



***VÝROČNÍ ZPRÁVA
2008***

Obsah

Úvod	5
Šestý rok činnosti Drážní inspekce.....	6
Základní personální údaje.....	7
Mimořádné události	9
Šetření mimořádných událostí.....	10
Nehodovost roku 2008 ve srovnání s předchozími lety.....	11
Rozbor mimořádných událostí roku 2008.....	12
Mimořádné události na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách.....	12
Mimořádné události na neželezničních drahách a v metru.....	13
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	14
Mimořádné události dozorované na místě jejich vzniku.....	16
Mimořádné události a Evropská železniční agentura.....	23
Mimořádné události šetřené Drážní inspekcí v plném rozsahu.....	23
Opatření k předcházení mimořádným událostem.....	25
Správní řízení.....	28
Státní dozor ve věcech drah	29
Preventivní státní dozor.....	30
Vývoj výkonu státního dozoru.....	31
Rozbor státních dozorů v roce 2008.....	32
Tematické státní dozory.....	33
Následná opatření.....	35
Komunikace s veřejností	37
Otevřená komunikace Drážní inspekce.....	38
Prevence a osvěta.....	38
Drážní inspekce v médiích.....	39
Další činnosti	41
Spolupráce s partnery a mezinárodní aktivity.....	42
Vnitřní činnost.....	43
Kontroly na Drážní inspekci v roce 2008.....	44
Závěr	47



ÚVOD

ŠESTÝ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

Dražní inspekce (DI) je státní instituce, která odborně zjišťuje příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě a vykonává státní dozor na dráhách. Jako národní vyšetřovací orgán je nezávislá na jakémkoli provozovateli dráhy nebo drážní dopravy i na regulačním orgánu v odvětví drah. Svou činnost zahájila 1. ledna 2003 jako jedna z prvních institucí tohoto typu v Evropské unii.

Rok 2008 byl pro Dražní inspekci podobně obtížný jako rok 2006 a v mnohém jej připomínal. DI čelila soustavnému zpochybňování výsledků své práce, své nezávislosti, odbornosti i samotné role v systému provozování drah a drážní dopravy, především v souvislosti s vývojem šetření jedné z největších kauz tohoto roku i historie DI – mimořádné události v Moravanech. Navzdory obtížné situaci i obrovskému a účelovému tlaku, kterému byla instituce dlouhodobě vystavena (nejrůznější snahy o „slučování“ s dalším úřadem, vyhlášení výběrového řízení na post generálního inspektora, požadavky na „usměrňování“ její činnosti apod.) dokázala DI v plném rozsahu plnit své poslání, hájit zájmy veřejnosti v oblasti bezpečnosti na dráhách a obstát nejen v rovině odborné, ale také v rovině institucionální. DI byla podpořena ze strany Evropské železniční agentury (ERA) i evropských vyšetřovacích orgánů, médií, laické i odborné veřejnosti.

Šetření **mimořádných událostí (MU)** bylo prováděno za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku MU, a to zejména u nehod závažnějšího charakteru, příp. nehod, které za jiných okolností mohly vést k závažné nehodě. Šetřeny, popř. průběžně dozorovány, byly také nehody a ohrožení, u nichž existoval předpoklad, že výsledky přinesou důležité poznatky pro bezpečnost drah jako celku.

V oblasti výkonu **státního dozoru ve věcech drah (SD)** byl hlavní důraz kladen hlavně na tematické a námátkové státní dozory, které mají základní význam pro prevenci nehod a analýzu skutečného stavu bezpečnosti provozu. Po období celého roku byly SD prováděny účelně a s důrazem na jevy, znamenající reálná bezpečnostní rizika pro provoz.

Mezi nejvýznamnější **mezinárodní aktivity** DI patřila organizace historicky prvního jednání pracovní skupiny ERA mimo její sídlo ve Francii – na půdě DI v České republice a organizace mezinárodního zasedání skupiny národních vyšetřovacích orgánů německy mluvících zemí.





V roce 2008 Dražní inspekce pokračovala v otevřené a vstřícné odborné komunikaci a zastávala roli prvotního zdroje informací o mimořádných událostech a o prevenci nehod na dráhách. Její mediální aktivity byly prezentovány jako ukázková spolupráce složky státní správy s médii.

Ve snaze snížit nehodovost na dráhách DI realizovala několik **preventivních kampaní**. Šlo zejména o projekt **Hurá na cesty** určený žákům 2. tříd, který rozeslala do všech základních škol v České republice, a o film **Řidič – postrach přejezdů**, distribuovaný do autoškol. Dále natočila nový preventivní snímek **Hazardéry železnice zabíjí** a dvakrát se aktivně účastnila také projektu **Preventivní vlak**.

Klíčovými faktory pro další rozvoj instituce zůstaly nízký počet 55 systemizovaných míst a na trhu práce dlouhodobě nekonkurenceschopná úroveň odměňování odborných specializovaných zaměstnanců.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Na DI během roku pracovalo celkem 87 % mužů a 13 % žen, 25 zaměstnanců mělo ukončeno vysokoškolské, 24 úplné střední odborné, 3 úplné střední a jeden vyšší odborné vzdělání. Během roku 2008 ukončili pracovní poměr na DI celkem 3 zaměstnanci a 4 noví zaměstnanci nastoupili.

Členění zaměstnanců dle věku, vzdělání a pohlaví				
věk	muži	ženy	celkem	%
do 20 let	0	0	0	0
21 – 30 let	8	2	10	18,9
31 – 40 let	8	2	10	18,9
41 – 50 let	15	3	18	34
51 – 60 let	5	0	5	9,4
61 a více	10	0	10	18,9
celkem	46	7	53	100
%	86,79	13,2	100	X
vzdělání	muži	ženy	celkem	%
základní	0	0	0	0
vyučen	0	0	0	0
střední odborné	0	0	0	0
úplné střední	3	0	3	5,66
úplné střední odborné	21	3	24	45,28
vyšší odborné	0	1	1	1,88
vysokoškolské	22	3	25	47,17
celkem	46	7	53	100
	počet			
nastupy	3			
odchody	4			



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Mimořádná událost (MU) je dle českého právního řádu závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.

Kategorizace mimořádných událostí

<p>Mimořádná událost v drážní dopravě je závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.</p>
<p>Závažná nehoda 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 miliónů korun).</p>
<p>Nehoda 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>Ohrožení 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, která není závažnou nehodou nebo nehodou.</p>

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 systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, je uloženo všem provozovatelům dráhy a drážní dopravy zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU a předcházet jejich vzniku. DI plní roli národního vyšetřovacího orgánu, který provádí nezávislé šetření nejzávažnějších případů a provádí dozor nad zjišťováním příčin a okolností vzniku MU prováděným provozovatelem drah a drážní dopravy.

V ústředí DI je v nepřetržitém provozu **Centrální ohlašovací pracoviště (COP)**, které přijímá a zpracovává hlášení o vzniku MU od provozovatelů drah a drážní dopravy z celé ČR. Po vyhodnocení oznámených skutečností informuje toto pracoviště územní inspektoráty a v případě nutnosti nařizuje výjezd nehodové pohotovosti na místo vzniku MU. Agenda MU je vedena v centrální databázi, která obsahuje veškerá data a dokumenty týkající se mimořádných událostí.

Stejně jako v předchozích letech, také v roce 2008 prováděla DI dozorování, resp. šetření MU za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku MU na dráhách. Ve snaze odhalovat potenciální bezpečnostní rizika, navrhopvat účinná preventivní opatření a snižovat počty nehod a jejich následků se podrobně zaměřila zejména na MU závažnějšího charakteru a dále na nehody, které se opakovaly nebo za jiných okolností mohly vést k závažným nehodám.

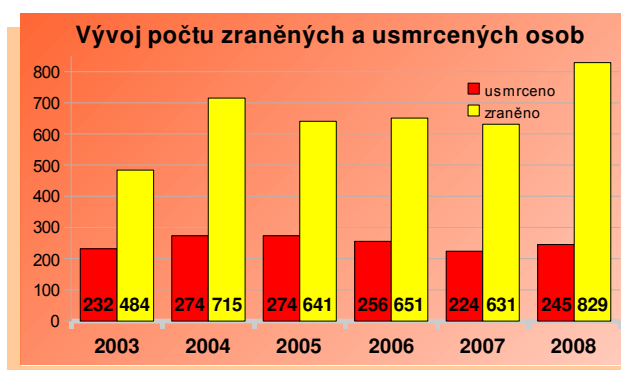
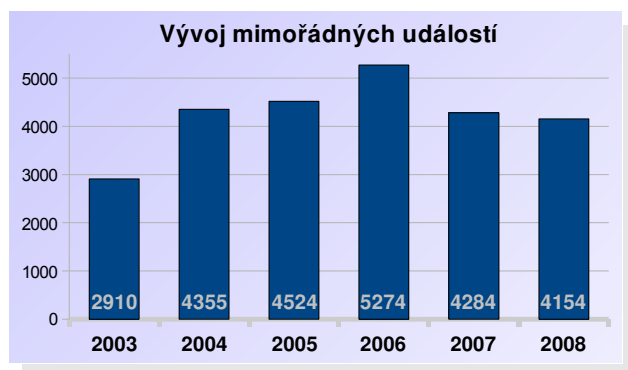
Jako národní vyšetřovací orgán Drážní inspekce v uplynulém roce 2008 splnila v oblasti mimořádných událostí všechny své úkoly a zákonem dané povinnosti ve vztahu k bezpečnosti na dráhách v ČR i EU. Do 7 dnů oznamovala Evropské železniční agentuře (ERA) každé zahájení šetření MU zakončené závěrečnou zprávou, předložila souhrnnou roční zprávu a všechny závěrečné zprávy ze šetření jednotlivých MU, včetně sdělení o opatřeních přijatých na základě vydaných bezpečnostních doporučení.

Bohužel i po 5 letech své existence musela DI obhajovat a vysvětlovat **základní principy a standardy nezávislého šetření**, které nespočívá pouze ve zjištění, která právní norma a jakým způsobem byla porušena, ale v podrobném prověření používaného systému a odhalení všech bezprostředních příčin včetně přispívajících faktorů a v nalezení zásadních příčin, což jsou příčiny bezprostředních příčin podle evropských pravidel o hloubce šetření MU. U mimořádných událostí se zvláště velkým dopadem na bezpečnost drah jako celku se hledají navíc příčiny v systému zajištění bezpečnosti a předpisových rámců. Stejně tak musela DI obhajovat a vysvětlovat elementární prvky své činnosti, jako např. že řeší každou mimořádnou událost, o které se dozvěděla, a že závěrečná zpráva, která je shrnutím šetření mimořádné události, je vydávána jen u nejzávažnějších případů a tam, kde je žádoucí vydat bezpečnostní doporučení nebo kde se Drážní inspekce neztotožňuje s výsledky šetření provozovatelů. Převážná část MU je řešena v režimu administrativního a průběžného dozorování a mimořádné události ukončené závěrečnou zprávou tak tvoří pouze vrcholek ledovce činnosti DI.

NEHODOVOST ROKU 2008 VE SROVNÁNÍ S PŘEDCHOZÍMI LETY

Za rok 2008 DI eviduje celkem **4 154 MU**, což ve srovnání s rokem 2007 představuje snížení počtu MU o 130 případů. Nárůst DI eviduje pouze v počtech MU na dráze tramvajové (o 214 MU = 10,5 %) a lanové (o 2 MU = 66,7 %). Nepříznivý obrat ve srovnání s předchozím rokem ovšem nastal v oblasti následků nehod. Počet **usmrcených osob se zvýšil o 21 případů** a počet **zraněných osob** narostl dokonce **o 198 případů**. K tomuto vývoji přispěly zejména MU v kategorii závažná nehoda, k nimž došlo v roce 2008 celkem v 6 případech (2007 = 5 případů).

V kategorii nehoda a ohrožení je, s výjimkou dílčího zvýšení u dráhy tramvajové a lanové, patrný pozitivní trend snižování počtu MU, nejvýrazněji o 30,1 % na dráze regionální a 9,3 % na dráze trolejbusové.



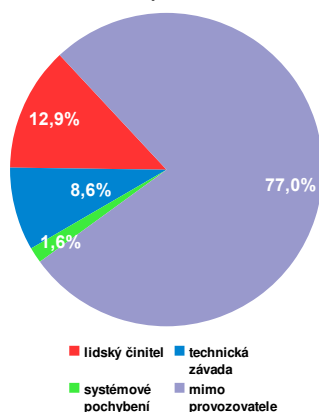
2008	závažné nehody	nehody	ohrožení
dráha celostátní	4	739	416
dráha regionální	0	150	8
dráha vlečka	0	160	33
dráha tramvajová	2	2191	63
dráha trolejbusová	0	347	16
dráha speciální	0	8	12
dráha lanová	0	4	1
celkem	6	3599	549

2008	počet mimořádných událostí	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
dráha celostátní	1159	211	301
dráha regionální	158	18	53
dráha vlečka	193	1	8
dráha tramvajová	2256	12	382
dráha trolejbusová	363	1	76
dráha speciální	20	2	4
dráha lanová	5	0	5
celkem	4154	245	829

Následkem MU bylo v roce 2008 **usmrceno celkem 245 osob**, což je o 9,4 % více než v roce 2007, a **829 osob** bylo zraněno (o 31,4 % více než v roce 2007), přičemž 226 zranění je evidováno jako těžkých. Vedle uvedeného vysokého podílu usmrcených a zraněných osob při závažných nehodách (zejména při srážce vlaku s mostní konstrukcí ve Studénce a srážce tramvají v Ostravě) jsou v této statistice zahrnuty rovněž osoby, které jednaly v sebevražedném úmyslu.

Provozovatelé drah a drážní dopravy v 77 % případech MU dozorovaných v roce 2008 nenesli odpovědnost za vznik MU. V porovnání s předchozím rokem se tak celkový počet MU s příčinou na straně provozovatelů snížil u technických závad o 1 %, u lidského činitele o 7,6 % a o 1,2 % vzrostl u systémových pochybení. Vývoj počtu nehod v krajích ukazuje, že v Praze se o 12,71 % (o 151 MU) opět výrazně zvýšil počet MU (2007 – 1 188), pravděpodobně i důsledkem zvyšujícího se provozu, naopak mírně klesla nehodovost v Jihočeském kraji, Libereckém kraji, Pardubickém kraji a na Vysočině. Nejvíce osob při MU zahynulo opět ve Středočeském kraji (2008 – 43, 2007 – 47) a v Jihomoravském kraji (2008 – 32, 2007 – 21) a výrazné zvýšení počtu obětí drážních nehod o 9 případů bylo evidováno také v Olomouckém kraji (2008 – 24, 2007 – 15).

Mimořádné události v roce 2008 dle odpovědnosti



Mimořádné události na dráhách v roce 2008 dle krajů

kraj	zraněno	usmrceno	počet MU
Jihočeský	31	12	106
Jihomoravský	93	32	821
Karlovarský	7	3	47
Královéhradecký	16	14	101
Liberecký	13	9	101
Moravskoslezský	241	31	567
Olomoucký	19	24	173
Pardubický	13	13	101
Plzeňský	49	13	184
Praha	197	16	1339
Středočeský	63	43	270
Ústecký	44	21	186
Vysočina	24	7	67
Zlínský	19	7	91

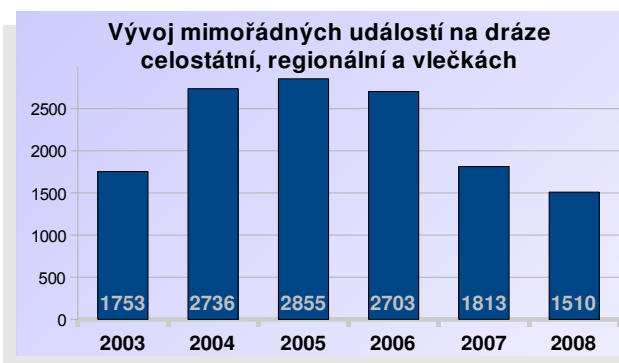
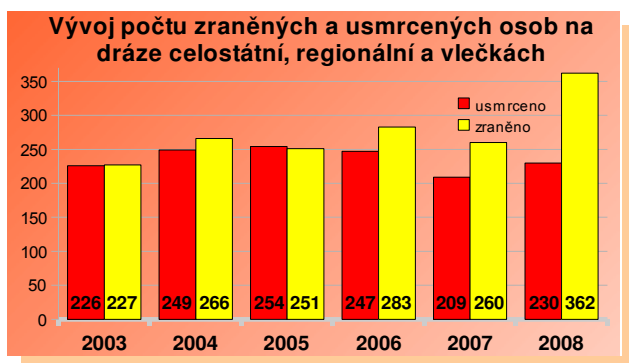
Na **železničních přejezdech** v roce 2008 DI zaznamenala **nejnižší počet nehod** od svého vzniku, avšak při nich **zahynulo 45 osob**, což ve srovnání z rokem 2007 znamená zvýšení počtu o 45,2 %. Vzhledem k závažnosti těchto nehod byl důsledně prováděn dozor nad komplexností a správností zjišťování příčin a okolností jejich vzniku a také kontrola preventivní činnosti samotných provozovatelů drah a drážní dopravy.

ROZBOR MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ ROKU 2008

Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

Na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách DI v roce 2008 evidovala celkem **1 510 MU**, což je o 16,7 % méně než v roce 2007, kdy zaznamenala 1 813 MU; vyšší byly ovšem ztráty na lidských životech i počty zraněných. Počet **srážek drážních vozidel** ve srovnání s rokem 2007, kdy se zvýšil oproti roku 2006 o 38,5 %, o dalších **25 % narostl**, a to na 45 případů. Obratem k lepšímu je naopak **snížení počtů srážek s překážkou o 53,2 %**,

(o 160 případech). Dále došlo ke zvýšení počtu projetí návštěvidel, tj. nezastavení vlaku před návštěví zakazující jízdu (o 30,2 %), k mírnému zvýšení počtu střetů s osobami (0,8 %), ke snížení počtů nehod na železničních přejezdech (o 3,9 %) a vykolejení (o 19,4 %, z toho 33,1 % na vlečkách). Počet požárů srovnatelný s rokem 2007 je možné vysvětlit pozitivním vývojem na dráze regionální (snížení o 87,5 %) a negativním vývojem počtu těchto MU na dráze celostátní (zvýšení o 10,5 %).



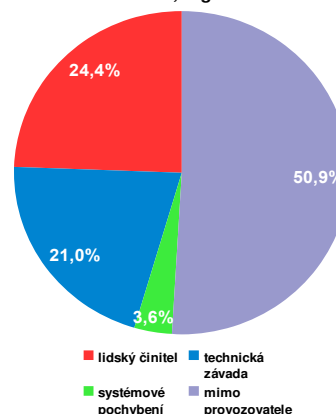
2008	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	střety s osobami	střetnutí na přejezdech	vykolejení DV	požáry DV	projetí návštěvidel	lomys kolejnic	jiné MU
dráha celostátní	32	105	226	123	148	74	66	19	366
dráha regionální	0	21	13	100	15	1	2	0	6
dráha vlečka	13	15	2	24	99	0	1	0	39

Celkem na dráze celostátní, regionální a na vlečkách v roce 2008 **zahynulo 230 osob a 362 jich bylo zraněno**. Z celkového počtu usmrcených a zraněných osob na všech dráhách tedy zemřelo na železnici (vyjma metra) 93,9 % (o 21 osob více než v roce 2007) a 43,7 % bylo zraněno (o 102 osob více než v roce 2007). Z důvodu **příčiny na straně provozovatelů** zahynulo celkem 7 osob (3 %) a 28 osob bylo zraněno (7,7 %), což znamená ve srovnání s rokem 2007 snížení o jednu usmrcenou osobu a o 59 zraněných osob.

Z **příčiny na straně provozovatelů** došlo na dráze celostátní, regionální a na vlečkách v roce 2008 k 741 MU, (49,1 % z celkového počtu železničních nehod), což je srovnatelné s rokem 2007, kdy byla příčina na straně provozovatelů celkem u 50,1 % nehod. Nárůst o 2,9 % DI zaznamenala u technických závad, 2,7 % u systémových pochybení a počet selhání lidského činitele vzrostl o 0,9 %.

Mezi nejčastější příčiny na straně provozovatelů patřilo projetí návštěví zakazující jízdu a nezabezpečené jízdy posunových dílů.

Mimořádné události v roce 2008 dle odpovědnosti na dráze celostátní, regionální a vlečkách



Mimořádné události na neželezničních dráhách a v metru

Na neželezničních dráhách (tj. dráze tramvajové, trolejbusové, lanové) a v metru (dráze speciální) DI v roce 2008 evidovala **2 664 MU**. Oproti roku 2007 se jejich počet na těchto dráhách o 7 % zvýšil (o 173 případů) a nárůst o 25,9 % (o 96 případů) DI zaznamenala také

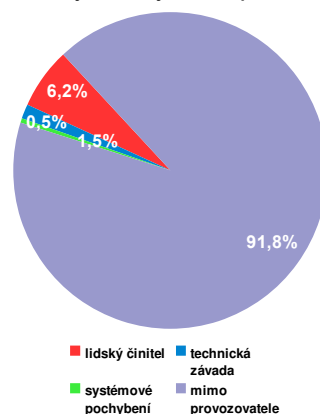
v počtu zraněných osob. Celkem tak bylo v roce 2008 zraněno 467 osob (2007 – 371) a 15 osob usmrceno, z toho 12 osob zemřelo na dráze tramvajové (2007 – 9) a 3 osoby na dráze trolejbusové a speciální (2007 – 6). Nejvíce zraněných, 382, je evidováno na dráze tramvajové a dále na dráze trolejbusové (76 osob). Je to dáno zejména hustotou provozu na pozemních komunikacích ve velkých městech, v nichž tyto dráhy zajišťují dopravní obslužnost.



Ke snížení o 19,4 % došlo v počtu vykolejení drážních vozidel, zároveň ale vzrostl počet srážek drážních vozidel s drážními vozidly (o 16,9 %) i s překážkami na dopravní cestě (o 9,2 %) a také počet střetů s osobami (o 15,6 %). Nejvyššího počtu dosáhly srážky s překážkou na tramvajové dráze (převážně se silničními vozidly), kterých oproti roku 2007 přibylo 211 případů.

Za **91,8 % MU** na neželezničních dráhách a v metru **provozovatelé nenesli odpovědnost**, příčina MU byla na jejich straně pouze u 216 případů. Převažovalo pochybení účastníků silničního provozu na dráze tramvajové a trolejbusové.

Mimořádné události v roce 2008 dle odpovědnosti na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové

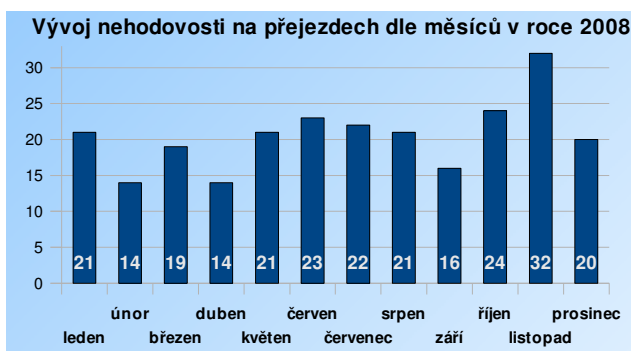
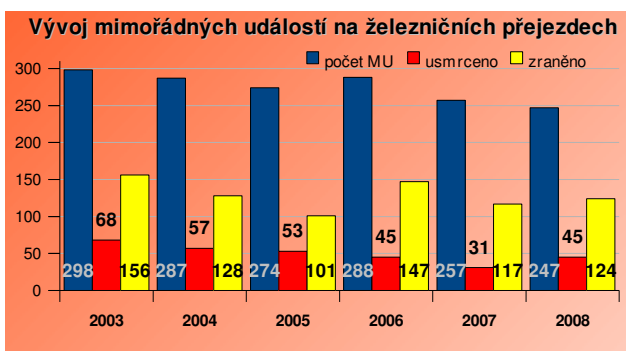


Z **příčiny na straně provozovatelů** bylo v roce 2008 usmrceno 9 osob (60 %) a zraněno 153 osob (32,8%), což představuje oproti minulému roku zvýšení v obou ukazatelích, k tomu přispěla zejména tragická srážka tramvají v Ostravě.

2008	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	střety s osobami	střetnutí na přejezdech	vykolejení DV	požáry DV	projetí návštěvitel	lomy kolejnic	jiné MU
dráha tramvajová	84	1835	144	4	54	10	1	0	124
dráha trolejbusová	20	277	10	0	0	0	0	0	56
dráha speciální	0	0	9	0	0	0	3	0	8
dráha lanová	0	0	0	0	0	0	0	0	5

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

V České republice se nachází cca 8,5 tisíc úrovnňových železničních přejezdů, přičemž každý přejezd musí odpovídat příslušným zákonům, vyhláškám a normám. Při dodržování všech pravidel ze strany účastníků silničního provozu i provozovatelů je střetnutí uživatele pozemní komunikace s drážním vozidlem teoreticky vyloučeno. Přesto na železničních přejezdech každoročně zbytečně zahynou desítky osob.



V roce 2008 došlo na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem ke **247 střetnutím na železničních přejezdech**, při nichž zemřelo **45 osob** a dalších **124 osob** bylo zraněno. Počet nehod oproti roku 2007 sice o 3,9 % poklesl a je nejnižší od vzniku DI v roce 2003, současně ovšem o 45,2 % narostl počet usmrcených osob, čímž se vyrovnal stavu v roce 2006, a o 6 % se zvýšil také počet zraněných osob. Zároveň také pokračuje zvyšování počtu nehod na železničních přejezdech s pochybením na straně dráhy. Zatímco v letech 2005 a 2006 železnice nezpůsobila ani jednu nehodu, v roce 2007 se na vzniku nehody na železničním přejezdu podílela nejméně v pěti a v roce 2008 dokonce v šesti případech (mimo příčinnou souvislost byly v roce 2008 třikrát zjištěny závady v rozhledových poměrech, jednou došlo k nerespektování návěsti „Stůj“ k nedovolené jízdě vlaku přes otevřený přejezd, jednou k překročení povolené rychlosti vlakem a jednou k nezabezpečené jízdě vlaku, tj. jízdě vlaku přes přejezd s neaktivovanou výstražnou signalizací při nestřežení přejezdu).

Drtivou většinu nehod na železničních přejezdech i nadále způsobují neukáznění řidiči silničních vozidel, chodci a cyklisté, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Řidiči často argumentují, že byli oslněni sluncem a přehlédli výstražná světla, případně rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon. Zranění na železničních přejezdech se nevyhnulo ani 24 cestujícím ve vlacích, přičemž polovina byla zraněna při nehodě u Otice na Opavsku.

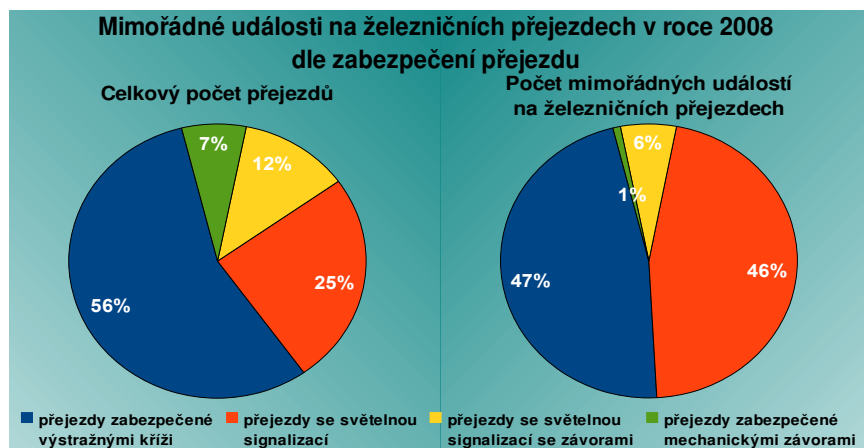
Ke zvýšení počtu nehod na železničních přejezdech došlo ve Středočeském kraji, ve kterém DI eviduje celkem 53 MU (2007 – 40 MU) a v němž zahynulo 15 osob (2007 – 8 osob). K výraznému snížení počtu nehod i následků naopak došlo v Jihočeském kraji, kde došlo celkem ke 23 MU (2007 – 41 MU), při nichž zahynuli 3 lidé (2007 – 5 osob).

Nejkrizovějším měsícem v počtech nehod na železničních přejezdech byl v minulém roce listopad, kdy došlo ke 32 střetnutím, nejnižší počet 14 střetnutí je evidován shodně v únoru a dubnu. Z celkového počtu nehod se ve 21 případech jednalo o střetnutí vlaku s osobou na přejezdu, což je o 9 případů více než v roce 2007.

Téměř polovina všech nehod se odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, a to i přesto, že těchto přejezdů je pouze čtvrtina z celkového počtu. To i nadále potvrzuje fakt, že výstražná světla jsou řidiči motorových vozidel často brána na

Mimořádné události na přejezdech v roce 2008 dle krajů			
kraj	zraněno	usmrceno	počet MU
Jihočeský	11	3	23
Jihomoravský	1	3	8
Karlovarský	5	1	10
Královéhradecký	6	3	13
Liberecký	3	1	13
Moravskoslezský	28	3	29
Olomoucký	8	5	21
Pardubický	1	0	6
Plzeňský	3	4	14
Praha	1	1	2
Středočeský	31	15	53
Ústecký	14	3	23
Vysočina	6	2	18
Zlínský	6	1	14

lehou váhu. Účastníci silničního provozu totiž vjíždějí na koleje i bezprostředně poté, kdy se



výstražná světla uvedou do činnosti. DI proto podporuje, aby co největší počet těchto železničních přejezdů byl doplněn závorami, protože takovéto řešení úrovněho křížení silnice a dráhy se jeví z dlouhodobého hlediska jako nejméně rizikový nejen pro silniční, ale i drážní dopravu.

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI DOZOROVANÉ NA MÍSTĚ JEJICH VZNIKU

DI přijímá hlášení provozovatelů o vzniku mimořádných událostí prostřednictvím Centrálního ohlašovacího pracoviště a podle ohlášených okolností rozhodne o výjezdu DI na místo vzniku MU. K závažným nehodám vyjíždí DI vždy, u ostatních MU pak dle její závažnosti, zejména s ohledem na opakující se MU s vlivem na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy nebo u MU, které by mohly za změněných podmínek vést k vážnějším následkům. Základem pro rozhodnutí o výjezdu je získání veškerých informací souvisejících se vznikem MU a jejich zvážení.

V roce 2008 DI vyjížděla celkem k 234 případům (225 v roce 2007), z toho k 187 případům na dráze celostátní, regionální a vlečkách. Jednalo se zejména o srážky vlaků, vykolejení, střety s osobami pohybujícími se na veřejnosti přístupných místech dráhy a nehody na železničních přejezdech se zraněním či úmrtím. Nejzávažnější z nich jsou uvedeny v následujícím přehledu:



Dne 9. 1. 2008 ve 14.55 hod. se při posunu v žst. **Nymburk hl. n.** srazily dvě lokomotivy. Oba strojvedoucí byli lehce zraněni a škoda dosáhla 4,7 milionu korun. Následkem srážky došlo k ekologické havárii, neboť z jedné lokomotivy uniklo 60 litrů oleje a 300 litrů nafty. Příčinou mimořádné události bylo **nedodržení technologických postupů při posunu.**



Dne 23. 1. 2008 v 9.57 hod. se v žst. **Třebovice v Čechách** vlak IC 540 srazil s manipulačním vozíkem na broušení výhybek a kolejnic. Při MU nebyl nikdo zraněn a škoda dosáhla téměř 70 tisíc korun. Bezprostřední příčinou MU bylo **nedoprovázení lehkého kolejového prostředku předsunutou bezpečnostní hlídkou s dostatečnými rozhledovými poměry a nedostatečný předstih vyzoomění radiostanicí o blížícím se vlaku.**



Dne 11. 2. 2008 v 9.11 hod. odjel osobní vlak Os 18045 z dopravní **Zbytiny** do žst. Prachatice bez nařízení a splnění tzv. ohlašovací povinnosti ze strany výpravčího žst. Volary, dirigujícího dispečera žst. Prachatice a strojvedoucího vlaku Os 18045. Při MU nebyl nikdo zraněn a nevznikla žádná materiální škoda. Její příčinou bylo **nenářízení a nesplnění ohlašovací povinnosti, nejednoznačně stanovené technologické postupy a nejednoznačně stanovený způsob provádění ohlašovací povinnosti.**



Dne 19. 2. 2008 ve 14.41 hod. na lanové dráze „**Lanová dráha Protěž na Černé Hoře v Janských Lázních**“ vypadla nezletilá cestující v blízkosti podpěry č. 7 ze sedačky a zranila se. **Šetřením se nepodařilo zjistit takové skutečnosti, které by umožňovaly dojít k objektivnímu závěru a stanovit jednoznačnou příčinu vzniku MU.**



Dne 22. 2. 2008 v 11.40 hod. mezi žst. **Zábřeh na Moravě a Lukavice na Moravě** za jízdy nákladního vlaku Nex 1. nsl. 47315 vykolejil vůz pro přepravu automobilů. Při jízdě s tímto vykolejeným vozem do žst. Lukavice na Moravě následně vykolejil další vůz, došlo k rozvěšení vlaku a k jeho zastavení. Odletující kamenivo z kolejiště zasáhlo projíždějící vlak EC 108. Při MU nebyl nikdo zraněn a škoda dosáhla výše 4,9 milionu korun. Šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno v důsledku pozdního poskytnutí technických parametrů pružnic vykolejených drážních vozidel, jejichž vlastníkem je francouzský dopravce.



Dne 4. 3. 2008 ve 15.58 hod. na lanové dráze „**Vítkovice v Krkonoších – Aldrov**“ ze sedačky v blízkosti podpěry č. 1 spadly a zranily se dvě děti. Příčinou mimořádné události bylo **nedodržení pokynů dávaných provozovatelem LD a nesklopení pojistné zábrany.**



Dne 10. 4. 2008 v 6.33 hod. v **Brně-Medlánkách** na Hudcově ulici ujela tramvaj typu KT8D5 připravená na zkušební jízdu z vozovny na trať a narazila do stojící tramvaje stejného typu, která právě vyjížděla na pravidelnou trasu linky č. 1. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a škoda byla vyčíslena na 3 miliony korun. Bezprostřední příčinou MU byla **technická závada elektroinstalace tramvaje**, v jejímž důsledku vůz vyjel bez řidiče na trať.



Dne 11. 4. 2008 v 17.51 hod. se čelně srazily dvě tramvaje linek č. 5 v **Ostravě mezi zastávkami Poruba koupaliště a Vřesina** na jednokolejné tramvajové trati Zátíší – Vřesinská. Vyprošťování mrtvých a zraněných probíhalo několik hodin, na místě byly zřízeny ambulanti ošetrovny a několikrát zasahoval i vrtulník. Při MU byly 3 osoby usmrceny a 58 osob zraněno, celková škoda dosáhla 2,6 milionu korun. Drážní doprava byla obnovena až 21. 4. 2008. Bezprostřední příčinou vzniku MU byl **nezajištěný odjezd do jednokolejného úseku trati**. Vliv na vznik MU měla okolnost, že provozovatel nereagoval na předcházející mimořádné události a nepřijal účinná opatření k předcházení opakujících se MU.



Dne 22. 4. 2008 došlo k odjezdu osobního vlaku Os 16506 na vyloučenou kolej, který se v 9.04 hod. mezi zast. **Lbín a žst. Ohníč** při jízdě po 2. traťové vyloučené koleji srazil s přívěsným vozíkem připojeným k dvoucestnému bagru, který čistil odvodňovací příkopy. Nehoda, při níž vykolejila jedna náprava bagru, se obešla bez zranění a vznikla při ní škoda 32,4 tisíc korun. Příčinou bylo **nesprávné postavení vlakové cesty pro odjezd vlaku, nezastavení vlaku při odjezdu na vyloučenou kolej a nekrytí vyloučené koleje**.



Dne 4. 5. 2008 v 16.16 hod. se na vyloučené koleji mezi žst. **Cheb a Lipová u Chebu** srazil jedoucí posunový díl s dalším posunovým dílem, který stál na pracovním místě. Při nehodě nebyl nikdo zraněn, škoda dosáhla 470 tisíc korun. Příčinou nehody bylo **nezastavení posunového dílu před stojícím posunovým dílem při jízdě na vyloučené traťové koleji podle rozhledových poměrů**.



Dne 9. 5. 2008 v 9.14 hod. došlo v žst. **Dlouhá Třebová** za jízdy vlaku EC 279 k poškození trakčního vedení a sběrače lokomotivy a následnému poškození lokomotiv vlaků Ex 522 a SC 502. MU se obešla bez zranění, škoda byla vyčíslena na 763 tisíc korun a provozování drážní dopravy bylo obnoveno až po více než osmi hodinách. **Bezprostřední příčinou vzniku MU byla technická závada na lokomotivě vlaku EC 279**.



Dne 14. 5. 2008 ve 20.29 hod. se na železničním přejezdu se světly mezi zast. **Chlumín a Netřeba** střetl nákladní vlak 1. nsl. Pn 60570 s přívěsem automobilu Scania naloženým pěti osobními automobily. Při nehodě vykolejila lokomotiva se třemi vozy a újmu na zdraví utrpěl strojvedoucí vlaku. Celková škoda dosáhla 14,1 milionu korun. Příčinou mimořádné události bylo **nedání přednosti silničního vozidla drážní dopravě na železničním přejezdu v době, kdy byl pro uživatele pozemní komunikace uzavřen**.



Dne 19. 5. 2008 ve 4.48 hod. došlo v žst. **Moravany** ke srážce lokomotivního vlaku LV 72461, který do stanice vjížděl na návěst „volno“, s rozjíždějícím se osobním vlakem Os 5011. Při srážce byl usmrčen strojvedoucí lokomotivního vlaku a lehce zraněni byli tři cestující osobního vlaku. Lokomotiva a jeden vagón vykolejily, škoda byla vyčíslena na 12,6 mil. Kč. Bezprostředními příčinami vzniku MU byly **ztráta šuntu kolejového obvodu první staniční koleje v žst. Moravany osobním vlakem Os 5011 na popískovaných kolejnicích** v důsledku nesplnění podmínky součinnosti drážních vozidel s kolejovými obvody lokomotivou 163.039-1 a **reakce staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11 na neočekávanou změnu informace o volnosti první staniční koleje.**



Dne 21. 5. 2008 ve 14.03 hod. se v žst. **Nové Město na Moravě** na železničním přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži, doplněnými dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě!“, střetl osobní vlak Os 14915 s osobním autem Škoda Felicia. Při střetnutí byly lehce zraněny dvě osoby v autě a škoda byla vyčíslena na 387,4 tis. Kč. Bezprostřední příčinou nehody bylo **vjetí osobního automobilu na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.** Odklizení trosk na místě bylo provedeno bez souhlasu DI a šetřením byly zjištěny nedostatečné rozhledové poměry na tomto přejezdu.



Dne 28. 5. 2008 v 1.16 hod. se v žst. **Nymburk hl. n.** během posunu přes výhybku č. 57 v km 323,051 srazila posunující lokomotiva se stojícím hnacím drážním vozidlem. Během nehody nebyl nikdo zraněn, došlo k poškození obou drážních vozidel a škoda byla vyčíslena na 498,3 tisíc korun. Příčinou vzniku mimořádné události bylo **nedodržení technologických postupů při posunu.**



Dne 2. 6. 2008 v 16.01 hod. na **zast. Wolkerova v Olomouci** přivřely nástupní dveře tramvaje linky č. 6 během vystupování tříletému chlapci pravou nohu a tramvaj jej vláčela 100,5 metrů. Následkem bylo zranění chlapce, příčinou bylo **uvedení tramvajového vlaku do pohybu v době, kdy byl mezi křídly nástupních dveří přivřen cestující, a nepřesvědčení se o situaci kolem tramvajového vlaku.**



Dne 2. 6. 2008 ve 22.50 hod. se na přejezdu se světly bez závor mezi žst. **Mladá Boleslav hl. n. a Dobruška** střetl osobní vlak Os 6059 s nákladním automobilem. Při nehodě došlo k vykolejení vlaku, lehkému zranění dvou cestujících a strojvedoucího, dále k těžkému zranění řidiče nákladního automobilu a usmrcení dvou spolujezdců. Celková škoda dosáhla 2,2 milionu korun. Příčinou mimořádné události bylo **nedání přednosti silničního vozidla drážní dopravě na železničním přejezdu v době, kdy byl pro uživatele pozemní komunikace uzavřen.**



Dne 5. 6. 2008 v 8.06 hod. v **Brně** na samostatném tramvajovém tělese mezi zast. **Osová a Švermova** najela tramvaj linky č. 5 do stojící tramvaje linky č. 8. Při srážce bylo zraněno 6 osob a škoda byla vyčíslena na 652 tisíc korun. Bezprostřední příčinou MU bylo **nedodržení jízdy podle rozhledových poměrů**.



Dne 6. 6. 2008 v 7.25 hod. v žst. **Čelákovice** za vjezdu osobního vlaku Os 9407 do stanice vykolejil na výhybce č. 22 druhý a třetí vůz vlaku. Nehoda se obešla bez zranění, škoda dosáhla 4,2 milionu korun. Příčinou mimořádné události byla **nesprávná poloha výhybky č. 22 ve vlakové cestě pro vlak Os 9407 a její přestavení pod jedoucím drážním vozidlem, které bylo zařazeno jako druhé ve směru jízdy vlaku**.



Dne 7. 6. 2008 v 4.43 hod. byl v **Plzni** při jízdě tramvaje linky č. 4 protijedoucí tramvajovou soupravou těžce zraněn cestující, který se za jízdy vykláněl z okna. Spolucestující zraněného vtáhli do vozu a ponechali jej bez pomoci, na konečné zastávce jej našel až řidič tramvaje, který procházel a kontroloval soupravu. Příčinou nehody bylo **porušení smluvních přepravních podmínek dopravce ze strany postiženého**.



Dne 8. 6. 2008 v 15.05 hod. v žst. **Brno hl. n.** osobní vlak Os 4722 bočně narazil do osobního vlaku Os 4608, jehož dva vozy po nehodě vykolejily. Při srážce byla lehce zraněna průvodčí a škoda byla vyčíslena na 765 tisíc korun. Provozování drážní dopravy bylo plně obnoveno po šesti hodinách. Bezprostřední příčinou MU byla **nedovolená jízda osobního vlaku Os 4722 za návěstidlo zakazující jízdu**.



Dne 8. 7. 2008 ve 20.00 hod. se v **Hroznětíně** na železničním přejezdu s výstražnými kříži střetl motorový osobní vlak Os 27006 s nákladním automobilem. Strojvedoucí osobního vlaku svým zraněním druhý den po nehodě podlehl a zranění byli také řidič nákladního automobilu a tři cestující ve vlaku. Škoda byla vyčíslena na 2,7 milionu korun. Příčinou nehody byl **nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak**.



Dne 26. 7. 2008 v 13.29 hod. v žst. **Pňovany** vykolejil jedním podvozkem druhý vůz osobního vlaku Os 38905. Při nehodě nebyl nikdo zraněn, výše škody dosáhla 2,9 milionu korun. Příčinou MU bylo **přestavení výhybky výpravčím pod osobním vlakem, který ze stanice odjížděl na přivolávací návěst.**



Dne 30. 7. 2008 v 22.29 hod. došlo za jízdy mezi žst. **Pňovany a Vranov u Stříbra** k požáru lokomotivy a prvního vozu rychlíku R 766. Požár dispečerovi oznámili příslušníci Policie ČR, kteří vlak doprovázeli, a ten pomocí rádiového spojení nařídil strojvedoucímu okamžitě zastavit vlak. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a hmotná škoda dosáhla výše 7,3 milionu korun. Bezprostřední příčinou nehody byl **uvolněný silový vodič na mezisvorkovnici trakčního motoru lokomotivy.**



Dne 8. 8. 2008 v 10.30 hod. se v žst. **Studénka srazil vlak EC 108 „Comenius“ se zřícenou konstrukcí silničního mostu.** Vlak po srážce vykolejil, zcela zničena byla lokomotiva a čtyři vozy pro přepravu cestujících. Následkem této závažné nehody 8 cestujících zemřelo a 93 osob bylo zraněno, z tohoto 5 zaměstnanců dopravců. Celková škoda dosáhla 62,4 mil. Kč. Drážní doprava mezi žst. Studénka a Suchdol nad Odrou byla obnovena až 10. 8. 2008. Šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.



Dne 1. 9. 2008 v 5.29 hod. došlo při zajištění soupravy linky č. 59 do **vozovny Motol v Praze** ke srážce soupravy tramvaje s vozidlem záchranné služby. Při nehodě byl zraněn řidič záchranné služby a škoda dosáhla 2,1 milionu korun. Příčinou mimořádné události bylo **nedání přednosti silničního motorového vozidla drážní dopravě.**



Dne 13. 9. 2008 ve 2.21 hod. během konání výluky traťového zabezpečovacího zařízení mezi žst. **Mohelnice a Moravičany** narazil nákladní vlak Nex 54053 zezadu do vlaku Pn 66161, který stál u vjezdového návěstidla do Moravičan. Po srážce vykolejila lokomotiva a poštovní vůz vlaku Nex 54053 a dva poslední vozy vlaku Pn 66161. Následkem zranění strojvedoucí vlaku Nex 54053 na místě podlehl. Celková škoda činí 11,6 milionu korun. Příčinou je **selhání lidského činitele – dovolení odjezdu vlaku Nex 54053 z žst. Mohelnice při výluce traťového zabezpečovacího zařízení do mezistaničního oddílu obsazeného vlakem Pn 66161.**



Ilustrační foto

Dne 17. 10. 2008 v 17.21 hod. v žst. **Hodonín** došlo ke ztrátě motorového vozu řady 810 z monitoru staničního zabezpečovacího zařízení. Událost se obešla bez následků díky včasné reakci pracovníků obsluhujících zabezpečovací zařízení, kteří si indikovaného stavu všimli a přijali opatření k zabránění vzniku MU. Bezprostřední příčinou této události **byla ztráta šuntu kolejového obvodu staniční koleje 6b vlakem Os 14519 na popískovaných kolejnicích a reakce staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11 na neočekávanou změnu informace o volnosti staniční kusé koleje 6b.** Podle stanoviska Ministerstva dopravy se nejedná o MU.



Dne 10. 11. 2008 ve 12.57 hod. se mezi žst. **Ždírec nad Doubravou** a **Hlinsko v Čechách** srazil osobní vlak Os 5307 s posunujícím dílem. Při nehodě bylo zraněno 11 osob, z toho 4 těžce, a výše škody dosáhla 2,8 milionu korun. Provozování drážní dopravy bylo obnoveno po více než šesti hodinách. Příčinou nehody byla **jízda posunového dílu kolem vjezdového návěstidla „S“ na traťovou kolej, aniž by byl tento posun organizován jako posun mezi dopravami, a organizování drážní dopravy nesprávným způsobem.**



Dne 23. 11. 2008 v 11.37 hod. se na železničním přejezdu s výstražnými kříži mezi **Horní Lipovou** a **Ramzovou** střetl osobní vlak Os 3610 s automobilem Lada Niva s přívěsným vozíkem. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a vznikla škoda 36 tisíc korun. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd silničního motorového vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



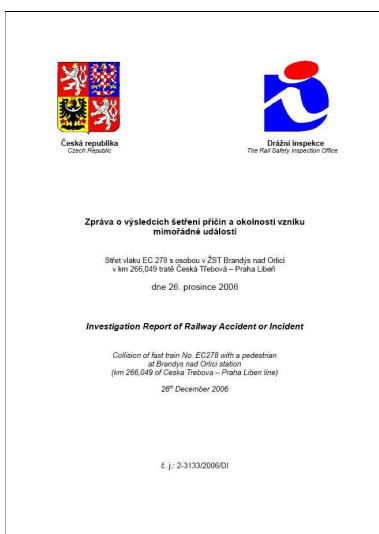
Dne 12. 12. 2008 v 11.35 hod. narazil řidič dodávky na železničním přejezdu se světelnou signalizací mezi žst. **Otradovice** a zast. **Lysá nad Labem-Dvorce** do boku osobního vlaku Os 6409. Řidič dodávky byl při nehodě zraněn, auto bylo odraženo tak, že vytvořilo překážku v průjezdném průřezu koleje. Do této překážky narazil v 11.49 hodin nákladní vlak Pn 65401. Celková škoda byla vyčíslena na 390 tisíc korun. Příčinou nehody byl **nedovolený vjezd silničního motorového vozidla na přejezd v době, kdy se na něm nacházel vlak.**



Dne 17. 12. 2008 v 17.13 hod. se u **Otic** na Opavsku na železničním přejezdu s výstražnými kříži střetl osobní vlak Os 23475 s nákladním automobilem s přívěsem. Při nehodě bylo lehce zraněno 12 cestujících ve vlaku a škoda dosáhla 252 tisíc korun. Příčinou nehody bylo **nedovolené vjetí silničního motorového vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak, přičemž na přejezdu byly mimo příčinou souvislost zjištěny nedostatečné rozhledové poměry.**

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

Ve vztahu k Evropské železniční agentuře (ERA) DI v roce 2008 plnila povinnosti vyplývající z platného znění zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a závazků plynoucích z členství ČR v Evropské unii. Všechny MU, u nichž DI zahájila šetření a které uzavřela závěrečnou zprávou, byly oznámeny do 7 dnů od zahájení šetření příčin a okolností vzniku MU. V souladu s pravidly ERA postupovala DI i při zjištění závažných skutečností v průběhu šetření a při vydání závěrečné zprávy ke každé ze šetřených nehod.

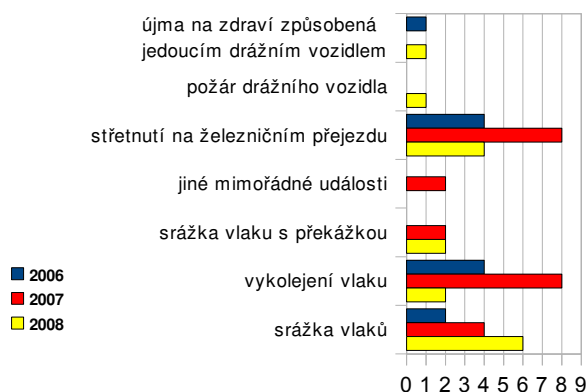


V termínu do 30. září DI zaslala ERA souhrnnou roční zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU za rok 2007, včetně přehledu přijatých bezpečnostních doporučení a jejich aplikace.

Během roku 2008 byla ERA informována o 18 případech, u kterých DI zahájila šetření zakončené závěrečnou zprávou (ve 2 případech to byly MU z roku 2007). Pokaždé se jednalo o závažné nehody, nehody a ohrožení, u nichž mohlo dojít, případně došlo k vážnému ohrožení bezpečnosti nebo bylo v zájmu prevence MU zapotřebí vydat bezpečnostní doporučení. Oproti roku 2007 se celkový počet MU sledovaných ERA snížil, nárůst byl zaznamenán pouze v kategorii srážek vlaků.

V průběhu šetření závažné nehody – srážky vlaků dne 19. 5. 2008 v Moravanech DI v souladu s pravidly ERA zaslala upozornění na bezpečnostní riziko, tzv. Urgentní bezpečnostní sdělení, a vzhledem k závažnosti dopadů této události na bezpečnost drah a z obavy o diskreditaci nezávislého šetření požádala ERA o konzultace a sledování průběhu šetření. ERA následně konstatovala, že průběh šetření i použité vyšetřovací metody DI byly adekvátní a v souladu s mezinárodně uznávanou praxí.

Počet MU hlášených do ERA



Mimořádné události šetřené Drážní inspekcí v plném rozsahu

V nejzávažnějších případech zahájila Drážní inspekce nezávislé šetření příčin a okolností vzniku MU v plném rozsahu, tj. včetně vydání závěrečné zprávy o výsledcích šetření (viz tabulka).

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Bezprostřední příčiny	Následky
9.1.2008	Nymburk hl. n.	srážka dvou hnacích drážních vozidel při posunu	nedodržení technologických postupů při posunu	2 osoby zraněny, škoda 4,7 mil. Kč
23.1.2008	Třebovice v Čechách	srážka vlaku IC 540 s manipulačním vozíkem na broušení výhybek a kolejnic	nedoprovázení lehkého kolejového prostředku předsunutou bezpečnostní hlídkou s dostatečnými rozhledovými poměry a nedostatečný předstih vyrozumění radiostanicí o blížícím se vlaku	škoda bezmála 70 tis. Kč
19.2.2008	Lanová dráha Protěž na Černé Hoře v Jánských Lázních	pád nezletilé cestující ze sedačky	Šetřením se nepodařilo zjistit takové skutečnosti, které by umožňovaly dojít k objektivnímu závěru a stanovit jednoznačnou příčinu vzniku MU.	1 osoba zraněna
22.2.2008	Zábřeh na Moravě – Lukavice na Moravě	vykolejení 2 drážních vozidel za jízdy vlaku Nex 1. nsl 47315	v šetření	škoda 4,9 mil. Kč
10.4.2008	Brno, Vozovna Medlánky	srážka neobsazené nekontrolované jedoucí tramvaje s tramvají vyjíždějící na linku č. 1	technická závada elektroinstalace tramvaje	škoda 3 mil. Kč
11.4.2008	Ostrava, Poruba koupaliště – Vřesina	srážka dvou protijedoucích tramvají linky č. 5	nezajištěný odjezd drážního vozidla tramvajového vlaku linky č. 5 z výhybny Vřesina do jednokolejného traťového úseku mezi zastávkami Poruba koupaliště – Vřesina v době, kdy byla organizačně zajištěna jízda protisměrného tramvajového vlaku linky č. 5	3 osoby usmrceny, 58 osob zraněno, škoda 2,6 mil. Kč
14.5.2008	Chlumín – Netřeba	střetnutí vlaku 1. nsl. Pn 60570 s nákladním autem na žel. přejezdu s následným vykolejením lokomotivy a tří vozů	nedání přednosti silničního vozidla drážní dopravě na železničním přejezdu v době, kdy byl pro uživatele pozemní komunikace uzavřen	1 osoba zraněna, škoda 14,1 mil. Kč
19.5.2008	Moravany	srážka vlaku Lv 72461 s vlakem Os 5011 a následným vykolejením	ztráta šuntu kolejového obvodu 1. stan. koleje v žst. Moravany vlakem Os 5011 na popískovaných kolejnicích a reakce staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11 na neočekávanou změnu informace o volnosti 1. staniční koleje	1 usmrcená a 3 zraněné osoby, škoda 12,6 mil. Kč
2.6.2008	Olomouc, zastávka Wolkerova	zranění cestujícího, který byl přivřen do nástupních dveří tramvaje a tažen 100,5 metrů	uvedení tramvajového vlaku do pohybu v době, kdy byl mezi křídly nástupních dveří přivřen cestující, a nepřesvědčení se o situaci kolem tramvajového vlaku.	1 osoba zraněna
6.6.2008	Čelákovice	vykolejení dvou drážních vozidel elektrické jednotky vlaku Os 9407	nesprávná poloha výhybky č. 22 ve vlakové cestě pro vlak Os 9407 a její přestavení pod jedoucím drážním vozidlem	škoda 4,2 mil. Kč
30.7.2008	Pňovany – Vranov u Stříbra	požár lokomotivy a prvního vozu vlaku R 766	uvolněný silový vodič na mezisvorkovnici trakčního motoru lokomotivy	škoda 7,3 mil. Kč
8.8.2008	Studénka	srážka vlaku EC 108 se zřícenou mostní konstrukcí silničního mostu s následným vykolejením	v šetření	8 osob usmrceno, 93 osob zraněno, škoda 62,4 mil. Kč
13.9.2008	Mohelnice – Moravičany	srážka vlaku Nex 54053 s vlakem Pn 66161	selhání lidského činitele – dovolení odjezdu vlaku Nex 54053 z žst. Mohelnice do mezistaničního oddílu obsazeného vlakem Pn 66161	1 osoba usmrcena, škoda 11,6 mil. Kč
10.11.2008	Ždírec nad Doubravou – Hlinsko v Čechách	srážka vlaku Os 5307 s posunujícím dílem	jízda posun. dílu kolem vjezd. návštěidla „S“ na trať. kolej, aniž by byl tento posun organizován jako posun mezi dopravnami, a organizování drážní dopravy nesprávným způsobem.	11 osob zraněno, škoda 2,8 mil. Kč

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Bezprostřední příčiny	Následky
23.11.2008	Horní Lipová – Ramzová	střetnutí vlaku Os 3610 s osobním autem na železničním přejezdu	nedovolený vjezd silničního motorového vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak	škoda 36 tis. Kč
12.12.2008	Otradovice – Lysá nad Labem-Dvorce	střetnutí vlaku Os 6409 s osobním autem na železničním přejezdu a následná srážka nákladního vlaku s překážkou (osobním autem)	nedovolený vjezd silničního motorového vozidla na železniční přejezd v době, kdy se na něm nacházel vlak	1 osoba zraněna, škoda 390 tis. Kč
17.12.2008	Otice	střetnutí vlaku Os 23475 s nákladním autem na železničním přejezdu	nedovolený vjezd silničního motorového vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak	12 osob zraněno, škoda 252 tis. Kč

OPATŘENÍ K PŘEDCHÁZENÍ MIMOŘÁDNÝM UDÁLOSTEM

Opatření následující po mimořádných událostech přispívají ke zvyšování bezpečnosti drah. Na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU může DI vydat bezpečnostní doporučení a provozovatelé jsou povinni učinit preventivní kroky. Opatření jsou vlastníkem dráhy, provozovatel dráhy nebo dopravce povinni přijmout v takovém rozsahu, aby zajistili bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Pokud tak neučiní, DI v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, zahájí správní řízení, které může být ukončeno uložením pokuty až do výše 10 mil. Kč. Bezpečnostní doporučení může DI vydat také drážnímu správnímu úřadu nebo jinému úřadu či osobě.

V roce 2008 DI vydala bezpečnostní doporučení na základě výsledků šetření následujících MU:

- 23. ledna 2008, **Třebovice v Čechách**, srážka vlaku IC 540 s manipulačním vozíkem na broušení výhybek a kolejnic. DI pro zajištění bezpečnosti práce prováděné v kolejišti bez přerušování provozu doporučuje provozovatelům drah celostátních a regionálních:
 - jednoznačným způsobem uložit ve svých předpisech povinnost oznámit před započítáním práce osobě provádějící vyrozumívání o pohybu vozidel v místě práce čas potřebný k bezpečnému vyklizení pracoviště;
 - ověřit, zda jejich předpisy zajišťují bezpečnost osob pracujících v kolejišti vzhledem k traťové rychlosti a času potřebnému k bezpečnému vyklizení pracoviště, a případné nedostatky odstranit.

Na základě bezpečnostního doporučení DI přijal provozovatel dráhy opatření s termínem do 30. 4. 2008 seznámit zaměstnance při pravidelném školení se vznikem, průběhem a závěry zjišťování příčin a okolností vzniku této MU. Dále předal dokumenty útvarům, které spravují dokumenty vztahující se k BD, s úkolem přijmout opatření k realizaci doporučení.

- 19. února 2008, **Lanová dráha Protěž na Černé Hoře v Jánských Lázních**, pád nezletilé cestující ze sedačky. DI doporučila Ministerstvu dopravy České republiky:
 - definovat funkci stabilizačního a bezpečnostního prostoru zřízovaného ve stanicích sedačkových lanových drah včetně povinností provozovatelů, které z hlediska zajišťování bezpečné a plynulé drážní dopravy z této funkce vyplývají;
 - zavést a specifikovat termín „bezpečný nástup na sedačku“ u sedačkových lanových drah s tím, že bezpečný nástup na sedačku je ukončen uzavřením sklopné zábrany cestujícím na úrovni piktogramu umístěného ve stabilizačním prostoru a povinností provozovatele je zajistit, aby sedačka, na které nebyl dokončen bezpečný nástup cestujícího, neopustila obvod dolní stanice.

- 10. dubna 2008, **Brno, vozovna Medlánky**, srážka neobsazené nekontrolovaně jedoucí tramvaje s tramvají vyjíždějící na linku č. 1 v Brně. DI doporučila:
 - provozovatelům tramvajových vozidel typu KT8D5 s trakční výzbrojí TV3 mít v technologických postupech pro údržbu zapracovanu povinnost kontrolovat stav konektorů KP1 až KP4, včetně jejich zadní strany;
 - Drážnímu úřadu zvážit provedení úpravy u všech vozidel s trakční výzbrojí TV3, která by při poruchovém přitahu relé ORJ zajistila správnou funkci brzdového pedálu (brzdového řadiče) při jeho plném sešlápnutí.

Na základě bezpečnostního doporučení DI přijal provozovatel dráhy a dopravce opatření a provedl úpravu desky regulátoru GC23P přidáním blokovacího relé samovolného rozjezdu přímo do jednotky vstupního rozhraní elektronického regulátoru.

- 11. dubna 2008, **Ostrava, traťový úsek Budišovice, Zátíší – Vřesinská**, srážka drážních vozidel – tramvaje linky č. 5, kurz 402, s tramvají linky č. 5, kurz 201, kde doporučila provozovateli:
 - vybavit zabezpečovacím zařízením znemožňujícím vjezd tramvajového vlaku do jízdni cesty protijedoucího tramvajového vlaku;
 - zabezpečovacím zařízením umožnit vypnutí napájení trakčního vedení v daném úseku trati v případě vjezdu tramvajového vlaku do jízdni cesty protijedoucího tramvajového vlaku;
 - technicky nebo organizačně zajistit bezprostřední zastavení tramvajového vlaku při výpadku napětí v trakčním vedení;
 - činnost zabezpečovacího zařízení dokumentovat technickým zařízením;
 - pořizovat záznam hovorů vedených mezi osobou řídící drážní dopravu a osobou řídící drážní vozidlo;
 - současně doporučila Drážnímu úřadu jako speciálnímu stavebnímu úřadu, aby při rekonstrukcích jednokolejných traťových úseků drah tramvajových s oboustranným provozem, ve stavebním řízení vždy posoudil způsob zabezpečení a zohlednil výše uvedené bezpečnostní doporučení DI.

Provozovatel dráhy přijal opatření již v průběhu šetření MU, dále provedl zabezpečení tratě zamezující vjetí, resp. srážce protijedoucích drážních vozidel v jednokolejného úseku.

- 19. května 2008, **Moravany**, srážka lokomotivního vlaku Lv 72461 s osobním vlakem Os 5011, kde doporučila:
 - všem provozovatelům staničních zabezpečovacích zařízení ESA 11 upravit tato zařízení tak, aby aktuální informaci o volnosti koleje obdrženu připojením výstroje kolejového obvodu po ukončení vysílání kódu vlakového zabezpečovače zpracovalo s přihlédnutím k dosavadní informaci o obsazení koleje způsobem zaručujícím bezpečnost;
 - Drážnímu úřadu vyžadovat provedení úpravy popsané v předchozím bodě u všech zařízení tohoto typu a případně typů odvozených, a to jak provozovaných, tak nově uváděných do provozu;
 - novému provozovateli dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o., dovybavit modernizované hlavní trati systémem pro dálkové nouzové zastavení vlaků osobou řídící drážní dopravu;
 - provozovatelům hnacích drážních vozidel řady 163 a řad příbuzných upravit signalizaci pískování tak, aby signalizovala skutečný stav, tj. probíhající pískování, bez ohledu na to, zda jde o pískování vyžádané či samovolné (vlivem závady);
 - Drážnímu úřadu požadovat, aby nově schvalovaná hnací drážní vozidla vybavená pískovacím zařízením měla signalizaci pískování vyhovující předchozímu bodu;
 - provozovatelům hnacích drážních vozidel řady 163 a řad příbuzných mít v technologických postupech pro údržbu zapracován úkon údržby (demontáž, prohlídka a údržba) kaskádních ventilů pískovačů;
 - Drážnímu úřadu archivovat dokumentaci schvalovaných komponent, zařízení a celků tak, aby byla k dispozici pro potřeby šetření mimořádných událostí a další účely.

Provozovatel dráhy přijal opatření, při kterém bude provedena kontrola pískovacího zařízení pro zvýšení bezpečnosti provozu, zároveň vydal pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy.

- 2. června 2008, **Olomouc, zastávka Wolkerova**, přivření cestujícího výstupními a nástupními dveřmi drážního vozidla dráhy tramvajové s jeho následným vlečením, kdy doporučuje provozovateli drážní dopravy, Dopravnímu podniku města Olomouce, a. s., používajícího při provozování drážní dopravy DV MTV typu T3 a typů odvozených, která jsou vybavena čtyřkřídlymi nástupními dveřmi, skládajícími se dovnitř vozu:
 - v rámci kontrolních prohlídek DV MTV nastavit a seřadit blokování nástupních dveří na spodní hranici předepsané vzdálenosti pryžových lemů tak, aby vzdálenost pryžových lemů i ve spodní části zavřených nástupních dveří nepřesáhla 2 cm;
 - v rámci kontrolních prohlídek DV MTV provést kontrolu a seřízení vůle dveřních závěsů (pantů) tak, aby se omezilo konusově-podélné rozevírání nástupních dveří, které nejsou ve spodní části v podélném směru nikterak aretovány;
 - nad všemi nástupními dveřmi v prostoru pro cestující umístit bezpečnostní zařízení, tj. bezpečnostní spínač záchranné brzdy na plechový kryt, kryjící mechanismus určený k otevírání, zavírání, seřízení a vedení nástupních dveří;
 - sjednotit provedení a grafické označení bezpečnostního zařízení, tj. bezpečnostního spínače záchranné brzdy u všech typů provozovaných DV MTV;

Dražní inspekce současně doporučuje správnímu úřadu Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u všech ostatních provozovatelů drážní dopravy na dráhách tramvajových v České republice.

Na základě bezpečnostního doporučení DI přijal provozovatel opatření, kdy bude MU součástí pravidelného školení řidičů, a zároveň bylo u všech vozidel typu T3 nastaveno blokování jízdy při pootevřených dveřích na 2 cm vzdálenosti lemu pryží a u všech dveří doplněno tlačítko záchranné brzdy.

- 30. července 2008, **Pňovany – Vranov u Stříbra**, požár hnacího drážního vozidla za jízdy vlaku R 766, kdy DI doporučila dopravci:
 - přijmout účinná opatření spočívající v harmonizaci vnitřních předpisů a nařízení pro organizaci údržby železničních kolejových vozidel s platnou legislativou (doporučeními výrobců železničních kolejových vozidel) v zájmu bezpečného provozování drážní dopravy;
 - stanovit účinná opatření zamezující trpění nebo nařizování porušování předpisového rámce.

Dražní inspekce současně doporučuje Drážnímu úřadu přijmout vlastní opatření spočívající v ověřování, zda dopravce splňuje ve všech směrech podmínky bezpečnosti provozování drážní dopravy nejen při předkládání žádosti o vydání Osvědčení dopravce, ale i po případných následných změnách údajů, které při podávání žádosti o vydání Osvědčení dopravce předložil.

Doprovce přijal opatření, kdy s příčinou a okolnostmi vzniku MU budou prokazatelně seznámeni všichni zaměstnanci Depa kolejových vozidel Plzeň (DKV Plzeň), podílející se na provozování hnacích drážních vozidel řady 242. DKV Plzeň provede vizuální prohlídky mezisvorkovnic elektrických lokomotiv, u kterých ještě nebyla provedena změna schváleného stavu, a na základě opatření vedoucího oprav DKV Plzeň budou prováděny detailní prohlídky mezisvorkovnic až do doby provedení úpravy.

- 23. listopadu 2008, **Horní Lipová – Ramzová**, střetnutí osobního vlaku Os 3610 s automobilem Lada Niva na železničním přejezdu, kdy DI doporučila provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, s. o.:
 - v plném rozsahu ve svém opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy zohlednit bezpečnostní doporučení DI, již dříve vydané ve Zprávě o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, ze dne 25. 5. 2008, k MU ze dne 21. 9. 2007, kdy na ŽP zabezpečeném pouze výstražným křížem, doplněným svíslou dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“, došlo za jízdy nákladního vlaku Rn 52241 ke střetnutí s osobním automobilem zn. Škoda Octavia 1,9 TDI.

Dražní inspekce současně doporučila správnímu úřadu, kterým je Drážní úřad, přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah železničních, kategorie dráha regionální v České republice.

- 17. prosince 2008, **Opava východ – Hradec nad Moravicí**, střetnutí osobního vlaku Os 23475 s nákladním automobilem s přívěsem na železničním přejezdu, kdy DI doporučila provozovateli projednat s vlastníky pozemních komunikací přijmutí odpovídajících dopravních opatření úrovněového křížení nacházejícího se v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu.

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Při neplnění povinností uložených Drážní inspekcí v zájmu prevence vzniku MU provozovatelům drah a drážní dopravy, zahajuje DI správní řízení o uložení pokuty. Během roku 2008 DI zahájila celkem **9 správních řízení**. V 6 případech byly pokuty po nabytí právní moci vydaného rozhodnutí uhrazeny. Jedno správní řízení bylo zastaveno a 2 případy nebyly po podaném odvolání k datu vydání výroční zprávy ještě ukončeny.

Jedna pokuta se týkala neoznámení vzniku mimořádné události v drážní dopravě podle ustanovení § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, kdy na dráze tramvajové došlo k újmě na zdraví cestujícího. Ve zbylých případech se jednalo o pokuty rozdělené mezi dva subjekty za srážky drážních vozidel s překážkou, které tyto mimořádné události rovněž neoznámily DI.

Správní řízení, u kterých nebyla podaná odvolání dosud uzavřena, se týkala v jednom případě neoznámení vzniku tří mimořádných událostí a neprovedení zjištění příčin a okolností jejich vzniku a ve druhém případě neoznámení vzniku dvou mimořádných událostí, nezajištění místa jejich vzniku pro účely šetření, neprovedení dokumentace místa vzniku, a tím pádem také nezjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a nepřijetí opatření určených k předcházení vzniku mimořádných událostí.

Jedno správní řízení bylo zastaveno, neboť na základě vyhodnocení všech shromážděných podkladů nešlo jednoznačně prokázat, zda skutečnost, jejímž důsledkem bylo správní řízení zahájeno, byla způsobena při provozování drážní dopravy.





***STÁTNÍ DOZOR
VE VĚCECH DRAH***

PREVENTIVNÍ STÁTNÍ DOZOR

V zájmu předcházení mimořádným událostem na dráhách vykonává DI preventivní státní dozor. Zaměřuje se na plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců, které jim v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy stanovují právní předpisy (zejména zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, 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. 175/1995 Sb., přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, a vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách).



Podle Pravidel pro výkon státního dozoru ve věcech drah, vydaných Ministerstvem dopravy, je SD vykonáván jako oznámený a namátkový. Při oznámeném SD prověřuje DI komplexně plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce, včetně administrativních náležitostí k provozování dráhy a drážní dopravy stanovených právními předpisy. Namátkový SD má zase nezastupitelnou úlohu při zjišťování skutečné situace v drážním provozu a odhalování potenciálních rizik a nedostatků ohrožujících bezpečnost provozu.

Druhy státního dozoru
Oznámený státní dozor – rozsáhlý státní dozor zaměřený zpravidla na administrativní náležitost provozovatele, na něž se provozovatel potřebuje připravit, kontrolovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly.
Namátkový 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 mimořádných událostí.

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 a systematicky. DI proto v roce 2008 důsledně uplatňovala několik let budovaný systém prevence, který upravovala podle aktuálního vývoje bezpečnostních ukazatelů a zejména nehodovosti na dráhách. Zaměřila se na výkon tematických státních dozorů a hlavní důraz kladla na neoznámené SD, které mají zásadní význam pro vyhledávání bezpečnostních rizik.

I v roce 2008 DI intenzivně prováděla kontroly železničních přejezdů, při nichž opakovaně zjišťovala nedostatky v rozhledových poměrech, v označení křížení dráhy s pozemní komunikací, v umístění návěstidla s návěstí „Pískejte“ a v technickém stavu přejezdové vozovky. Velkou pozornost věnovala v roce 2008 také kontrolám prováděným v souvislosti s mimořádnými událostmi.

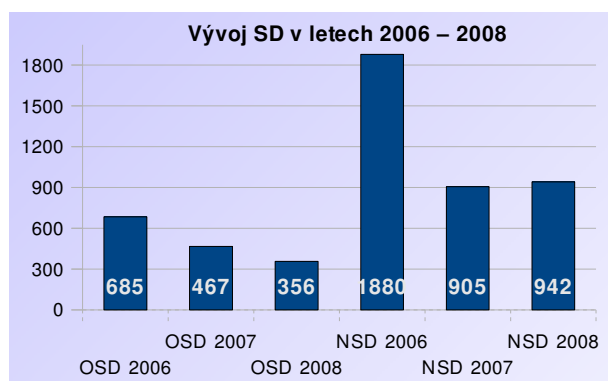
V rámci tematických státních dozorů se DI zaměřovala zejména na organizaci výlukové činnosti, systém zajišťování bezpečnosti provozu, kontrolní činnost provozovatelů drah a dopravců, zjišťování volnosti vlakové cesty a součinnost drážních vozidel s kolejovými obvody. Novou oblastí ve výkonu SD se v roce 2008 stalo prošetřování podnětů občanů a institucí, týkajících se bezpečnosti drah a drážní dopravy.

Díky své duchapřítomnosti zabránili zaměstnanci DI při výkonu státního dozoru v roce 2008 možnému vzniku mimořádné události, když nouzově zastavili vlak, který uvedl strojvedoucí do pohybu i přesto, že mu byla dávana návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“.



VÝVOJ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

V roce 2008 vykonala Drážní inspekce celkem **1 504 státních dozorů**, což oproti roku 2007, kdy jich provedla celkem 1 372, představuje **navýšení o 8,8 %**. Ve 356 případech se jednalo o státní dozory oznámené (OSD), v 942 o namátkové (NSD) a ve 206 případech o státní dozory zaměřené na činnost provozovatelů drah a dopravců na místě vzniku mimořádné události (SDMU). Důraz DI kladla zejména na výkon NSD, neboť má vyšší vypovídající hodnotu, lépe popisuje reálnou situaci na dráhách, a tím pádem má zásadní vliv pro prevenci mimořádných událostí. Ve srovnání s rokem 2007 z toho důvodu **počet NSD o 31,6 % narostl**, zatímco v oblasti OSD došlo k poklesu.



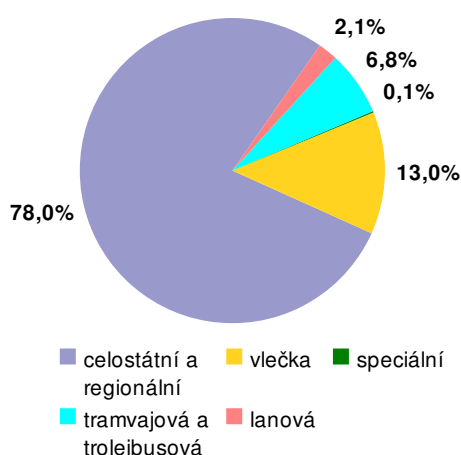
Zaměření SD na jednotlivé druhy drah i počty zjištěných nedostatků zůstaly v roce 2008 na podobné úrovni jako v předchozích dvou letech, výrazný nárůst však nastal v počtech SD vykonaných na základě nejrůznějších podnětů z řad veřejnosti. Na rozdíl od ojedinělých případů v roce 2007 jich DI v roce 2008 vykonala celkem 40.

2008 (*2007)	OSD	NSD	SDMU	celkem
dráha celostátní a regionální	180	830	163	1173 (*964)
vlečka	145	41	9	195 (*252)
speciální	0	0	2	2 (*2)
tramvajová a trolejbusová	12	60	31	103 (*116)
lanová	19	11	1	31 (*38)
celkem	356 (*467)	942 (*716)	206 (*189)	1504 (*1372)

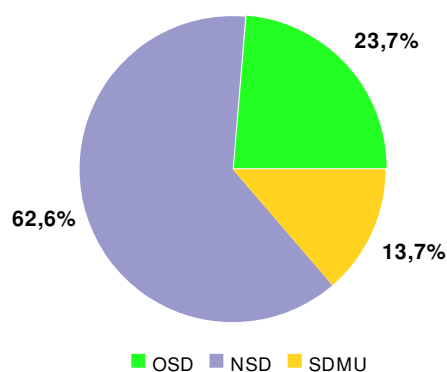
ROZBOR STÁTNÍCH DOZORŮ V ROCE 2008

Podobně jako v předchozím roce upřednostňovala Drážní inspekce v roce 2008 zejména výkon namátkového SD, který je důležitější pro oblast prevence. Představoval celkem 62,6 % ze všech vykonaných kontrol. Nejvíce SD v roce 2008 pak DI vykonala na dráze celostátní a regionální (78 %) a na vlečkách (13 %). Během 1504 SD podrobila DI kontrolám celkem 636 železničních stanic, dopraven a zastávek, 1966 zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců (zejména jejich odbornou a zdravotní způsobilost), dále 692 hnacích drážních vozidel, 1 869 tažených drážních vozidel, 526 vlakových souprav, 1 011 železničních přejezdů a 396 určených technických zařízení.

Rozdělení státních dozorů v roce 2008 dle drah



Druhy státních dozorů v roce 2008



Výkonem SD ve věcech drah DI v roce 2008 u provozovatelů drah a drážní dopravy odhalila celkem **707 nedostatků**, což je o 21,1 % více než v roce 2007, kdy jich zjistila 584. Převažovaly především následující **nedostatky**:

- na **dráze celostátní a regionální** v rozhledových poměrech na železničních přejezdech, označení křížení dráhy s pozemní komunikací, umístování návěsti „Pískejte“, technickém stavu železničních přejezdů a v nesprávném postupu provozovatelů při šetření mimořádných událostí;
- na **vlečkách** v průjezdném průřezu dráhy, označení zařízení dráhy, odborné a zdravotní způsobilosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy a ve stanovených prohlídkách dráhy a staveb dráhy;
- na dráze **tramvajové** v technickém stavu svršku;
- na dráze **lanové** v zjišťování příčin a okolností vzniku MU provozovateli a v závislosti na výstavbě a zprovoznování nových lanových drah také závady v zajištění bezpečného provozu.

Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2008	
oblast zjištěných nedostatků	počet nedostatků
nedostatečné rozhledové poměry na přejezdech	92
chybná evidence o měření a prohlídkách staveb dráhy a staveb na dráze	42
nevhovující technický stav železničních přejezdů	34
chybný postup provozovatele při šetření MU a ve spisové agendě k MU	23
závady v označení železničních přejezdů	19
závady v označení zařízení dráhy	19
závady v odborné a zdravotní způsobilosti a školení osob	13
závady v postupech ohlašování vzniku MU	12
závady v tabulkách traťových poměrů	10
závady ve smlouvách o styku vzájemně zaústěných drah	10

Nejvyšší průměrný počet pochybení odhalených výkonem jednoho SD byl dosažen na vlečkách. Zjištěné nedostatky byly ve většině případů především administrativního rázu, bez přímého vlivu na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Poměrně vysoký počet nedostatků vzhledem k počtu vykonaných SD zaznamenala DI také na dráhách lanových. Naproti tomu nízký podíl nedostatků byl zaznamenán na dráze tramvajové a trolejbusové. Žádné nedostatky nebyly zjištěny na dráze speciální.

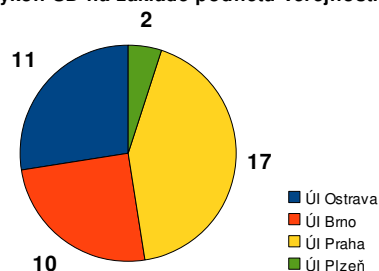
2008	počet		podíl nedostatků na 1 státní dozor
	státních dozorů	zjištěných nedostatků	
celostátní a regionální	1173	352	0,3
vlečka	195	300	1,5
speciální	2	0	0
tramvajová a trolejbusová	103	28	0,3
lanová	31	27	0,9

V rámci prošetřování podnětů ze strany veřejnosti, formou namátkového SD, bylo zkontrolováno 13 železničních přejezdů, 7 tramvajových tratí, 6 staveb dráhy, 3 zabezpečovací zařízení, 2 železniční tratě a 2 drážní vozidla. Mezi nejzávažnější nedostatky zjištěné DI v roce 2008 díky těmto podnětům patří:

- prokázání **havarijního stavu tramvajové trati**, konkrétně závažné porušení geometrických parametrů koleje;
- nedostatečné rozhledové poměry na tramvajových přejezdech a na železničních přejezdech vlečky.

kontrovaná oblast	počet zkontrovaných zařízení	počet nedostatků
železniční přejezdy	13	3
tramvajové trati	7	3
stavby dráhy (nástupiště)	6	1
zabezpečovací zařízení	3	0
železniční tratě	2	0
drážní vozidla (zajištění dveří)	2	0
ostatní	7	2
celkem	40	9

Výkon SD na základě podnětů veřejnosti



Tematické státní dozory

Kromě standardního výkonu preventivního státního dozoru, pokrývajícího rovnoměrně všechny dráhy, provozovatele drah, dopravce, všechny činnosti i místa na dráhách v celé ČR, se DI v roce 2008 systematicky věnovala tematickým státním dozorům v následujících oblastech:

- **dodržování pokynů provozovatele dráhy udílených dopravci:** ve 2 případech zjistila opomenutí povinnosti strojvedoucích dávat návěst „Pozor“, což za změněných okolností mohlo vést až ke vzniku mimořádné události;
- **železniční přejezdy:** během společné akce s Policií ČR s názvem „Na železničních přejezdech se chovejte ZODPOVĚDNĚ! Drážní inspekce ČR Vás NECHCE mít ve svých statistikách!“ bylo na **36 přejezdech** zjišťováno nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti a nerespektování silniční dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“



účastníky silničního provozu. DI ve spolupráci s Policií ČR vytipovala železniční přejezdy, kde často dochází k porušování ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a policie na těchto přejezdech monitorovala chování řidičů. Nejčastějším přestupkem bylo kromě překročení nejvyšší dovolené rychlosti řidiči silničních vozidel (99 případů) a nerespektování silniční dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ i nedovolené předjíždění na železničním přejezdu (46 případů). Nedostatky ze strany provozovatelů dráhy a drážní dopravy na těchto přejezdech nebyly zjištěny;

- **zabezpečení železničních přejezdů při výlukách dopravní činnosti:** opatření provozovatele dráhy pro zajištění bezpečnosti na železničních přejezdech zabezpečených světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením při výlukách služby osob řídících a podílejících se na řízení drážní dopravy bylo kontrolováno při **5 SD v 8 dopravních**. V této oblasti DI zjistila vyvedení signalizace činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení na pracovišti, které nebylo trvale obsazeno osobou řídící drážní dopravu. Tento stav znamená, že činnost těchto zařízení nebyla trvale pod dohledem odborně způsobilých zaměstnanců provozovatele;
 - **kontroly na stanovištích osob řídících drážní vozidla:** namátkovým SD na stanovišti osoby řídící drážní vozidlo bylo kontrolováno plnění zásadních povinností provozovatele dráhy a dopravce stanovených prováděcí vyhláškou č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, jako jsou zajištění viditelnosti návěstidel, uvedení drážního vozidla do pohybu pouze na stanovený pokyn, nepřekročení nejvyšší dovolené rychlosti, rychlosti stanovené jízdním řádem, povinnosti spojené s brzděním vlaků a další. Nedostatky byly zjištěny v nezajištění průjezdného průřezu pro nerušený pohyb drážních vozidel, nezajištění stanovené viditelnosti návěstidel, neaktuálnosti nebo absenci tabulek traťových poměrů u osob řídících drážní vozidla.
- 
- **systém zajišťování bezpečnosti – kontrolní činnost provozovatelů drah a dopravců:** na základě výsledků analýzy příčin nejzávažnějších nehod roku 2007 bylo vykonáno **14 SD** zaměřených na kontrolu účinnosti a efektivity vnitřní kontroly provozovatele dráhy celostátní a regionální, dodržování vnitřních technologických postupů při řízení a organizování drážní dopravy, zásad bezpečného provozování dráhy při výlukových činnostech, efektivitu práce kontrolorů dopravy a pravidelného školení pro zajištění odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy. Při kontrolách DI zjistila jeden nedostatek v pozdním přijetí opatření k zajištění bezpečnosti provozovatelem dráhy;
 - **součinnost drážního vozidla s kolejovými obvody:** v souvislosti s šetřením závažné nehody ze dne 19. 5. 2008 v Moravanech DI uskutečnila celkem **15 SD u 101 hnacích drážních vozidel** různých dopravců, které byly zaměřené na podmínky součinnosti drážních vozidel s kolejovými obvody. Tyto kontroly spočívaly ve zjištění, kolik písku vysype pískovací zařízení hnacího drážního vozidla na kolejnici za dobu 30 s. Celkem **65 % hnacích drážních vozidel výrazně překročilo povolenou mez a 10 % hnacích drážních vozidel nepískovalo vůbec**;
 - **výluková činnost na dráze celostátní a regionální:** v návaznosti na jednání pracovní komise při Ministerstvu dopravy, která se zabývá otázkami bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy během výlukových prací na dráze celostátní a regionální, bylo vykonáno celkem **30 SD** zaměřených zejména na vydání výlukového rozkazu s dopravními a přepravními opatřeními, zajištění náhradní dopravy, prokazatelné zpravení strojvedoucích o změnách, které mají vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, a včasné a dostatečné informování cestujících o změnách a mimořádnostech ve stanicích a zastávkách. Zkontrolováno bylo **32 železničních stanic a 68 zaměstnanců provozovatelů drah a drážní dopravy**, nedostatky byly zjištěny především v informování zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce o výlukových činnostech a následném nepředávání těchto informací, informování cestujících a nevybavení osob řídících drážní vozidla aktuálními tabulkami traťových poměrů;

- **zjišťování volnosti vlakové cesty a sledování jízdy drážního vozidla:** v souvislosti s vývojem nehodovosti na dráze celostátní a regionální bylo vykonáno 97 SD zaměřených na dodržování povinností osob podílejících se na řízení drážní dopravy, zejména sledování jízdy drážních vozidel a zjišťování volnosti vlakové cesty. Z celkového počtu 161 kontrolovaných osob byly v 16 případech zjištěny závady v nezjišťování volnosti vlakové cesty a nedodržování povinnosti sledovat jízdu drážních vozidel zaměstnanci provozovatele dráhy.



V rámci doplňkové činnosti při výkonu SD na základě žádosti Ministerstva dopravy provedla DI od srpna do prosince také 32 kontrol zaměřených na plnění smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě, uzavřené mezi Ministerstvem dopravy a Českými drahami, a. s., u kategorie vlaků rychlík, expres a euronight, kde zjistila celkem 23 závad. Nejčastěji se závady týkaly neodpovídajícího řazení souprav a nedostatků hygienických zařízení vozů.

Následná opatření

V případě, že DI při výkonu SD zjistí nedostatek, vyzve dozorovaný subjekt k jeho odstranění. Účelem takových opatření je, aby dozorovaný subjekt (vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravce), který byl k odstranění zjištěných nedostatků vyzván, zjednal nápravu a aby se nedostatky znovu neopakovaly. Výzvy k odstranění zjištěných nedostatků tím přispívají k zajištění bezpečného systému fungování drah stejnou měrou jako opatření následující po mimořádných událostech a patří ke stěžejním a legislativně ošetřeným nástrojům potřebným k zajištění bezpečnosti na dráhách.

V roce 2008 zaslala DI provozovatelům drah a dopravcům celkem **301 výzev**, aby ve stanovených lhůtách odstranili nedostatky zjištěné při výkonech SD, což je o 30,9 % více než v roce 2007, kdy provozovatelům odeslala celkem 230 výzev.

Většina provozovatelů nedostatky odstranila, s výjimkou 19 případů odhalených při výkonech následného SD. O těchto případech byl vyrozuměn Drážní úřad, který má v souladu s metodikou schválenou Ministerstvem dopravy s dozorovaným subjektem zahájit správní řízení. Jednalo se většinou o nezajištění rozhledových poměrů na železničních přejezdech, což provozovatel dráhy odůvodňoval souladem s ustanoveními svého vnitropodnikového předpisu. Na tento nebezpečný stav bylo opakovaně upozorněno Ministerstvo dopravy.





KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ

OTEVŘENÁ KOMUNIKACE DRÁŽNÍ INSPEKCE

Komunikace DI je založena na premise, že nezávislý národní vyšetřovací orgán působící v oblasti bezpečnosti drážní dopravy musí nestranně poskytovat objektivní informace a fakta týkající se oblasti jeho působnosti. Musí umět vždy přesně a věcně zareagovat takovým způsobem, aby médiím a veřejnosti poskytl co nejpřesnější a nejúplnější informace v mezích, které legislativa umožňuje.



V roce 2008 pokračovala DI v nastoupeném trendu otevřené komunikace, aby dostala svému poslání nezávislého vyšetřovacího orgánu a zůstala prvotním zdrojem informací o mimořádných událostech i v oblasti prevence na dráhách. Vystupovala ve stovkách zpravodajských a publicistických pořadů v médiích, poskytovala vyjádření a vydávala tiskové zprávy k závažným MU i k aktuálnímu stavu v oblasti nehodovosti. V rámci transparentního šetření zveřejňovala DI závěrečné zprávy ze šetření mimořádných událostí

na svých internetových stránkách. Po uzavření šetření závažné nehody v Moravanech poprvé ve své historii pořádala **tiskovou konferenci**, aby se v této souvislosti zabránilo veškerým dohadům a spekulacím. Zúčastnilo se jí několik desítek zástupců médií, odborné veřejnosti i studentů.

V rámci osvěty DI realizovala několik preventivních kampaní a natočila nový preventivní film Hazardéry železnice zabíjí. Jako jediná ze složek státní správy se zapojila také do preventivní akce Motocyklové asociace, vzpomínkové akce Spojení osudem: ani v neštěstí nejsme sami a několikrát podpořila i záchranáře a další zástupce pomáhajících profesí. Svou vstřícnou komunikací si vysloužila důvěru médií i veřejnosti, která se projevila nárůstem počtu podnětů týkajících se bezpečnosti drah.

PREVENCE A OSVĚTA

Důležitou součástí poslání DI je prevence mimořádných událostí. K naplňování tohoto cíle se DI snaží využít všech svých činností. Na základě šetření příčin MU a analýzy zjištěných závad ze státních dozorů aktivně vyhledává rizika na dráhách, objektivně je komunikuje a vyžaduje jejich ošetření.

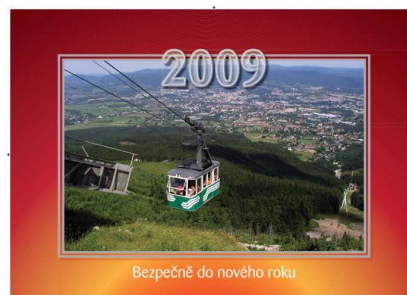
V roce 2008 DI navázala na rok 2007, kdy vlastními silami realizovala několik preventivních kampaní. Zaměřila se přitom opět především na děti, které si rizika na dráhách v mnoha případech ani neuvědomují. Jednalo se zejména o následující **osvětové aktivity**:

- projekt „**HURÁ na cesty**“ určený žákům 2. tříd základních škol, přichystaný ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a Ministerstvem dopravy. Tento učební materiál se skládal z velké interaktivní tabule,



pracovního sešitu a metodických pokynů pro pedagogy a byl rozeslán do všech základních škol v České republice;

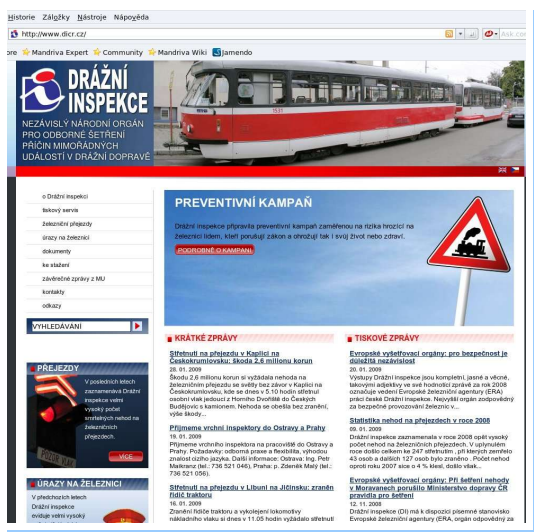
- projekt „**Preventivní vlak**“ zacílený na mládež ve věku od 13 do 18 let, kterého se DI zúčastnila se svými partnery (organizujícími Českými drahami, a. s., Policií ČR a BESIPem). Probíhaly v něm osvětové přednášky a promítání krátkých filmů s bezpečnostní tematikou. Projektu se ve dvou týdnech zúčastnilo pět tisíc dětí;
- film „**Řidič – postrach přejezdů**“ připravený ve spolupráci s Železnicemi Slovenské republiky byl v roce 2008 roz distribuován do většiny autoškol;
- preventivní akce **Motocyklové asociace**, na níž byla DI zastoupena jako jediná složka státní správy;
- film „**Hazardéry železnice zabíjí**“ o nebezpečném jednání na železnici a jeho důsledcích, určený dětem i široké veřejnosti, byl natočen ve spolupráci s Železnicemi Slovenské republiky;
- osvětové přednášky v rámci **Týdne mobility**;
- vzpomínková akce **Spojení osudem: ani v neštěstí nejsme sami**, kde se jednalo o připomenutí MU ve Studénce, vyjádření podpory pozůstalým, podpoření připravenosti občanů čelit rizikům obecně a v neposlední řadě o upevnění důvěry k železniční dopravě. Dílčí akce vzpomínkového řetězce proběhly ve Studénce, Olomouci, České Třebové, Praze a Chrastí u Chrudimi;
- nástěnné **kalendáře** a **novoročenky** 2009 s preventivními poselstvími.



Veškeré osvětové materiály poskytla DI volně ke stažení na svých internetových stránkách (www.dicr.cz) a využila je také při přednáškách ve školách a v zájmových kroužcích.

DRAŽNÍ INSPEKCE V MÉDIÍCH

Jako státní nezávislý vyšetřovací orgán je DI ze zákona povinna poskytovat objektivní informace a uvádět nezkreslená fakta.



V roce 2008 DI vydala celkem **12 tiskových zpráv**, které reflektovaly nejzávažnější události v oblasti provozování drah, a operativně využívala také SMS a krátkých emailových zpráv. Včasným a nestranným informačním servisem minimalizovala prostor pro šíření spekulací o nehodách a současně udržovala povědomí veřejnosti o bezpečnosti drážní dopravy a rizicích, která hrozí při neodpovědném chování na dráhách a v jejich blízkosti. Svá vyjádření DI doplňovala osvětovým sdělením, upozorňujícím na často opomíjená bezpečnostní pravidla, která jsou zakotvena v české legislativě, čímž zároveň posilovala důvěru veřejnosti ve funkčnost, bezpečnost a spolehlivost systému drážní dopravy v České republice.

Název tiskové zprávy	Datum
Statistika nehod na přejezdech v roce 2007	11.1.2008
Česká Drážní inspekce pomůže USA, Kanadě, Německu a Velké Británii s důležitým mezinárodním projektem zajišťujícím bezpečnost železnice	24. 1. 2008
Preventivní vlak: šance pro bezpečnější železnici	29. 2. 2008
Po srážce dvou tramvají v Ostravě dva mrtví a desítky zraněných	11. 4. 2008
Sřetenutí na přejezdu u Netřeby na Mělnicku: zraněný strojvedoucí a škoda přes 11 milionů korun	15. 5. 2008
Srážka v Moravanech: strojvedoucí měl povolen vjezd do stanice	19. 5. 2008
Dva mrtví a čtyři zranění na přejezdu v Bezděčíně na Mladoboleslavsku	3. 6. 2008
Hurá na cesty – ale pozor na rizika	10. 7. 2008
Srážka vlaku EuroCity Comenius se spadlým mostem: 7 mrtvých, desítky zraněných, škoda na železnici 136 mil. Kč	8. 8. 2008
Stanovisko DI ke stanovisku MD	8. 10. 2008
Ždírec nad Doubravou: po srážce vlaků 12 zraněných	10. 11. 2008
Evropské vyšetřovací orgány: Při šetření nehody v Moravanech porušilo Ministerstvo dopravy ČR pravidla pro šetření	12. 11. 2008

Mediální působení DI bylo všem složkám Ministerstva vnitra ČR i spolupracujícím organizacím ze státního i nestátního sektoru (PIT, ČSODN, ADRA, Krizová centra a IZS) vedením Ministerstva vnitra ČR prezentováno jako **ukázková práce s médii** a výstupy DI jako vzor mediální práce pro všechny složky státní správy.

Pro zlepšení povědomí o činnosti instituce doma i v zahraničí dále DI v roce 2008 připravila nový trojjazyčný profil DI a provedla úpravu svých internetových stránek.



DALŠÍ ČINNOSTI

SPOLUPRÁCE S PARTNERY A MEZINÁRODNÍ AKTIVITY

Drážní inspekce při plnění svého poslání denně komunikuje s mnoha státními, nestátními, zahraničními i mezinárodními subjekty a institucemi. V tuzemsku jde nejčastěji o účastníky bezpečnostního „koloběhu“ mimořádných událostí či státních dozorů, na mezinárodním poli o ERA a národní vyšetřovací orgány ostatních členských zemí EU.

V roce 2008 DI spolupracovala zejména s těmito **tuzemskými partnery**:

- **Drážnímu úřadu** jako národnímu bezpečnostnímu orgánu předávala informace o všech nedostatcích zjištěných výkonem SD a šetřením MU, o přijatých bezpečnostních doporučení a závažných skutečnostech zjištěných při šetření MU a vzájemně s ním koordinovala a v některých případech i společně prováděla výkony SD ve věcech drah;
- s **Ministerstvem vnitra ČR a Policií ČR** rozvíjela spolupráci při šetření MU a v preventivní oblasti (společné bezpečnostní akce na železničních přejezdech);
- v rámci prevence navázala spolupráci s několika **neziskovými organizacemi** (Psychosociální intervenční tým, České sdružení dopravních nehod, Motocyklová asociace ad.);
- se středními, vyššími odbornými a vysokými školami spolupracovala v oblasti přednášek, ročníkových, bakalářských a diplomových prací;
- s Ústavem pro zjišťování příčin leteckých nehod v uplynulém roce DI diskutovala postavení národních vyšetřovacích orgánů v ČR, vyšetřovací postupy a zajištění nezávislosti odborného šetření nehod.



Jako národní vyšetřovací orgán je DI členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při ERA. V jejím rámci se aktivně účastní práce skupiny zabývající se analýzou příčin nehod a jejich klasifikací, pracovní skupiny pro vzdělávání a kompetence vyšetřovatelů a skupiny společných bezpečnostních ukazatelů. Mimo rámec oficiálních zasedání organizovaných ERA se DI účastní též jednání pracovní skupiny vyšetřovacích orgánů německy mluvících zemí a dvoustranných jednání s vyšetřovacími orgány především sousedních zemí. Mezi nejdůležitější aktivity DI v mezinárodní oblasti v roce 2008 patří:

- organizace **historicky prvního zasedání pracovní skupiny ERA mimo její sídlo ve Francii – na půdě DI** v České republice. Zástupci vyšetřovatelů z Velké Británie, Německa, Holandska, Francie, Maďarska a ČR na tomto zasedání dokončili první verzi klasifikace příčin mimořádných událostí, která zajistila jednotný přístup ke klasifikaci příčin mimořádných událostí všech členských zemí Evropské unie;
- spolupráce na mezinárodním projektu ERA **Použití indikátorů mimořádných událostí pro měření bezpečnosti drah a drážní dopravy**;
- organizace **mezinárodního zasedání skupiny národních vyšetřovacích orgánů německy mluvících zemí**, jehož tématem byla kromě výměny praktických zkušeností z šetření MU zejména problematika nezávislosti vyšetřovacího orgánu v jednotlivých zemích, a to ve vztahu k dominantním provozovatelům, regulačnímu orgánu i médiím;
- natočení preventivního filmu **Hazardéry železnice zabíjí** ve spolupráci s Železnicemi Slovenské republiky;

- spolupráce s **polským inspekčním orgánem** v souvislosti se šetřením MU ve Studénce;
- aktivní účast na **pracovních jednáních ERA** ve Francii;
- návštěva **britského vyšetřovacího orgánu** na DI za účelem studia centrální databáze MU a způsobu vedení elektronické agendy MU.

VNITŘNÍ ČINNOST

V roce 2008 musela DI v zájmu bezpečnosti na dráhách překonat nejrůznější formy nátlaku a bránit se opakovaným pokusům o zpochybňování výsledků své práce, své nezávislosti a odbornosti i samotné role v systému provozování drah a drážní dopravy. Navzdory obtížné situaci dokázal kolektiv zaměstnanců DI v plném rozsahu plnit své poslání a obstát nejen v rovině odborné, ale také v rovině institucionální.

I v roce 2008 DI pokračovala v přechodu na elektronickou administrativu. Po vybudování **databáze mimořádných událostí** v roce 2007 (spuštěna byla do plného provozu od 1. ledna 2008) byla upravena **agenda cestovních příkazů**, aby mohla být zjednodušena agenda autoprovozu, a vytvořena byla **aplikace docházka**. Vyvrcholením několikaletého úsilí DI pak bylo v závěru roku vytvoření **databáze státních dozorů**, sloužící pro elektronické vedení agendy SD a jejich koordinaci.

V rámci dalšího odborného vzdělávání svých zaměstnanců DI během roku uspořádala následující **vzdělávací akce**:

- seminář zaměřený na **techniku dokumentace** mimořádných událostí a zjištění při výkonu státního dozoru;
- seminář zaměřený na **tramvajovou a trolejbusovou dráhu** v Plzni a Blovicích;
- seminář **traťového hospodářství** v prostorách DI a v žst. Praha-Bubny;
- přednášku zástupců Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod zaměřenou na **šetření příčin leteckých nehod** a výměnu praktických zkušeností mezi oběma orgány;
- **mediální trénink** zaměstnanců;
- seminář Českého normalizačního institutu – Revize ČSN 73 6360-1 **Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha**;
- e-learningový kurz Institutu státní správy Ministerstva vnitra ČR – **Úprava dokumentů** dle normy ČSN 01 6910



Vzhledem k vytížení zaměstnanců na kauzách ve druhé polovině roku musely být zrušeny plánované podzimní semináře zaměřené na lanovou a tramvajovou dráhu a nerealizovány byly také odborné semináře pro vyšetřovatele v zahraničí a školení pro řidiče-referenty (škola smyku a jízda po speciálních površích).

Od 1. ledna 2008 DI začala plně využívat **účetní systém IMIS**, a to přesto, že po více než roce příprav systém ze strany dodavatele nebyl plně funkční. DI byla k jeho používání přinucena, neboť z dlouhodobého hlediska již nebylo udržitelné, aby zaměstnanci ekonomického oddělení souběžně účtovali ve dvou systémech. Během roku pak DI průběžně upozorňovala na chyby krátkodobého i dlouhodobého charakteru, ale ani přes neustálé doladování a odstranění většiny nedostatků systém IMIS na konci roku 2008 nedosáhl úrovně na DI dříve používaných systémů.

Ke konci roku měla DI podle účetních uzávěrek **majetek**, který je plně využíván, neodepisuje se a nejsou na něm uvalena věcná břemena. Důležitým přínosem pro práci DI byl nákup **dvou nových terénních automobilů**, které umožnily lepší pohyb v náročném terénu a rychlý přístup vrchních inspektorů k místům MU. Výrazné ušetření cca 40 % nákladů představovala **nová smlouva s telekomunikačním operátorem**, uzavřená od 1. prosince 2008.

V roce 2008 realizovala DI průběžné financování zejména trvalých výdajů, jako je nájemné a služby s tím spojené, energie a nezbytných výdajů v závislosti na intenzitě odborných činností, které zabezpečuje z ustanovení zákonných norem a statutu. Významným výdajem byla úhrada za preventivní kampaň, nicméně rozpočet a rovnoměrnost čerpání ovlivnily také některé neplánované výdaje jako sankce za nezaměstnávání osob se změněnou pracovní schopností, výplata odstupného, náhrady za pracovní úraz, spor s Finančním ředitelstvím hl. m. Prahy (viz níže) a také náročnost objasnění některých mimořádných událostí, zejména MU v Moravanech. Rovnoměrnost čerpání ovlivnily také změny investičních záměrů, realizované především v závěru roku. I v roce 2008 byla DI v rámci omezeného rozpočtu nucena šetřit a zvažovat větší výdaje, navíc přišla o možnost čerpání části ušetřených finančních prostředků z rezervního fondu.

kategorie majetku	stav k 31. 12. 2008
software (013)	1 291 388,00 Kč
drobný dlouhodobý nehmotný majetek (018)	723 081,75 Kč
umělecká díla a předměty (032)	126 000,00 Kč
samostatné movité věci a soubory movitých věcí (022)	15 757 202,12 Kč
drobný dlouhodobý hmotný majetek (028)	9 970 120,04 Kč

Klíčovým faktorem stabilizace instituce zůstává nízký počet 55 systemizovaných míst, ale dlouhodobě neuspokojivý stav panuje také v oblasti nedostatečného odměňování a s tím souvisejícím problematickým náborem nových zaměstnanců a udržení stávajících odborníků. Průměrný přepočtený počet zaměstnanců v roce 2008 byl 53 zaměstnanců.

KONTROLY NA DRÁŽNÍ INSPEKCI V ROCE 2008

Vnitřní kontrolní systém na Drážní inspekci je upraven stejnojmenným služebním předpisem a je tvořen řídicí kontrolou a interním auditem. **Řídicí kontrola** na DI se skládá z předběžné kontroly, na které se podílejí všichni zaměstnanci, zejména pak vedoucí zaměstnanci a ekonom, a průběžné a následné kontroly, kterou vykonává tříčlenná komise interní kontroly jmenovaná generálním inspektorem z řad zaměstnanců.

Z důvodu extrémního vytížení zaměstnanců DI v průběhu roku 2008, zejména v souvislosti se šetřením závažných kauz, jejich náročností a složitostí, projevující se v řízení

se všemi zúčastněnými subjekty, jež zastupují komerční advokátní kanceláře, a rovněž v souvislosti s nejrůznějšími ataky na DI, které šetření těchto kauz doprovázely, nebyly zajištěny odpovídající podmínky pro příznivé kontrolní prostředí. Svou roli přitom také sehrál faktor podhodnocené systemizace, na což byl věcně příslušný útvar ministerstva dopravy opakovaně upozorňován.

Předběžná kontrola byla vykonávána kontinuálně v průběhu roku 2008 a týkala se oblasti ekonomicko-správní i oblasti odborné, tj. agendy výkonu státního dozoru ve věcech drah a mimořádných událostí. Pravidelnou součástí předběžné kontroly byly inventury všech pokladen a cenin (každý měsíc) a porovnávání stavu majetkových účtů v účetnictví s evidencí majetku.

V rámci průběžné a následné kontroly byly na rok 2008 naplánovány čtyři kontrolní akce: kontrola majetku (porovnání fyzického stavu majetku a evidence majetku, tj. zda umístění majetku souhlasí s jeho evidencí), personalistika (čerpání stravenek v návaznosti na docházku a cestovní příkazy), dokumentace výkonu státního dozoru ve věcech drah a kontrola autoprovozu (záznamy o provozu vozidel). S ohledem na výše uvedené okolnosti byly ovšem provedeny jen **dvě kontrolní akce**:

- **Dokumentace výkonu státního dozoru**, kdy kontrola prokázala správnost nastaveného systému a odhalila ojedinělé nedůslednosti v administraci výkonu státního dozoru stanovené služebními předpisy DI. Zároveň byla dokončena centrální databáze státních dozorů, která zaručuje jednotnost všech útvarů DI při výkonu státního dozoru ve věcech drah a zároveň nepřetržitý dohled a kontrolu ze strany vedoucích zaměstnanců nad průběhem této agendy;
- **Evidence docházky** se zaměřením na oprávněnost čerpání stravenek v návaznosti na docházku a cestovní příkazy, kdy kontrola prokázala správnost nastaveného systému a odhalila jen ojedinělé nesrovnalosti u jednotlivých zaměstnanců. Zároveň byla dokončena databáze docházky, která zaručuje křížovou kontrolu docházky, pracovních cest a čerpání stravenek a zautomatizované vedení této agendy, nepřetržitý dohled a kontrolu ze strany odpovědných a vedoucích zaměstnanců.

Zjištění z kontrol komise interní kontroly nedávala nutnost oznámení státnímu zastupitelství nebo policejním orgánům, případně místně příslušnému správci daně či jiným příslušným orgánům. Ojedinělé pochybení konkrétních zaměstnanců lze jednoznačně přisoudit extrémnímu pracovnímu vyčerpání a podhodnocení systemizace DI.

Kontrolní akce týkající se autoprovozu byla přesunuta na rok 2009 a kontrolní akce související s majetkem DI byla zrušena, resp. bylo rozhodnuto, že pravidelná inventarizace majetku k 31. prosinci 2008 bude provedena nikoliv dílčími inventarizačními komisemi jednotlivých útvarů jako v předchozích letech, ale tříčlennou komisí pro všechny útvary DI. Toto rozhodnutí se ukázalo jako správné a komise kromě zákonem dané povinnosti splnila i cíle interní kontroly.

Interní audit na Dražní inspekci vykonává vrchní rada. Jeho činnost v roce 2008 spočívala zejména v poradenské a konzultační činnosti.

Ministerstvo práce a sociálních věcí rozhodnutím ze dne 24. listopadu 2008 zrušilo rozhodnutí Úřadu práce hlavního města Prahy a zastavilo řízení proti DI, které zahájilo na základě kontroly, která probíhala od 25. června 2007, se zaměřením na plnění povinnosti zaměstnávat osoby se zdravotním postižením, ve výši povinného podílu těchto osob na celkovém počtu zaměstnanců zaměstnavatele.

V průběhu roku 2008 na DI pokračovala kontrola Finančního ředitelství pro hl. město

Prahu (FŘ), která byla zahájena už v roce 2007, se zaměřením na hospodaření za roky 2005 a 2006, ale ani k datu vydání této výroční zprávy nebyla kontrola ukončena, respektive FŘ předalo kauzu příslušnému finančnímu úřadu.



ZÁVĚR



Drážní inspekce se v roce 2008 zapsala do dějin České republiky jako sebevědomá instituce, která dokáže v zájmu bezpečnosti hájit zájmy celé společnosti a která se postavila proti nejrůznějším formám nátlaku. Díky nasazení všech zaměstnanců se jí podařilo obstát v rovině institucionální i odborné a splnit všechny cíle, které si stanovila. Rok 2008 se tak přes jeho obtížnost nakonec stal jedním z nejúspěšnějších roků za dobu existence instituce.

V roce 2008 eviduje DI na všech dráhách v České republice celkem 4 154 mimořádných událostí, což ve srovnání s rokem 2007 představuje snížení o 130 případů. Následkem MU bylo usmrceno celkem 245 osob a 829 osob bylo zraněno. Oproti roku 2007 bylo o 9 % více osob usmrceno a počet zraněných se zvýšil dokonce o 31,4 %. Důvodem značného počtu usmrcených osob je vysoký podíl střetů drážních vozidel s osobami, které vstupovaly do veřejnosti nepřístupného obvodu dráhy, a velký počet zraněných osob při závažných nehodách. Z celkového počtu mimořádných událostí nebyla v 77 % případů odpovědnost na straně provozovatelů.

Na **železničních přejezdech** byl v roce 2008 zaznamenán **nejnižší počet nehod** od roku 2003, na druhou stranu na nich ale **zahynulo 45 osob**, což ve srovnání z rokem 2007 znamená zvýšení počtu o 45,2 %. Vzhledem k závažnosti těchto nehod 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.

V roce 2008 DI vykonala celkem **1 504 státních dozorů**, což oproti roku 2007 představuje **zvýšení o 8,8 %**. Ve 356 případech se jednalo o státní dozory oznámené, 942 případech o neoznámené a 206 případech o státní dozory zaměřené na činnost provozovatelů drah a dopravců po mimořádné události.

Zaměření SD na jednotlivé druhy drah i počty zjištěných nedostatků zůstaly v roce 2008 na podobné úrovni jako v předchozích dvou letech, výrazný nárůst byl ovšem zaznamenán v počtech SD vykonaných na základě podnětů občanů. Na rozdíl od ojedinělých případů v roce 2007 jich DI v roce 2008 vykonala celkem 40.

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, systematicky a bez jakéhokoliv omezování** – zejména výkonem neoznámeného státního dozoru, 24 hodin denně, 365 dnů v roce. Velký význam v tomto směru měla také mediální a osvětová činnost, v níž DI hodlá i nadále pokračovat.

Na dosavadní vývoj hodlá DI navázat také v roce 2009. V oblasti šetření mimořádných událostí bude pokračovat v nastavených pravidlech objektivního nezávislého šetření a ve výkonu státního dozoru se zaměří na kontrolní činnost provozovatelů, která je v mnoha případech prováděna pouze formálně, prověrky systémů provozování dráhy a drážní dopravy v celé České republice a dodržování těchto systémů zaměstnanci provozovatelů. Pozorně očekává rovněž výsledky dlouho odkládané realizace svých bezpečnostních doporučení, zejména zajištění jednotného označení všech železničních přejezdů.