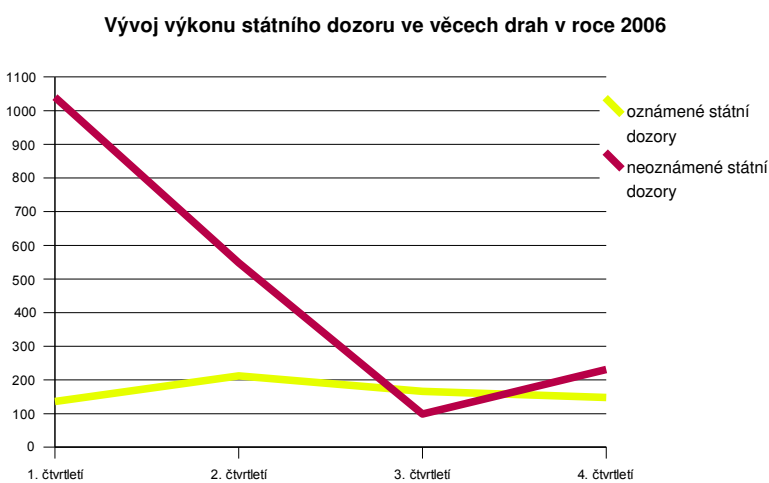
## STÁTNÍ DOZORY NA DRÁHÁCH V ROCE 2006

Pověřené osoby Dražní inspekce vykonaly za rok 2006 celkem **2 565 státních dozorů**, přičemž nejvíce jich bylo uskutečněno na dráhách celostátních a regionálních (celkem 1 825 SD), a to s ohledem na hustotu železniční sítě v ČR, na množství



přepřavovaných osob a přepřavovaného zboží a taky s ohledem na vývoj nehodovosti. Druhou nejvíce kontrolovanou dráhou byly vlečky (494 SD), po kterých je přepřavována značná část zboží a materiálů do a z podniků ležících mimo dráhu celostátní a regionální. Neméně důležitou dopravní sítí pro dopravu většího množství lidí, a tím pádem i důležitou oblastí SD, je dráha tramvajová a trolejbusová. Z hlediska bezpečnosti a prevence na ní bylo uskutečněno celkem 190 státních dozorů. Nejméně SD bylo provedeno na dráze lanové (48 SD) a dráze speciální, která se nachází pouze v Praze (8 SD).

Téměř ¾ SD byly v uplynulém roce uskutečněny **formou neoznamené státního dozoru (NSD)** a ¼ pak **formou oznamené státního dozoru (OSD)**. NSD převažovaly zejména v 1. čtvrtletí a dále v závěru roku. Z grafu vývoje výkonu SD je patrné, jakým způsobem se projeví změny na postu GI a jednotlivé koncepce vedení DI v oblasti SD, tj. ve vnímání a realizace prevence – v průběhu 2. a 3. čtvrtletí došlo k prudkému poklesu NSD, které jsou velmi důležité pro monitorování aktuální bezpečnostní situace na dráhách. Oproti roku 2005 se tak poměr NSD snížil



o více než 17 % (rok 2005: OSD – 7,8 %; NSD – 92,2 %).

Inspektoři DI při výkonu SD zjistili **porušení celkem 784 ustanovení právních předpisů** ze strany provozovatelů drah a drážní dopravy. Nejvíce závad ve vztahu k počtu vykonaných SD bylo zjištěno na vlečkách, kde v průměru na každý SD připadá jedna závada. Naopak nejméně závad na jeden SD připadá u dráhy speciální (bez závad) a u dráhy tramvajové a trolejbusové (0,02 závady na 1 SD).

2006	počet	
	státní dozory	zjištěné závady
dráha celostátní a regionální	1825	229
vlečka	494	520
dráha tramvajová a trolejbusová	190	4
dráha speciální	8	0
dráha lanová	48	31
<b>celkem</b>	<b>2565</b>	<b>784</b>

Z přehledu je zřejmé, že nejvíce porušení právních případů se vyskytovalo na vlečkách. Jejich počet předčil o více než polovinu dráhu celostátní a regionální. Vysoký počet porušení právních případů je vzhledem k počtu vykonaných SD ovšem i na dráze lanové, téměř žádné závady se nevyskytly na dráze tramvajové a trolejbusové, na dráze speciální nebylo při 8 vykonaných SD zaznamenáno dokonce žádné porušení právních předpisů. Nedá se však konstatovat, že by vlečky byly nejnebezpečnějšími dráhami v ČR. Zjištěné nedostatky představovaly ve většině případů jen administrativní závady provozovatelů, nikoli např. špatný technický stav vozidel, který by měl přímý vliv na bezpečné provozování drážní dopravy.

Nejčastější porušení právních nebo vnitřních předpisů zjištěná DI při výkonu SD ve věcech drah na dráze celostátní, regionální a na vlečce jsou uvedena v tabulce.

Přehled nejčastěji zjištěných závad na dráhách celostátních, regionálních a na vlečkách v roce 2006

Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
Ustanovení vnitřního předpisu pojednávající o MU	82
Evidence o měření a prohlídkách	67
Označení zařízení dráhy	60
Smlouvy o styku drah	41
Technický stav železničních přejezdů	36
Rozhledové poměry na železničních přejezdech	27
Stanovení a dodržování intervalu prohlídek a měření	27
Ustanovení vnitřního předpisu pojednávající o odborné způsobilosti a školení zaměstnanců	26
Posudky o zdravotní způsobilosti	20
Vybavení a označování vlakových souprav	15
Popis vlečky ve vnitřním předpisu	13
Stanovení odborné způsobilosti osob	10
Soulad úředního povolení se skutečností	10

Během roku 2006 inspektoři DI zkontrolovali celkem 656 železničních přejezdů (zejména se zaměřením na rozhledové poměry na přejezdech), 982 železničních stanic,

dopraven a zastávek, 3 065 osob (zaměstnanců provozovatelů drah a drážní dopravy – zejména jejich zdravotní a odbornou způsobilost), dále pak 820 hnacích drážních vozidel a 1 855 tažených drážních vozidel, 507 vlakových souprav a 133 určených technických zařízení (mimo přejezdy).

## NÁSLEDNÁ OPATŘENÍ

Účelem ukládání opatření k odstranění zjištěných nedostatků je především dosažení toho, aby dozorovaný subjekt (provozovatel dráhy, 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.

Na základě zjištěných **784 závad v roce 2006** byli provozovatelé dráhy a dopravci vyzváni k odstranění zjištěných závad a nedostatků ve stanoveném termínu. **Dražnímu správnímu úřadu** byly podány celkem **2 podněty** k zahájení správního řízení.

## VÝVOJOVÉ TRENDY VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

V roce 2006 bylo ve věcech drah vykonáno celkem 2 565 státních dozorů: 685 oznámených a 1 880 neoznámených. Počet SD za uplynulý rok je celkově nižší než v předchozím roce (rozdíl činí 2 346 SD). Je to způsobeno jednak hloubkovějšími kontrolami u jednotlivých provozovatelů (zaměření na kvalitativní stránku státního dozoru) a také změnami ve vedení Drážní inspekce a z toho vyplývajícími odlišnými koncepcemi.

Dalším aspektem, který ovlivnil celkový počet SD v porovnání s rokem 2005, je poměr namátkových a oznámených státních dozorů. Zatímco v roce 2005 silně převažovaly námtkové SD v počtu 4 529, v roce 2006 jich bylo uskutečněno již jen 1 880. Naopak téměř **o polovinu stoupl počet oznámených SD** (v roce 2005 jich bylo 382, v roce 2006 již 685), které jsou časově náročnější jak na přípravu, samotnou realizaci, tak i na administraci.

Oproti roku 2005 došlo ke změně v procentuálním podílu jednotlivých druhů drah na výkonu státního dozoru, přičemž rozložení výkonu SD na jednotlivé dráhy se zásadním

způsobem měnil během celého roku v závislosti na koncepcích vedení DI. V celkovém součtu se v uplynulém roce 2006 snížil podíl SD na dráhách celostátních a regionálních, a to o cca 6 %, u dráhy tramvajové a trolejbusové (o cca 3 %) a nepatrně i u dráhy speciální. Naopak se zvýšil podíl SD u vleček (přibližně o 8 %) a dráhy lanové.

## SHRnutí VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU VE VĚCECH DRAH

Výkon státního dozoru ve věcech drah a systém realizace prevence na dráhách v zájmu investigace potencionálních rizik a předcházení mimořádným událostem se v průběhu roku 2006 měnil, a to v závislosti na koncepcích jednotlivých vedení Dražní inspekce. Svou úlohu přitom rovněž sehrála i „Pravidla pro výkon státního dozoru ve věcech drah“, vydaná Ministerstvem dopravy, která omezila některé z pravomocí DI. Tři roky budovaný **systém prevence**, který patřil k základnímu know-how DI (a tedy i ČR) u zahraničních partnerů, byl **během 2. a 3. čtvrtletí degradován**. Ke stabilizaci systému prevence a optimalizaci SD došlo v závěru roku 2006.







## ***KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ***

## OTEVŘENÁ KOMUNIKACE – DŮLEŽITÝ NÁSTROJ PREVENCE MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Schopnost **objektivní komunikace** s odbornou i laickou veřejností je pro Dražní inspekci samozřejmostí. Prostřednictvím Kanceláře Dražní inspekce i komunikačně vyškolených vrchních inspektorů **erudovaně informuje** o svých poznatcích z šetření příčin a okolností vzniku 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.

Dražní inspekce komunikuje také prostřednictvím internetu. Tímto moderním a dnes již standardním způsobem komunikace oslovuje instituce stále početnější skupinu jeho uživatelů, kterým může podávat informace v celém komplexu souvislostí. Počátkem roku 2006 změnila DI grafickou podobu svých webových stránek a základní informace jsou uvedeny rovněž v anglickém jazyce.

V roce 2006 se Dražní inspekce snažila pokračovat v nastoupeném trendu otevřené komunikace s veřejností. **Počátkem roku ustála mediální útoky**, které měly posloužit k diskreditaci instituce i jejich zaměstnanců, a svým kvalitním servisem potvrdila renomé odborné a informované instituce. **V průběhu letních měsíců** na základě nové koncepce DI však byla její **činnost ovlivněna povinností konzultovat mediální výstupy** s jedním z provozovatelů.

## PREVENCE A OSVĚTA

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

Osvětové činnosti se týkají i tematická vystoupení Dražní inspekce v médiích, která se vedle problematiky železničních přejezdů zabývají zejména nebezpečnými návyky na drahách a jejich okolí a riziky v blízkosti dráhy obecně. **Koncem roku začaly přípravy preventivní kampaně** zaměřené na bezpečnost na drahách, s cílem snížit nehodovost na drahách. V rámci prevence dlouhodobě připravovaný film, věnovaný problematice železničních přejezdů a určený zejména pro autoškoly, nebyl z důvodu vývoje na DI do konce roku 2006 zrealizován.



## DRÁŽNÍ INSPEKCE V MÉDIÍCH

Drážní inspekce jako státní nezávislý garant bezpečnosti na dráhách je ze zákona povinna poskytovat objektivní informace a uvádět nezkreslená fakta. Včasnosti a přesnosti poskytování informací proto věnuje systematickou pozornost. Stalo se již samozřejmostí, že většina žurnalistů kontaktuje DI dříve než příslušné dopravce pro relevantní, objektivní a nezkreslené informace a fakta o nehodách ve všech kategoriích drážní dopravy.

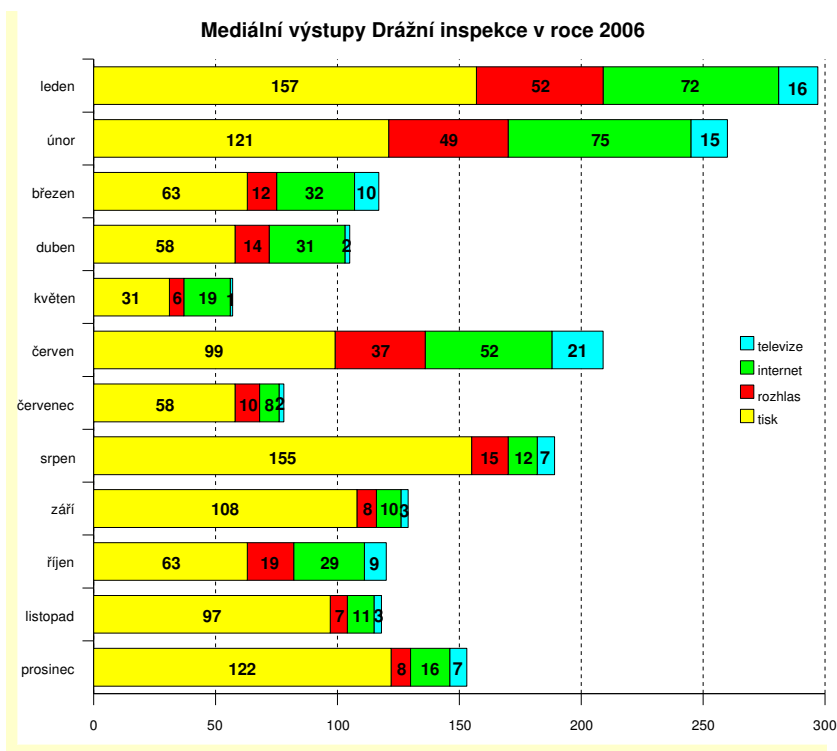
Také v roce 2006 pokračovala spolupráce s Českou televizí, TV Nova, Primou či Českým rozhlasem. Intenzivní celorepublikové pokrytí se však dařilo i prostřednictvím dalších médií, zejména na stránkách deníku Mladá fronta Dnes a internetových serverech iDnes, Novinky a České noviny. Zanedbatelné ovšem nejsou ani stovky vystoupení DI v komerčních rádiích a ostatních celostátních i regionálních denících a týdenících.

Zatímco v průběhu prvních dvou let se **počty mediálních výstupů** Drážní inspekce pohybovaly kolem tří set, v roce 2006 se jejich počet více než ztrojnásobil. Drážní inspekce své výstupy zaznamenala celkem 1 132x v tisku, 367x na internetu, 237x v rozhlasu a 96x na televizní obrazovce.

DI vydala v roce 2006 celkem 12 tiskových zpráv týkajících se nejzávažnějších MU. Pět z nich se věnovalo nehodám na železničních přejezdech. Všechny tiskové

zprávy Drážní inspekce pak reflektují nejzávažnější události v oblasti provozování drah, zahrnují veškeré důležité informace a podrobně informují o souvisejících událostech.

Vedle **vydávání** oficiálních **tiskových zpráv** Drážní inspekce operativně využívá i dalších prostředků komunikace. Včasným a objektivním 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. Některá svá vyjádření DI



doplňuje také osvětovým sdělením, upozorňujícím na často opomíjená bezpečnostní pravidla, která jsou zakotvena v legislativě České republiky. DI tak zároveň posiluje důvěru veřejnosti ve funkčnost, bezpečnost a spolehlivost systému drážní dopravy v ČR.

Název tiskové zprávy	Datum
Vykolejení nákladního vlaku v Brodce u Přerova, škoda 27 milionů korun	3. 1. 2006
Statistika nehod na přejezdech za rok 2005	18. 1. 2006
Chodová Planá: Během 38 hodin už druhý střet vlaku s kamionem na tomtéž přejezdu	25. 1. 2006
U Mladějova na Moravě se srazily dva motorové vozy, zraněno bylo 5 cestujících	8. 2. 2006
V Brodce u Přerova znovu vykolejil vlak, škoda opět přesáhne 20 milionů korun	14. 2. 2006
V Kropáčově Vrutici se srazil rychlík a nákladní vlak, strojvedoucí a desítky cestujících byli zraněni	20. 2. 2006
Na železničních přejezdech za prvních 90 dnů letošního roku už 98 nehod!	12. 4. 2006
Světla na přejezdu blikala, přesto zemřely dvě ženy	19. 5. 2006
Srážka dvou nákladních vlaků ve Vranovicích ohrozila i projíždějící rychlík	15. 6. 2006
Počet nehod na přejezdech opět stoupl	12. 7. 2006
Nebezpečím pro železnici v České republice je zejména nezodpovědné chování veřejnosti	21. 7. 2006
V Děčíně vykolejil nákladní vlak, škoda zřejmě přesáhne 10 milionů korun	17. 10. 2006

## HODNOCENÍ PREVENCE, OSVĚTY A MEDIÁLNÍ ČINNOSTI

Komunikace Drážní inspekce je založena na premise, že jako národní **nezávislý vyšetřovací orgán** a garant bezpečnosti na dráhách **si nemůže dovolit neposkytovat informace a zamlžovat fakta**. Musí umět vždy přesně a věcně zareagovat a zároveň komunikovat tak, aby zabraňovala zbytečnému poškozování provozovatelů drah nebo drážní dopravy.

V roce 2006 se Drážní inspekce snažila pokračovat v nastoupeném trendu otevřené komunikace a u představitelů médií i svých partnerů si svým kvalitním servisem udržela pozici informované, odborné instituce a prvotního zdroje informací o mimořádných událostech i v oblasti prevence na všech drahách. V průběhu letních měsíců byla její činnost pouze dočasně ovlivněna povinností konzultovat mediální výstupy s jedním z provozovatelů.



## ***DALŠÍ ČINNOSTI***

## SPOLUPRÁCE S PARTNERY

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

Dražní inspekce je nezávislou institucí proto, aby mohla objektivně stanovit příčiny mimořádných událostí. Aby mohla co nejlépe naplnit toto poslání, spolupracuje zejména s dražními správními úřady, které stanovují bezpečnostní podmínky provozovatelům. Těmto regulátorům oznamuje všechna zásadní zjištění při výkonu své činnosti tak, aby se mohlo včas reagovat a předejít případným nehodám.

Také v roce 2006 pokračovala spolupráce s **Dražním úřadem**, se kterým DI koordinovala a v některých případech i společně prováděla výkon státního dozoru ve věcech drah a kterému DI předávala informace o nedostacích zjištěných při výkonu státního dozoru na dráhách, popř. bezpečnostní doporučení plynoucí ze závěrů šetření mimořádných událostí.

**Ministerstvu dopravy** Dražní inspekce přispěla k legislativní činnosti, a to při novelizaci zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a prováděcích předpisů (vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a dražní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách) v souvislosti s implementací evropského práva do národní legislativy (zejména Směrnice č. 2004/49/ES, o bezpečnosti železnic Společenství). DI také předávala Ministerstvu dopravy své poznatky z praxe týkající se bezpečnosti na dráhách – problematika „krátkých“ přejezdů, tramvajových přechodů a přejezdů apod.

V průběhu roku 2006 se postupně prohlubovala také spolupráce s dalšími institucemi, například s **Policií ČR** v otázkách prevence, zejména na železničních přejezdech, ale i v konkrétních kauzách při šetření MU (např. MU Brandýs nad Orlicí – viz kapitola MU). Na základě MU, při které došlo k usmrcení zaměstnance provozovatele, pak DI zpracovala pro Policii ČR znalecký posudek.

Počátkem roku 2006 oslovila DI externí subjekty např. z oblasti soudního lékařství, Integrovaného záchranného systému, jednotlivých kriminalistických disciplín apod. za účelem navázání kontaktů a zajištění případné pomoci při šetření MU.

**Komunikace** Dražní inspekce **se zahraničními partnery** v roce 2006 byla podřízena koncepcím jednotlivých vedení DI a v průběhu 2. a 3. čtvrtletí téměř ustala. V rámci pravidelných zasedání Evropské železniční agentury se DI účastnila jednání pracovních skupin národních vyšetřovacích orgánů a skupiny společných bezpečnostních ukazatelů. Zástupci DI se také zúčastnili historicky první konference Evropské železniční agentury, která se konala v jejím sídle ve Valenciennes, v listopadu 2006.

Mezi nejvýznamnější příklady spolupráce na vnitrostátní úrovni lze zařadit účast na 2 seminářích pro dopravní podniky se zaměřením na zjišťování příčin vzniku MU, který se konal v květnu 2006, nebo účast na setkání Sdružení majitelů a provozovatelů vozů, které se konalo v únoru 2006 v Olomouci.

## VNITŘNÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE

Dražní inspekce se v roce 2006 dále snažila zefektivnit svou práci, a to zejména účelným využíváním dokumentační techniky a optimalizací spisové agendy tak, aby její činnost kladla minimální nároky na administrativu. Do provozu byla **od počátku roku 2006** uvedena **databáze cestovních příkazů**, která umožňuje provádět tuto agendu on-line na všech útvarech, což značně zjednodušilo administrativu, zefektivnilo práci a vytvořilo automatický kontrolní systém v této oblasti. Po kladných zkušenostech s touto databází byla **na jaře** spuštěna také **ekonomická databáze** (objednávky, faktury), která opět výrazným způsobem urychlila likvidaci faktur za dodržení podmínek zákona o finanční kontrole. Projekty na realizaci **databáze státních dozorů** a úpravy **databáze mimořádných událostí** byly **v květnu** v souvislosti se změnami ve vedení DI **zastaveny**, stejně tak jako záměr na začátek obnovy vozového parku pohotovostních vozidel, určených k výjezdům na místo mimořádné události, včetně příslušné výbavy těchto služebních automobilů.

**Projekt na změnu operačního systému**, ze systému Linux na Windows, který byl připraven v létě 2006, byl koncem roku zrušen, protože jeho realizace by znamenala mimo jiné snížení zabezpečení počítačové sítě DI a zbytečné čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu ve výši více než 1 mil. Kč.

V souvislosti s novelou zákona č. 266/1994 Sb., vyhlášky č. 376/2006 Sb., pokyny Odboru drah, železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy a odlišnými koncepcemi jednotlivých vedení DI byly **upravovány** dosavadní **metodiky pro výkon státního dozoru** ve věcech drah **a pro šetření mimořádných událostí** na dráhách – nejprve v září, znovu pak v listopadu 2006.

V návaznosti na novelizaci zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zákona č. 499/2004 Sb., o archivnictví a spisové službě a o změně některých zákonů, musela Dražní inspekce přepracovat a doplnit své služební předpisy, stejně tak jako v souvislosti s vydáním nového zákoníku práce a jeho účinností od 1. 1. 2007, kdy bylo nutné přepracovat a upravit řadu dalších služebních předpisů DI navazujících na tento zákon tak, aby byla plně zajištěna aplikace jednotlivých institutů a ustanovení zákoníku práce v činnosti DI již od 1. 1. 2007.

Z důvodu tří změn na pozici generálního inspektora musely na Dražní inspekci proběhnout rovněž i mimořádné inventarizace majetku, což výrazným způsobem zvýšilo administrativní zátěž všech zaměstnanců DI. Celkem byly v roce 2006 provedeny **čtyři inventarizace majetku**.

I v roce 2006 dbala DI na zvyšování odborné úrovně svých zaměstnanců. Během roku se podařilo uskutečnit **dlouhodobě plánované následující vzdělávací akce**:

- seminář zaměřený na problematiku dráhy lanové na Špičáku (květen),
- seminář o hnacích dražních vozidlech v Depu kolejových vozidel Ostrava (květen),
- seminář zaměřený na tažená dražní vozidla v Depu kolejových vozidel Ostrava (červen),
- seminář zaměřený na problematiku dráhy lanové na Pustevnách (říjen),
- seminář zaměřený na problematiku staveb dráhy a zabezpečovací techniky na Křemešníku (listopad).

Klíčovým faktorem stabilizace instituce zůstává nízký počet 55 systemizovaných míst. Dlouhodobě neuspokojivý stav ovšem panuje také v oblasti nedostatečného odměňování zaměstnanců DI, a s tím souvisejícím problematickým náborem nových zaměstnanců.

## KONTROLY NA DRAŽNÍ INSPEKCI V ROCE 2006

**Vnitřní kontrolní systém** na Dražní inspekci je upraven služebním předpisem Dražní inspekce „Vnitřní kontrolní systém DI“ a je tvořen řídicí kontrolou a interním auditem. V souvislosti se změnami na pracovní pozici generálního inspektora v průběhu roku 2006 docházelo i k novelám tohoto služebního předpisu.

**Řídicí kontrola** na DI je tvořena předběžnou kontrolou, na které se podílejí všichni zaměstnanci DI, zejména pak příkazci operace a ekonom DI, a průběžnou a následnou kontrolou, kterou do novely služebního předpisu DI „Vnitřní kontrolní systém DI“ (účinnost od 1. 10. 2006) a znovu pak od novely tohoto služebního předpisu od 22. 11. 2006 vykonává tříčlenná Komise interní kontroly jmenovaná generálním inspektorem z řad zaměstnanců DI.

Předběžná kontrola byla vykonávána kontinuálně v průběhu roku 2006. Její pravidelnou součástí jsou inventury všech pokladen a cenin (každý měsíc) a porovnávání stavu majetkových účtů v účetnictví s evidencí majetku (rovněž každý měsíc).

Pokud se týče průběžné a následné kontroly, v období květen až září roku 2006 Komise interní kontroly svou činnost nevykonávala, a to vzhledem k její neúplnosti z důvodů zásadních personálních změn po jmenování nového generálního inspektora DI od 20. dubna 2006.

V rámci průběžné a následné kontroly byly v roce 2006 provedeny kontrolní akce:

- výkonu státního dozoru DI ve vztahu k vrchnímu státnímu dozoru (analýza zjištění, fondu pracovní doby, apod.),
- používání služebních aut vedoucích zaměstnanců DI (kontrola žádanek o přepravu, záznamů o provozu vozidla, soulad s cestovními příkazy, včetně kontroly cestovních příkazů),
- dodržování zákona o ochraně osobních údajů – nakládání s osobními spisy zaměstnanců DI, oběh dokumentů s osobními údaji.

Zjištění z kontrol se týkala pochybení konkrétních zaměstnanců DI a odhalila případy jen takového charakteru, že nedávala nutnost oznámení státnímu zastupitelství nebo policejním orgánům, případně místně příslušnému správci daně či jiným příslušným orgánům. Do konce roku 2006 nebyla uzavřena pochybení dvou zaměstnanců v souvislosti s uskutečňováním jejich pracovních cest služebními automobily – náhrada škody.

**Interní audit** na Drážní inspekci vykonává vrchní rada. Tato pozice byla obsazena na konci ledna 2006. V souladu s příslušným služebním předpisem byla jeho činnost v průběhu prvního čtvrtletí zaměřena zejména na poradenské služby a odhalování potenciálních rizik v souvislosti s děním kolem DI v 1. čtvrtletí roku 2006. Po jmenování nového generálního inspektora DI od 20. dubna 2006 došlo ke změně na pozici vrchního rady. Jeho činnost byla zaměřena na koncepční otázky a konkrétní otázky řízení, tj. odchylně od poslání interního auditu (s výjimkou zpracování novely služebního předpisu k vnitřnímu kontrolnímu systému DI). V říjnu 2006 v souvislosti se změnou na postu generálního inspektora došlo opět i ke změně na pozici vrchního rady. Ten po zpracování další novely služebního předpisu k vnitřnímu kontrolnímu systému DI zahájil práci na personálním auditu. Do konce roku 2006 nebyl tento audit dokončen.

V roce 2006 provedl Odbor auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy ČR na Drážní inspekci dvě kontroly. V období od 9. ledna do 24. dubna 2006 byla uskutečněna **veřejnosprávní kontrola** ve smyslu § 39 odst. 1 a 2 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), § 13 odst. 1 zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), v platném znění, s odkazem na § 15 zákona č. 552/1991 Sb., o státní kontrole. Kontrolovaným obdobím byly roky 2003 až 2005. Předmětem kontroly byla finanční kontrola skutečností rozhodných pro hospodaření s veřejnými prostředky, zejména se zaměřením na hospodárné, efektivní a účelné vynakládání finančních prostředků veřejné podpory z rozpočtu MD, za rozpočtová období 2003 a 2004. V průběhu kontroly byly prověřovány údaje o hospodaření s veřejnými prostředky a vyhodnocovány operace, zda věrně zobrazují zdroje, stav a pohyby

veřejných prostředků, zda byly operace prováděny v souladu s právními předpisy, schválenými rozpočty, projekty a programy evidovanými v ISPROFIN, a to s ohledem na případná rizika. Závěry z této kontroly korespondují se závěry dílčích veřejnosprávních kontrol provedených v letech 2003, 2004 a 2005.

V období od 22. září do 6. října 2006 pak byla uskutečněna **kontrola** podle zákona č. 552/1991 Sb., o státní kontrole. Kontrolovaným obdobím byl 20. duben až 20. září 2006. Předmětem této kontroly byly pracovně-právní vztahy, nakládání s majetkem státu a kontrolní činnost DI. Kontrolou bylo zjištěno, že v oblasti pracovně-právní jsou výpovědi dané třem zaměstnancům (bývalých členů vedení) z důvodu nadbytečnosti neplatné. V oblasti cestovních příkazů byly zjištěny časové rozpory se záznamy o provozu vozidla, v některých případech chyběly schválené žádanky o přepravu, dále bylo zjištěno nedodržování povinné 10denní lhůty k vyúčtování pracovních cest a dvě neoprávněné jízdy tehdejším generálním inspektorem Ing. Dvořákem. V oblasti ICT byla zjištěna pochybení tehdejšího vedení DI v záměru na přechod z operačního systému Linux na MS Windows (výběr firmy bez řádného průzkumu trhu) a nákupu dalších mobilních telekomunikačních služeb (i když stávající mobilní operátor všechny služby nabízel, a to dokonce levněji).

Správce daně, NKÚ nebo jiný orgán státní správy v roce 2006 neprovedl na Dražní inspekci žádné kontroly.





# ***EKONOMICKO-SPRÁVNÍ AGENDA***

## ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Drážní inspekce měla k 31. 12. 2006 stanoven počet 55 zaměstnanců. Průměrný přepočtený počet zaměstnanců překročil tento limit, v roce 2006 měla Drážní inspekce v průměru 57 zaměstnanců. Překročení bylo dáno zejména tím, že s třemi změnami na pozici generálního inspektora souvisely další změny ve vedoucích pozicích.

Průměrný hrubý měsíční plat v roce 2006 činil 23 769,- Kč. Na Drážní inspekci vznikl pracovní poměr u 13 zaměstnanců a u 21 zaměstnanců skončil.

### Členění zaměstnanců podle věku a pohlaví – stav k 31. 12. 2006

věk	muži	ženy	celkem	%
do 20 let	0	0	0	0,0
21 - 30 let	7	3	10	17,9
31 - 40 let	7	2	9	16,1
41 - 50 let	11	1	12	21,4
51 - 60 let	15	1	16	28,5
61 let a více	9	0	9	16,1
celkem	49	7	56	100,0
%	87,5	12,5	100,0	x

### Členění zaměstnanců podle vzdělání a pohlaví – stav k 31. 12. 2006

Vzdělání	muži	ženy	celkem	%
základní	0	0	0	0,0
vyučen	1	0	1	1,8
střední odborné	0	0	0	0,0
úplné střední	3	0	3	5,3
úplné střední odborné	20	4	24	42,9
vyšší odborné	1	0	1	1,8
vysokoškolské	24	3	27	48,2
celkem	49	7	56	100,0

### Jazykové znalosti zaměstnanců

	Počty vybraných míst, pro které byl stanoven kvalifikační požadavek standardizované jazykové zkoušky dle úrovně znalostí				celkový počet stanovených požadavků na pracovní místa
	1. stupeň	2. stupeň	3. stupeň	4. stupeň	
anglický jazyk	0	0	0	0	0
německý jazyk	0	0	0	0	0
francouzský jazyk	0	0	0	0	0
další jazyky	0	0	0	0	0
celkem	0	0	0	0	0

**Trvání pracovního a služebního poměru zaměstnanců – stav k 31. 12. 2006**

Doba trvání	Počet	%
do 5 let	56	100,0
do 10 let	0	0,0
do 15 let	0	0,0
do 20 let	0	0,0
nad 20 let	0	0,0
<b>celkem</b>	<b>56</b>	<b>100,0</b>

**ÚDAJE O MAJETKU, S NÍMŽ JE DI PŘÍSLUŠNÁ HOSPODAŘIT**

Přehled veškerých kategorií (druhů) majetku, s nímž je Drážní inspekce oprávněna hospodařit (tj. účty s nenulovým zůstatkem při inventarizaci ke dni 31. 12. 2006), je uveden v tabulce. Majetek, se kterým je DI příslušná hospodařit, je plně využíván a neodepisuje se. Věcná břemena na majetku uvalena nejsou. Drážní inspekce nevlastní žádnou nemovitost.

Kategorie majetku	Stav 31. 12. 2006
Drobný dlouhodobý nehmotný majetek (018)	713.843,75 Kč
Samostatné movité věci a soubory movitých věcí (022)	2 596.428,12 Kč
Drobný dlouhodobý hmotný majetek (028)	8 428.006,99 Kč
Umělecká díla a předměty (032)	126.000,00 Kč
Ceniny (263)	847.843,00 Kč
Poskytnuté provozní zálohy (314)	609.903,84 Kč*
Pohledávky za rozpočtové příjmy (315)	755,00 Kč
Dodavatelé (321)	-240.114,25 Kč*
Zaměstnanci (331)	-1 418.303,00 Kč*
Pohledávky za zaměstnanci (335)	77.551,99 Kč*
Sociální zabezpečení a zdravotní pojištění (336)	861.277,00 Kč
Ostatní přímé daně (342)	-282.142,00 Kč*
Jiné závazky (379)	-19.109,00 Kč

\* – u účtů 314, 321, 331, 335 a 342 bylo při inventarizaci k 31. 12. 2006 prováděné v lednu 2007 zjištěno větší množství nesprávně účtovaných dokladů externí společností, která pro DI účtuje, proto byl v lednu vydán opravný doklad, který účetnictví opravuje.

**ÚDAJE O ROZPOČTU PŘÍJMŮ A VÝDAJŮ V ROZSAHU ZÁVAZNÝCH UKAZATELŮ**

**Přehled rozepsaných závazných ukazatelů (v tisících)**

Ukazatel	Rozpočet		Skutečnost
	schválený	po změnách	
Příjmy celkem	Neplánované	Neplánované	296
Výdaje celkem	40 659	39 159	41 080
z toho:			
Platy zaměstnanců v pracovním poměru	15 564	16 258	16 258
Povinné pojistné na soc. zabezpečení	4 046	4 226	4 226
Povinné pojistné na veř. zdrav. pojištění	1 401	1464	1 464
Výdaje na platy celkem	21 011	21 948	21 948
Běžné výdaje	38 359	38 359	40 409
Pořízení dlouhodobého hmotného majetku	2 300	800	671
Kapitálové výdaje	2 300	800	671

## HODNOCENÍ A ANALÝZA ÚDAJŮ

### Zdůvodnění rozpočtových opatření provedených u rozepsaných závazných ukazatelů v průběhu roku 2006

V průběhu roku 2006 bylo realizováno 11 rozpočtových opatření. Důvodem bylo operativní zajištění finančního krytí v jednotlivých rozpočtových položkách přesunem z rozpočtových položek, které vykazovaly podlimitní čerpání vzhledem k období, ve kterém bylo rozpočtové opatření realizováno.

Nejzávažnějšími z rozpočtových opatření byly:

- a) Přesun prostředků z rámce ukazatele „Výdaje na financování programů reprodukce majetku“, tj. snížení kapitálových výdajů o 1 500 tis. Kč po zrušení investiční akce v položce 6111, odsouhlasený sdělením Ministerstva dopravy 490/2006-410-ROPO/1 ze dne 8. 12. 2006,
- b) Snížení položek výdajů na ostatní nákupy se současným navýšením závazných ukazatelů seskupení položek 50 včetně položek návazných v celkovém rozsahu 951 tis. Kč, jak bylo Drážní inspekci umožněno Ministerstvem dopravy sděleními 358/2006-410-ROPO/1 ze dne 16. 10. 2006 a 497/2006-410-ROPO/1 ze dne 11. 12. 2006.

#### Přehled rozpočtových opatření realizovaných v průběhu roku 2006, operativně reagujících na potřeby DI

RO 01/2006 – 17. 1. 2006: Snížení položky rozpočtu na služby ostatní a zvýšení položky rozpočtu na úhrady výdajů na odvod za neplnění povinnosti zaměstnání zdravotně postižených osob v celkové částce 111 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.
RO 02/2006 – 28. 4. 2006: Snížení položky rozpočtu na ostatní nákupy a zvýšení položky na realizaci kurzových ztrát v celkové částce 2 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.
RO 03/2006 – 31. 7. 2006: Mírné snížení položky rozpočtu na pohonné hmoty a maziva, snížení položky rozpočtu na telekomunikační služby, zvýšení položky na nákup materiálu pro ICT a zvýšení položky na realizaci kurzových ztrát v celkové částce 46 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.
RO 04/2006 – 31. 8. 2006: Snížení položky rozpočtu na úhradu účastnických poplatků, zvýšení položky rozpočtu na služby telekomunikací a radiokomunikací a zvýšení položky na úhradu konzultantských a poradenských služeb v celkové částce 40 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.
RO 05/2006 – 20. 9. 2006: Snížení položky rozpočtu na úhradu ostatního materiálu, snížení položky rozpočtu na pořízení software, zvýšení položky rozpočtu na úhradu plateb daní a poplatků, zvýšení položky rozpočtu na úhradu ostatních služeb a zvýšení položky rozpočtu na úhradu služeb spojených s opravami dodavatelským způsobem v celkové částce 164 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.
RO 06/2006 – 27. 9. 2006: Snížení položky rozpočtu určených na investice do dopravních prostředků, snížení položky rozpočtu určených na investice do výpočetní techniky, které je v souladu se schváleným postupem nerealizovat investiční záměr v letošním roce, a převedení prostředků rozpočtu na předpokládanou realizaci nově odsouhlaseného investičního záměru v celkové částce 1 500 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.

**Přehled rozpočtových opatření realizovaných v průběhu roku 2006, operativně reagujících na potřeby DI**

RO 07/2006 – 16. 10. 2006: Snížení položky rozpočtu určené na ostatní nákupy jinde nezařazené je v souladu s úpravou rozpočtu DI schválenou MD sdělením 358/2006-410-ROPO/2 ze 16. 10. 2006 a je vázáno na zvýšení položky rozpočtu určené na platy zaměstnanců v prac. poměru, zvýšení položky rozpočtu určené na odstupné, zvýšení položky rozpočtu určené na pov. pojištění na soc. zabezpečení, zvýšení položky na pov. pojištění na veř. zdrav. pojištění a zvýšení položky rozpočtu určené na převod do FKSP v celkové částce 858 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.

RO 08/2006 – 27. 11. 2006: Snížení položky rozpočtu určené na ostatní nákupy jinde nezařazené, snížení položky rozpočtu na nájemné za užívané prostory, snížení položky rozpočtu na služby – ostatní, snížení položky rozpočtu na ostatní nákupy DHDM, snížení položky rozpočtu určených na telekomunikační služby, zvýšení položky rozpočtu na příspěvky na stravné, zvýšení položky rozpočtu na cestovné zahraniční, zvýšení položky rozpočtu na odbornou literaturu a tisk, zvýšení položky rozpočtu na služby pošt, zvýšení položky rozpočtu na nákup spotřebního materiálu, zvýšení položky rozpočtu na opravy dodavat. způsobem a zvýšení položky rozpočtu na programové vybavení v celkové částce 893 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.

RO 09/2006 – 8. 12. 2006: Snížení položky rozpočtu určené na pořízení programového vybavení se realizuje na základě úpravy rozpočtu Drážní inspekce sdělením MD 490/2006-410-ROPO/1 z 8. 12. 2006, ke které dochází z důvodu zrušení akce 227011 P713 registrované v programu ISPROFIN. Celková výše rozpočtu DI na rok 2006 se v oblasti investic snížila o 1 500 tis. Kč.

RO 10/2006 – 11. 12. 2006: Snížení položky rozpočtu na odstupné se provádí na základě úpravy rozpočtu Drážní inspekce sdělením MD 497/2006-410-ROPO/1 z 11. 12. 2006, ke které dochází z důvodu upřesnění postupů v personální oblasti. Navazuje na zvýšení položky rozpočtu určené na platy zaměstnanců v pracovním poměru, zvýšení položky rozpočtu na povinné pojistné na sociální zabezpečení, zvýšení položky rozpočtu na povinné pojistné na veřejné zdravotní pojištění, zvýšení položky rozpočtu na převod do FKSP a snížení položky rozpočtu na ostatní nákupy v celkové částce 343 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.

RO 11/2006 – 13. 12. 2006: Snížení položky rozpočtu na nákupy drobného majetku, snížení položky rozpočtu na úhradu vodného, snížení položky rozpočtu na telekomunikační služby, snížení položky rozpočtu na opravy dodavatelským způsobem a snížení položky rozpočtu určených na cestovné zahraniční a zvýšení položky rozpočtu na knihy a učební pomůcky, zvýšení položky rozpočtu na spotřební materiál, zvýšení položky rozpočtu na nájemné, zvýšení položky rozpočtu na úhradu ostatních služeb, zvýšení položky rozpočtu na pohoštění, zvýšení položky rozpočtu na opravy dodavat. způsobem a zvýšení položky rozpočtu na cestovné tuzemské v celkové částce 267 tis. Kč – výše rozpočtu DI na rok 2006 se nezměnila.

**Vyhodnocení údajů o příjmech nebo výnosech**

Příjmy Drážní inspekce v roce 2006 nebyly plánované. Skutečné příjmy tvoří hlavně vyžádané vrácené duplicitní úhrady z předchozího období, vyrovnání a plnění pojišťovny z pojistných událostí, úhrady fyzické osoby jako kompenzace za způsobenou škodu a refundace nákladů od ERA (Evropské železniční agentury) za účast na jednání. Ostatními příjmy jsou úroky placené bankou za rok 2006.

	<i><b>Částka</b></i>
Vrácený přeplatek – duplic. úhrada (minulé období)	31 908,00 Kč
Vrácený přeplatek – duplic. úhrada (minulé období)	13 379,00 Kč
Vyrovnání s pojišťovnou	15 370,00 Kč
Reklamacie – vrácená platba (minulé období)	799,00 Kč
Vrácený poplatek z roku 2005	2 150,00 Kč
Úroky přijaté	522,24 Kč
Refundace nákladů od ERA za účast na jednání	29 457,70 Kč
Refundace nákladů od ERA za účast na jednání	30 131,18 Kč
Refundace nákladů od ERA za účast na jednání	31 101,09 Kč
Refundace nákladů od ERA za účast na jednání	34 400,00 Kč
Refundace nákladů od ERA za účast na jednání	31 163,01 Kč
Plnění pojišťovny – pojistná událost	64 328,00 Kč
Úroky přijaté	123,80 Kč
Úhrada škody na ztrátě majetku	5 000,00 Kč
Úroky přijaté	164,79 Kč
Plnění pojišťovny – pojistná událost	6 063,00 Kč
Úroky přijaté	300,43 Kč
<b>C E L K E M</b>	<b>296 361,24 Kč</b>



DI vyvolaných po organizačních a personálních změnách.

227 011 P712 Výpočetní technika

Rozpočet: 0

Skutečnost: 0

Realizace akce byla plánována, ale v průběhu roku došlo k úpravě záměrů z důvodu organizačních a personálních změn v DI a akce byla zrušena s tím, že byl vytvořen nový investiční záměr na akci 227 011 P713 Programové vybavení.

227 011 P713 Programové vybavení

Rozpočet: 0

Skutečnost: 0

Akce byla zaevidována v průběhu roku a byla na ni schválena částka ve výši 1 500 tis. Kč přesunem 100 tis. Kč z akce Pořízení dopravních prostředků a 400 tis. Kč z akce Výpočetní technika. K realizaci z důvodu organizačních a personálních změn v DI nedošlo, akce byla po projednání zrušena, finanční prostředky byly převedeny MD a rozpočet Drážní inspekce byl o částku 1 500 tis. Kč snížen.

227 011 P037 Běžné výdaje na provoz ICT

Rozpočet: 3000 tis.

Skutečnost: 2269 tis.

Akce zahrnovala financování běžného provozu ICT od 2. čtvrtletí 2006. V průběhu 1. čtvrtletí 2006 byla dokončována akce 227 011 P027 Běžné výdaje na provoz ICT (2005), na kterou byla přesunuta možnost čerpání 1 000 tis. Kč. Skutečné čerpání k 31. 3. 2006 představovalo 629 tis. Kč. Celkem v roce 2006 vyčerpáno na běžné výdaje na provoz ICT 2 899 tis. Kč.

### **Poskytnuté dotace a návratné finanční výpomoci**

Drážní inspekce v roce 2006 poskytla jednomu zaměstnanci sociální půjčku z prostředků FKSP ve výši 20 000,00 Kč. Půjčka byla splacena ještě v průběhu roku 2006.

### **Přehled o čerpání finančních prostředků na programy nebo projekty spolufinancované z rozpočtu Evropské unie**

Drážní inspekce se v roce 2006 nepodílela na čerpání finančních prostředků na programy či projekty spolufinancované z rozpočtu Evropské unie.

### **Spolupráce se zahraničím, členství v mezinárodních organizacích**

Drážní inspekce se finančně nepodílela na zahraničních aktivitách, v této oblasti nepřijala ani neposkytla žádné finanční prostředky.

### **Údaje o výdajích za mezinárodní konference a zahraniční služební cesty**

V roce 2006 byli zaměstnanci Drážní inspekce vysláni celkem na 19 zahraničních pracovních cest. Celkové výdaje na zahraniční pracovní cesty činily 1 389 884,00 Kč. Účelem zahraničních pracovních cest byla zejména spolupráce a metodická koordinace práce s Evropskou železniční agenturou (ERA) a se zahraničními vyšetřovacími orgány a partnerskými organizacemi zemí Evropské unie. Dále šlo o zvýšení schopnosti vybraných zaměstnanců komunikovat s partnerskými organizacemi a institucemi států EU a krátkodobou jazykovou přípravu vybraných zaměstnanců intenzivní jazykovou výukou organizovanou externí dodavatelskou vzdělávací agenturou.

Stát	Počet cest	Výdaje v Kč	Účel cest a přínos pro organizaci
Velká Británie	6	839 602,00	1. Spolupráce a metodická koordinace práce ERA a se zahraničními vyšetřovacími orgány 2. Schopnost vybraných zaměstnanců komunikovat s partnerskými organizacemi dalších států EU
Francie	11	476 821,00	
Švýcarsko	2	73 461,00	

### Údaje o převodu úspor rozpočtových prostředků do rezervního fondu

Do rezervního fondu byly z roku 2005 převedeny nevyužité prostředky. Z rezerv utvořených v roce 2005 v oblasti investičních výdajů ve výši 1 300 tis. Kč byla pro využití v roce 2006 poskytnuta částka 628 971,21 Kč a nedočerpaná částka ve výši 671 028,79 Kč byla převedena na účet Ministerstva dopravy.

Dražní inspekce v průběhu roku 2006 využila z rezervního fondu na běžné výdaje částku celkem ve výši 2 200 000,- Kč.

Čerpání rozpočtu v Dražní inspekci průběhem roku 2006 bylo ovlivněno personálními změnami v nejvyšším vedení a s tím spojenými modifikacemi koncepcí, plánů a rozvojových záměrů. Byly realizovány zejména obligatorní výdaje. Čerpání v řadě rozpočtových položek bylo sníženo v závislosti na omezení vybraných aktivit (např. nedočerpání výdajů na pohonné hmoty bylo ovlivněno snížením počtu výjezdů na místo mimořádné události). To bylo jednou z hlavních příčin, že DI mohla v roce 2006 vytvořit rezervní fond pro využití prostředků v následujícím roce.

Zůstatek na účtu rezervního fondu ke dni 31. 12. 2006 činil 5 900 000,- Kč. Rezerva finančních prostředků je tvořena z rozpočtových položek na běžné výdaje, které byly v roce 2006 nedočerpané (viz tabulka).

Položka	Název	Částka v Kč
5132	Ochranné pomůcky	400 000,00
5136	Knihy, učební pomůcky, tisk	300 000,00
5137	Drobný DHM a DNM	561 000,00
5139	Jinde nezařazený nákup materiálu	1 000 000,00
5151	Studená voda	10 000,00
5152	Tepllo	200 000,00
5154	Elektrická energie	350 000,00
5156	Pohonné hmoty a maziva	520 000,00
5161	Služby pošt	40 000,00
5162	Služby telekomunikací a radiokomunikací	70 000,00
5163	Služby peněžních ústavů	50 000,00
5164	Nájemné	400 000,00
5167	Služby školení a vzdělávání	999 000,00
5168	Služby zpracování dat	80 000,00
5169	Nákup ostatních služeb	670 000,00
5176	Účastnické poplatky na konference	100 000,00
5179	Ostatní nákupy jinde nezařazené	150 000,00
	<b>Celkem</b>	<b>5 900 000,00</b>

### Přehled hospodářských a jiných činností

Dražní inspekce nevyvíjela v roce 2006 žádnou hospodářskou ani jinou činnost.





## **ZÁVĚR**

Pro rok 2006 si Drážní inspekce vytyčila jako své hlavní cíle výraznější **ovlivňování systému drah** a drážní dopravy, aktivnější přístup k **iniciování systémových změn**, další **rozvoj komunikace v rámci celé Evropy**, **zvýšení vlastní analytické schopnosti** propojit data z výsledků státních dozorů a mimořádných událostí, včetně **zlepšení výstupů** z vlastního šetření mimořádných událostí od jejich počátků až po konstatování příčiny, a to co do kvality i četnosti. Podmínky ke splnění těchto cílů byly nastaveny z předchozích let – vysoká produktivita a efektivita práce, jazykové znalosti zaměstnanců, a s tím související systém jazykového vzdělávání, moderní styl řízení instituce založený na principech etiky a morálky, zavedený a osvědčený systém prevence, uznávaný i u zahraničních partnerů, nezávislé a transparentní šetření mimořádných událostí na dráhách, objektivní a rovnocenný přístup ke všem provozovatelům drah a drážní dopravy, otevřená a intenzivní komunikace s veřejností, tuzemskými i zahraničními partnery.

**Během 1. čtvrtletí** ve spolupráci s britskými kolegy intenzivně probíhala příprava mezinárodní konference vyšetřovacích orgánů v Londýně, s Ministerstvem dopravy pak složitá jednání k připravovaným legislativním změnám, jednání o nutnosti neomezovat stávající systém prevence, důsledně řešit problémy z praxe, jako např. problematiku křížení tramvajové dráhy s pozemními komunikacemi apod. V duchu vytyčených cílů Drážní inspekce byla spuštěna databáze cestovních příkazů, probíhaly dokončovací práce na zavedení databáze objednávek a faktur a začaly přípravy na vytvoření databáze státních dozorů a úpravě databáze mimořádných událostí.

I přes to, že již od **počátku roku 2006 musela Drážní inspekce čelit vnějším tlakům a útokům**, které měly za cíl programově zdiskreditovat a ochromit instituci, znevážit dosavadní úspěchy a výsledky práce jejích zaměstnanců a dopomoci k získání vlivu nad dosud nezávislou institucí, a to za jakoukoliv cenu a bez ohledu na sankce, které by ČR hrozily za neplnění přístupových závazků vůči EU, Drážní inspekce neslevila ze svých vysokých standardů a pokračovala v nastoleném směru a stanovených cílech.

Od **změny na pozici generálního inspektora v dubnu 2006** se očekávalo udržení nastaveného standardu, ne-li jeho zvýšení. Rozhodnutím nového vedení Drážní inspekce však byly všechny dosavadní úkoly zrušeny (např. obě databáze státních dozorů i mimořádných událostí). **Systém prevence** byl **změněn** mj. tak, že jakékoliv kontroly by se měly provádět pouze formou oznámeného státního dozoru. Neoznámené státní dozory byly v průběhu 2. a 3. čtvrtletí omezovány až téměř k nule, kontroly probíhaly pouze v pracovní dny a denní dobu. **Komunikace se zahraničními partnery ustala**, dříve nezávislé mediální výstupy Drážní inspekce začaly být konzultovány s jedním z tuzemských provozovatelů a dle jeho „přání“ upravovány. Mladí, **jazykově vybavení zaměstnanci museli nedobrovolně** odejít z Drážní inspekce, **hospodaření se**

schváleným rozpočtem probíhalo **nekontrolovatelně**, takže na konci roku hrozil deficit na účtu určeném na platy zaměstnanců.

Z rozhodnutí nového ministra dopravy došlo **v říjnu 2006 k výměně na postu generálního inspektora**. Do konce roku 2006 se podařilo **stabilizovat financování** instituce, téměř **okamžitě** byl **změněn systém prevence**, systém produktivity a efektivity práce. Začala **obnova zahraničních kontaktů**, práce na zastavených projektech, plnění úkolů spojených se stanovenými cíli a napravování chyb, kterých se instituce dopustila během půlročního „experimentu“ v podobě změny vedení instituce z vnějšku.

Z celkového pohledu byl **rok 2006** pro Dražní inspekci rokem **plný nejistoty, kontrastů, převratných změn**, dobrovolných i nedobrovolných, zákonných i protizákonných **personálních změn**, rokem **dvou základních filozofií** – evropského, moderního demokratického řízení, ale i zastaralého autokratického řízení instituce. Bylo to složité období doprovázené pokusy o **ovlivňování nezávislého vyšetřování**, období **znehodnocování** systému kontroly a **prevence**, její omezování a následné revitalizace.

Oblast mimořádných událostí i státního dozoru byla zásadním způsobem ovlivněna **změnami na postu generálního inspektora**, a s tím souvisejícími koncepcemi. Důležitým mezníkem v oblasti mimořádných událostí a státních dozorů byla rovněž **změna legislativy** v létě roku 2006, která přinesla **nový pohled na rozdělení mimořádných událostí**, povinnost Dražní inspekce **oznamovat Evropské železniční agentuře zahájení šetření** příčin a okolností vzniku vybraných mimořádných událostí, včetně zpracování závěrečné zprávy a **projednání výsledků šetření** s příslušnými subjekty dotčenými danou MU. **Dražní inspekce ztratila možnost uložit provozovateli opatření**, a to na základě poznatků nebo zjištění při šetření mimořádných událostí, do národní legislativy byl zároveň **zakotven institut bezpečnostního doporučení**. Při nesplnění příkazu pověřené osoby při výkonu státního dozoru může Dražní inspekce **nově** uložit **pořádkovou pokutu**, a to do výše až 300 tis. Kč.

Z celkového počtu všech mimořádných událostí v roce 2006 **nebyla ve více než 71 % případech odpovědnost** na vzniku mimořádných událostí v dražní dopravě **na straně provozovatelů** dráhy nebo dražní dopravy. Ve srovnání s předchozím rokem se odpovědnost provozovatelů dráhy, resp. dražní dopravy, nepatrně snížila (o 3 %). Z hlediska podílu základních příčin mimořádných událostí s odpovědností provozovatelů (tj. technická závada, lidský faktor a systémové pochybení) převažovalo podobně jako v roce 2005 selhání lidského činitele (58 % – rok 2005, 65 % – rok 2006), nicméně ve srovnání s rokem 2005 došlo ke **zvýšení podílu selhání lidského činitele** o cca 7 %. Naopak o 7 % se snížil podíl technických závad na vzniku mimořádných událostí. Následkem všech mimořádných událostí bylo v roce 2006 **usmrceno 256 osob a 651**

**osob utrpělo újmu na zdraví.** V porovnání s rokem 2005 bylo usmrceno o 6,5 % osob méně, nepatrně se zvýšil počet zraněných osob (o 1,6 %). V celkovém počtu zraněných a usmrcených osob jsou zahrnuty rovněž i osoby, které jednaly v sebevražedném úmyslu. Drážní inspekce bohužel nemá zpětnou vazbu, kolik osob takto bylo zraněno, resp. zahynulo, nicméně **s odpovědností provozovatelů** dráhy nebo dopravců bylo v roce 2006 **zraněno 12 % osob a 1,2 % osob zahynulo.**

Varující byl opět vysoký počet mimořádných událostí na **železničních přejezdech.** V roce 2006 jich Drážní inspekce zaznamenala celkem **288**, při nichž **zahynulo 45 osob a 147 osob bylo zraněno.** Během roku nebyl zaznamenán **žádný případ zavinění** vzniku mimořádné události na železničním přejezdu **ze strany provozovatele.** Všechny mimořádné události byly zaviněny uživateli pozemních komunikací.

Z analýzy vývoje nehodovosti na dráhách, vlastních poznatků ze šetření mimořádných událostí a praktických zkušeností Drážní inspekce jednoznačně vyplývá nezpochybnitelná role **prevence**, která je účinná jen tehdy, je-li **prováděná kontinuálně, systémově a bez jakéhokoliv omezování** – zejména výkonem neoznamovaného státního dozoru, 24 hodin denně. To se bohužel v roce 2006 podařilo ne zcela naplnit.

Výkon **státního dozoru ve věcech drah** a systém realizace prevence na dráhách v zájmu investigace potenciálních rizik a předcházení mimořádným událostem se v průběhu roku 2006 měnil, a to v závislosti na koncepcích jednotlivých vedení Drážní inspekce. Tři roky budovaný **systém prevence**, který patřil k základnímu know-how Drážní inspekce (a tedy i ČR) u zahraničních partnerů, byl **během 2. a 3. čtvrtletí degradován.** Zásadní úlohu v tom rovněž sehrála i „Pravidla pro výkon státního dozoru ve věcech drah“, vydaná Ministerstvem dopravy, která velmi omezila některé z pravomocí Drážní inspekce. Ke stabilizaci systému prevence a optimalizaci státních dozorů došlo v závěru roku 2006.

Drážní inspekce vykonala za rok 2006 celkem **2 571 státních dozorů**, přičemž nejvíce jich bylo uskutečněno na dráhách celostátních a regionálních (celkem 1 828). Téměř  $\frac{3}{4}$  **státních dozorů** byly v uplynulém roce uskutečněny **formou neoznamovaného státního dozoru** a  $\frac{1}{4}$  pak **formou oznamovaného státního dozoru.** **Neoznamované státní dozory** převažovaly **zejména v 1. čtvrtletí a dále v závěru roku.**

V **personální oblasti** se i při nevyjasněné systemizaci podařilo koncem roku 2006 nastoupit stabilizační fázi zaměřenou na zkvalitňování personálního obsazení a postupné snižování vysoké počáteční frekvence obměny zaměstnanců, včetně podpory dalšího odborného vzdělávání zaměstnanců, která je nezbytná pro dlouhodobou schopnost Drážní inspekce naplňovat své poslání a komunikovat se všemi partnerskými institucemi včetně zahraničních.



Vývoj na Dražní inspekci v roce 2006 spojený se změnami na postu generálního inspektora jednoznačně ukázal, že každé neodůvodnitelné **zasahování a vměšování se do úspěšné a dobře fungující instituce**, kterou Dražní inspekce byla od svého počátku, **není ku prospěchu ani instituce, ani jejich zaměstnanců a ani celé společnosti**. Rok 2006 jasně ukázal, **jak snadno se „bourá“ těžce vybudované a jak obtížně se věci zpět napravují**. Jen díky obrovskému úsilí, profesionalitě a morálním kvalitám většiny zaměstnanců Dražní inspekce se nakonec podařilo obhájit filozofii instituce a splnit řadu ze stanovených cílů. O to **obtížnější však bude rok 2007**, během kterého bude nutno mimo jiné dohnat vše, co nebylo realizováno v roce 2006, a napravit vše, co bylo nepříznivým vývojem v roce 2006 znehodnoceno.