



***VÝROČNÍ ZPRÁVA 2009***



## Obsah

<b>Úvod</b> .....	<b>5</b>
Sedmý rok činnosti Drážní inspekce.....	6
Základní personální údaje.....	8
<b>Mimořádné události</b> .....	<b>9</b>
Šetření mimořádných událostí.....	10
Nehodovost roku 2009 ve srovnání s předchozími lety.....	11
Rozbor mimořádných událostí roku 2009.....	12
Mimořádné události na neželezničních dráhách a v metru.....	15
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	17
Střety vlaků s osobami na dráze celostátní, regionální a vlečkách.....	19
Mimořádné události šetřené na místě jejich vzniku.....	21
Mimořádné události a Evropská železniční agentura.....	27
Mimořádné události šetřené Drážní inspekcí v plném rozsahu.....	29
Opatření k předcházení mimořádným událostem.....	30
Správní řízení.....	34
Shrnutí mimořádných událostí.....	35
<b>Výkon státního dozoru</b> .....	<b>37</b>
Výkon státního dozoru.....	38
Státní dozory v roce 2009.....	39
Rozbor státních dozorů v roce 2009.....	39
Tematické státní dozory.....	41
Vývoj nedostatků u jednotlivých provozovatelů.....	44
Následná opatření.....	44
Vývoj výkonu státního dozoru.....	45
Výkon státního dozoru na železničních přejezdech.....	45
Shrnutí výkonu státního dozoru.....	46
<b>Komunikace s veřejností</b> .....	<b>47</b>
Otevřená komunikace.....	48
Drážní inspekce v médiích.....	48
Prevence a osvěta.....	49
Hodnocení prevence, osvěty a mediální činnosti.....	51
<b>Další činnost</b> .....	<b>53</b>
Spolupráce s partnery.....	54
Mezinárodní spolupráce.....	54
Vnitřní činnost Drážní inspekce.....	56
Ze života Drážní inspekce.....	56
Semináře, vzdělávání a majetkové poměry.....	57
Kontroly na Drážní inspekci v roce 2009.....	58
Protikorupční opatření a stížnosti.....	60
<b>Závěr</b> .....	<b>61</b>





## ***ÚVOD***

## SEDMÝ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

**Drážní inspekce** je správní úřad a svou činnost zahájila 1. ledna 2003 ustanovením zákona č. 77/2002 Sb. jako organizace nezávislá na všech státních institucích a jakémkoli provozovateli drah a drážní dopravy. Z pohledu Evropské unie je Drážní inspekce vnímána jako národní vyšetřovací orgán.

Prvořadým úkolem Drážní inspekce je zjišťování příčin a okolností **mimořádných událostí** s cílem zabránit jejich opakování. Ačkoliv v roce 2009 nepatrně narostl počet mimořádných událostí na 4 198, tak **usmrčených osob (221)** na dráhách bylo **nejméně** od roku 2003. Drážní inspekce v rámci předcházení vzniku mimořádných událostí dává provozovatelům bezpečnostní doporučení, která jsou závazná a na základě kterých jsou provozovatelé povinni přijmout vlastní opatření. Od roku 2006 Drážní inspekce vydala **92 bezpečnostních doporučení**.

Drážní inspekce v roce 2009 provedla **1419** preventivních **státních dozorů**. Systematickou a důslednou kontrolou vedla provozovatele drah a drážní dopravy ke zvyšování bezpečnosti provozu. V roce 2009 kladla Drážní inspekce opět hlavní důraz na **namátkové státní dozory (753)**, které jsou stěžejní při odhalování potenciálních rizik a nedostatků v reálném provozu. Kromě výkonu preventivních státních dozorů věnovala v roce 2009



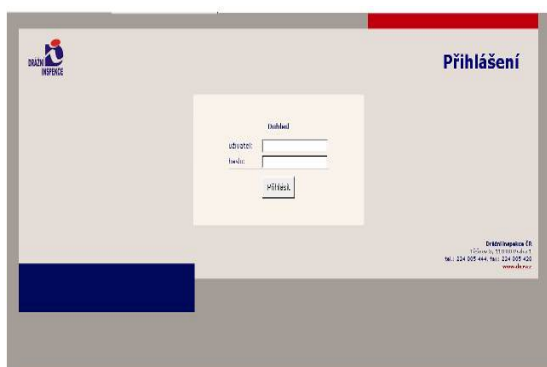
Drážní inspekce zvýšenou pozornost **tématickým státním dozorům** zaměřeným na železniční přejezdy, viditelnost návěstidel a návěstí, kontrolu rychlosti tramvajů. Drážní inspekce neustále vyhodnocuje poznatky z provedených státních dozorů a podle toho svou činnost optimalizuje tak, aby vedle rutinní prevence cíleně kontrolovala rizikové jevy. Během roku 2009 Drážní inspekce provedla státní dozor na 529 železničních přejezdech, při nichž zjistila **137 nedostatků, což odpovídá nárůstu podílu počtu zjištěných nedostatků na jednom železničním přejezdu oproti předchozímu roku o 200 %**.

Drážní inspekce v roce 2009 pokračovala v preventivních kampaních započatých v předchozích letech: **Řidič – postrach přejezdů, HURÁ na cesty, série dvanácti motivů** preventivní kampaně z roku 2007. V průběhu roku 2009 byl oficiálně představen film z dílny Drážní inspekce **Hazardéry železnice zabíjí**. K prezentaci tohoto filmu využívala své webové stránky, na kterých je film volně ke stažení, a také s ním byla veřejnost seznámena na preventivních akcích, kterých se Drážní inspekce účastnila: **Preventivní vlak** nebo **Týden mobility**. Drážní inspekce se stala partnerem akce **Držte se!** na železničním zkušebním okruhu ve Velimi, která byla zaměřena na simulaci reálných situací zapříčiněných nezodpovědným chováním v okolí železnice a byla určena především pro novináře, jenž získané informace dále šířili mezi laickou i odbornou veřejnost.

V roce 2009 patřila Drážní inspekce ČR ke špičce mezi evropskými nezávislými vyšetřovacími orgány. V zájmu prohlubování odbornosti se zúčastnila vysoce ceněných odborných seminářů zaměřených na problematiku bezpečnostně orientovaného šetření

nehod pořádaných Kanadským vyšetřovacím orgánem (TSB) přímo v Kanadě, kam byla Drážní inspekce jako jedna z mála zahraničních účastníků pozvána. Drážní inspekce pokračovala v činnosti pracovních skupin v rámci Evropské železniční agentury (ERA). Spolupracovala na přípravě nové celoevropské databáze nehod ERAIL, do které byly převzaty některé unikátní prvky databáze Drážní inspekce. V roce 2009 byla Drážní inspekce mezi zeměmi zařazených do projektu, jehož cílem je ověření nově vytvořené klasifikace příčin mimořádných událostí.

Rok 2009 byl na Drážní inspekci velice náročný i po stránce vnitřní činnosti. V tomto roce padlo finální rozhodnutí ohledně pozice generálního inspektora Drážní inspekce. Staronový **generální inspektor Mgr. Roman Šigut** byl s účinností od 1. května 2009 vládou opět jmenován do funkce generálního inspektora Drážní inspekce. Jmenování proběhlo na základě původního výběrového řízení z roku 2007, kdy byl jako nejvhodnější kandidát na post generálního inspektora doporučen právě Mgr. Roman Šigut.



V návaznosti na již dokončené etapy proběhla další fáze **elektronizace administrativy**, především zavedením elektronického vedení docházky, byla spuštěna **elektronická databáze státních dozorů** a probíhal vývoj a přípravy na spuštění Centrální spisové služby. Nová databáze státních dozorů byla vrchními inspektory sice rozporuplně přijata, ale její zavedení přineslo snížení pracovní zátěže, zlepšení přehlednosti, lepší dostupnost statistických dat a analýzy trendů

a usnadnilo spolupráci a výměnu informací mezi zaměstnanci Drážní inspekce.

Rok 2009 byl opět poznamenán velkou fluktuací zaměstnanců Drážní inspekce. Tentokrát se na zvýšené fluktuaci podepsala destabilizace, způsobená ohlášením snížení systemizace od 1. 1. 2010 o dva zaměstnance a připravovaným záměrem na zrušení, respektive sloučení Drážní inspekce. Ke změnám docházelo jak na klíčových pozicích ve vedení Drážní inspekce, tak na postech vrchních inspektorů. Drážní inspekce se v průběhu celého roku vypořádávala s **nedostatkem zaměstnanců**, což se projevovalo na jejich extrémním vytížení. V oblasti personální měla Drážní inspekce systemizaci pouhých 55 zaměstnanců, ale ani v roce 2009 se jí nepodařilo 100 % naplnit během celého roku, a to především z platových důvodů. Všech 55 míst se po zdlouhavém a náročném výběru kvalifikovaných lidí podařilo obsadit a za odešlé zaměstnance získat odpovídající náhradu, a tím ulehčit práci dlouhodobě přetížených zaměstnanců, aby následně o 2 místa Drážní inspekce počátkem roku 2010 přišla, přestože by měla mít vzhledem k rozsahu agendy naopak až o 9 zaměstnanců více.

Ve druhé polovině roku 2009 se na Ministerstvu dopravy připravoval projekt na zrušení, respektive sloučení Drážní inspekce s Ústavem pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod. Cílem projektu měla být údajná úspora zaměstnanců ve státní správě. Vznik podobného projektu byl pro Drážní inspekci šokující a především nebylo

jasné, proč byly vybrány zrovna tyto organizační složky a proč se má bourat instituce, která svou širokou působností a specifickými podmínkami České republiky, kterými jsou jedna z nejhustší železniční sítě na světě, enormní počet stanic, přejezdů, drážních vozidel, při systemizaci pouhých 55 zaměstnanců zvládá všechny povinnosti, které jí ukládá zákon a svou činností a metodikou inspiruje celou Evropu. Navíc nově vzniklá instituce by, alespoň dle předloženého konceptu, šetřila pouze závažné nehody, kterých je každý rok méně než 10 zejména kvůli legislativnímu požadavku na velmi vysokou škodu, a další nehody (především srážky a vykolejení) či ohrožení, která by za změněných podmínek mohla vést ke vzniku závažné nehody, by se z kapacitních důvodů vůbec neřešila, čímž by se Česká republika dobrovolně vzdala nezávislého šetření a spoléhala by se na objektivnost šetření zainteresovaných provozovatelů, avšak zároveň by tím porušila přístupové závazky vůči Evropské unii.

## ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Na Drážní inspekci na konci roku 2009 pracovalo celkem **53 zaměstnanců**, z čehož bylo 45 (84,91 %) mužů a 8 (15,09 %) žen. Během roku 2009 na Drážní inspekci nastoupilo 9 nových lidí a zároveň 9 zaměstnanců Drážní inspekce opustilo.

Členění zaměstnanců podle věku a pohlaví k 31. 12. 2009

věk	muži	ženy	celkem	%
Do 20 let	0	0	0	0
21 – 30 let	7	1	8	15,09
31 – 40 let	7	4	11	20,75
41 – 50 let	16	2	18	33,96
51 – 60 let	5	1	6	11,32
61 a více	10	0	10	18,88
<b>celkem</b>	<b>45</b>	<b>8</b>	<b>53</b>	<b>100</b>
<b>%</b>	<b>84,91</b>	<b>15,09</b>	<b>100</b>	<b>X</b>

Členění zaměstnanců podle vzdělání a pohlaví k 31. 12. 2009

Vzdělání	muži	ženy	celkem	%
základní	0	0	0	0
vyučen	0	0	0	0
střední odborné	0	0	0	0
úplné střední	2	0	2	3,78
úplné střední odborné	21	4	25	47,17
vyšší odborné	0	0	0	0
vysokoškolské	22	4	26	49,05
<b>celkem</b>	<b>45</b>	<b>8</b>	<b>53</b>	<b>100</b>

Celkem 26 zaměstnanců na Drážní inspekci dokončilo vysokoškolské vzdělání a 25 zaměstnanců mělo zakončeno střední odborné vzdělání. Zbývá dva zaměstnanci měli dokončeno úplné střední vzdělání.

Celkový údaj o vzniku a skončení pracovních poměrů v roce 2009

počet	
nástupy	9
odchody	9





## ***MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI***

## ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Mimořádnou událostí (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

<b>Závažná nehoda</b> v drážní dopravě je srážka drážních vozidel nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterému došlo při provozování drážní dopravy s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu (alespoň 5 000 000 korun).
<b>Nehoda</b> je srážka nebo vykolejení drážního vozidla, nejsou-li závažnou nehodou, střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací nebo mimo ně, smrt nebo újma na zdraví osob, vzniklá v souvislosti s pohybujícími se drážními vozidly, dále požáry drážních vozidel a jiné události na zařízení dráhy za podmínky vzniku značné škody (alespoň 500 000 Kč).
<b>Ohrožení</b> je mimořádná událost, která není závažnou nehodou nebo nehodou.

Všichni provozovatelé dráhy a drážní dopravy mají za povinnost zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU a předcházet jejich vzniku. Tato povinnost vychází ze zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a prováděcí vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách. Dražní inspekce plní roli národního vyšetřovacího orgánu a provádí nezávislé šetření nejzávažnějších případů a zároveň dozor nad zjišťováním příčin a okolností vzniku MU prováděným provozovateli drah a drážní dopravy.

V ústředí Dražní inspekce je v nepřetržitém provozu **Centrální ohlašovací pracoviště**, 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. Agenda MU je vedena v centrální databázi, která obsahuje veškerá data a dokumenty týkající se mimořádných událostí.



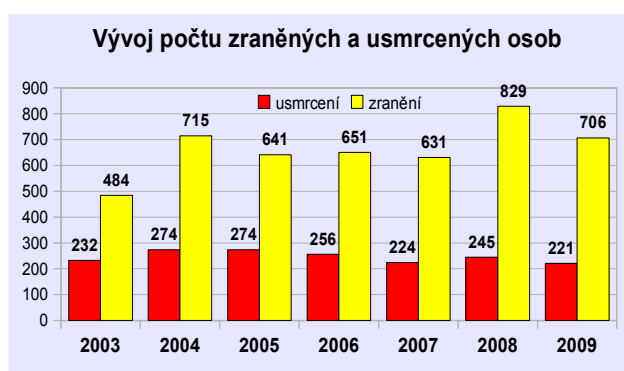
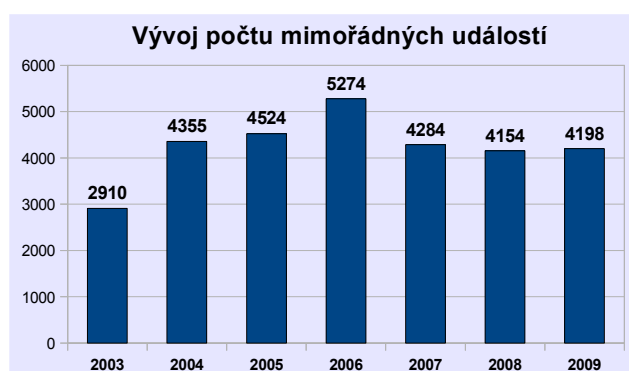
V roce 2009 prováděla Dražní inspekce dozorování, resp. šetření MU, za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku MU na dráhách. Ve snaze odhalovat potenciální bezpečnostní rizika, navrhnout účinná preventivní opatření a snižovat počty nehod a jejich následků se podrobně zaměřila zejména na MU závažnějšího charakteru a dále na nehody a ohrožení, které se opakovaly nebo za jiných okolností mohly vést k závažným nehodám.

Dražní inspekce splnila v oblasti mimořádných událostí 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, předložila souhrnnou Výroční zprávu národního vyšetřovacího orgánu a všechny závěrečné zprávy ze šetření jednotlivých MU, včetně sdělení o opatřeních přijatých na základě vydaných bezpečnostních doporučení.

## NEHODOVOST ROKU 2009 VE SROVNÁNÍ S PŘEDCHOZÍMI LETY

Za rok 2009 Drážní inspekce eviduje **celkem 4 198 MU**, což ve srovnání s rokem 2008 představuje zvýšení počtu MU o 44 případů. V kategorii závažných nehod eviduje Drážní inspekce za rok 2009 celkem 5 případů (2008 – 6 případů). V kategoriích nehod a ohrožení je patrný pozitivní trend snižování počtu MU na dráze celostátní a vlečkách, naopak na dráze regionální (o 18 více), tramvajové (o 89 více) a lanové (o 2 více) je zaznamenáno dílčí zvýšení počtu MU. Na ostatních dráhách je počet MU s rokem 2008 podobný.

Příznivý obrat ve srovnání s předchozím rokem nastal v oblasti následků nehod. Počet **usmrcených osob se snížil o 24** a počet **zraněných osob se snížil o 123**.



2009	závažné nehody	nehody	ohrožení
dráha celostátní	4	654	472
dráha regionální	0	168	8
dráha vlečka	0	131	29
dráha tramvajová	1	2269	75
dráha trolejbusová	0	326	35
dráha speciální	0	12	7
dráha lanová	0	7	0
<b>celkem</b>	<b>5</b>	<b>3567</b>	<b>626</b>

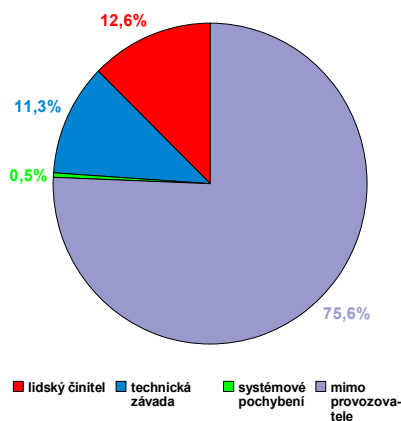
2009	počet mimořádných událostí	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
dráha celostátní	1130	195	217
dráha regionální	176	18	52
dráha vlečka	160	2	8
dráha tramvajová	2345	5	338
dráha trolejbusová	361	0	73
dráha speciální	19	1	11
dráha lanová	7	0	7
<b>celkem</b>	<b>4198</b>	<b>221</b>	<b>706</b>

Následkem MU bylo v roce 2009 **usmrceno celkem 221 osob**, což je o 9,8 % méně než v roce 2008 a nejméně od roku 2003, a **706 osob** bylo **zraněno** (o 14,8 % méně než v roce 2008), přičemž 135 zranění je evidováno jako těžkých. V porovnání s rokem 2008 je zjevný značný pokles v počtu usmrcených a zraněných osob, jenže rok 2008 byl nejhorší v počtu zraněných a čtvrtý nejtragičtější, co se usmrcených týče, v historii Drážní inspekce. Ve statistice jsou zahrnuty rovněž osoby, které jednaly v sebevražedném úmyslu.

**Provozovatelé** drah a drážní dopravy **nenesli v roce 2009 odpovědnost za vznik MU v 75,6 % případech, čímž došlo k poklesu oproti roku 2008 o 1,4 %**. V porovnání s rokem 2008 se celkový počet MU s příčinou na straně provozovatelů zvýšil u technických závad o 2,7 %, u lidského činitele se naopak lehce snížil o 0,3 % a o 1,1 % se snížil u systémových pochybení. Vývoj počtu MU v krajích ukazuje, že ve většině z nich se jejich počet mírně zvýšil, nejvíce o 40 případů v Jihočeském kraji, naopak nejvíce klesla nehodovost ve Středočeském kraji (o 45 MU). Nejvíce osob při MU zahynulo

v Jihomoravském kraji (2009 – 37, 2008 – 32), k výraznému zvýšení počtu obětí o 12 případů došlo ve Zlínském kraji (2009 – 19, 2008 – 7). Naopak významný pokles v počtu usmrcených osob byl zaznamenán ve Středočeském kraji (2009 – 25, 2008 – 43).

Mimořádné události v roce 2009 dle odpovědnosti



Mimořádné události na dráhách v roce 2009 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	146	11	28
Jihomoravský	831	37	101
Karlovarský	58	5	18
Královéhradecký	71	7	9
Liberecký	94	6	17
Moravskoslezský	588	31	145
Olomoucký	178	17	37
Pardubický	125	18	13
Plzeňský	202	8	37
Praha	1335	13	213
Středočeský	225	25	31
Ústecký	170	20	27
Vysočina	62	4	5
Zlínský	113	19	25

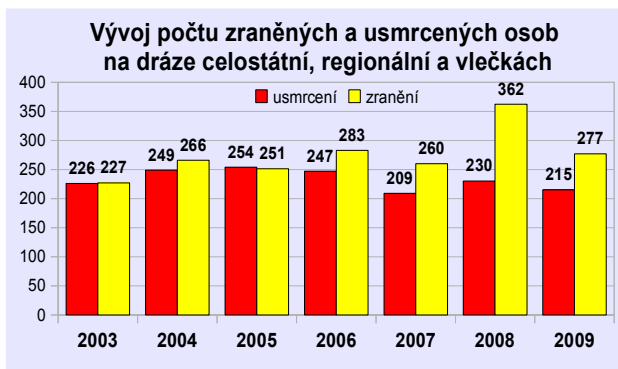
celkem	4198	221	706
--------	------	-----	-----

## ROZBOR MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ ROKU 2009

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

Na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách Dražní inspekce v roce 2009 evidovala celkem **1 466 MU**, což je o 2,9 % méně než v roce 2008, kdy zaznamenala 1 510 MU, nižší byly rovněž ztráty na lidských životech i počty zraněných. Pozitivní vývoj v počtu MU za uplynulé období si lze vysvětlit účelnou prevencí a důsledným výkonem státních dozorců Dražní inspekcí nad šetřením MU jednotlivými provozovateli, v důsledku čehož dochází k zavádění stále účinnějších opatření k předcházení vzniku MU.

Celkem na dráze celostátní, regionální a na vlečkách v roce 2009 zahynulo 215

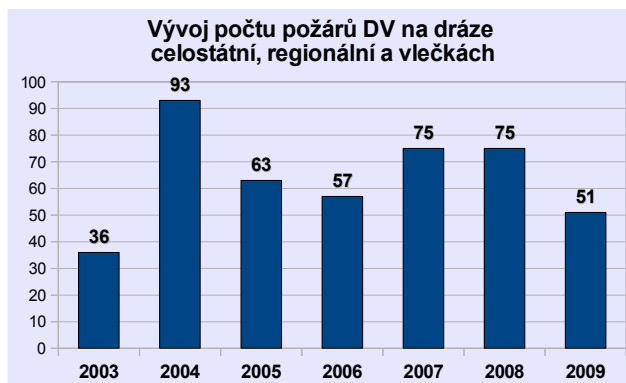
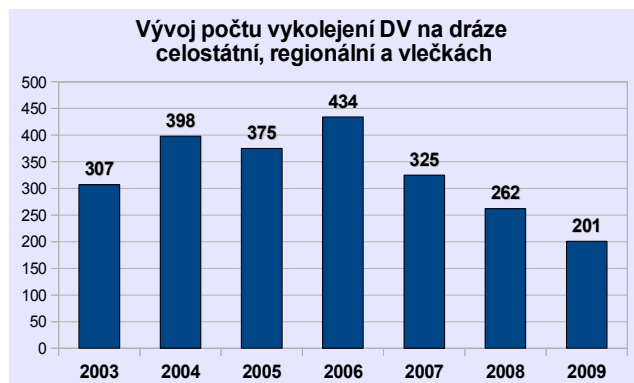
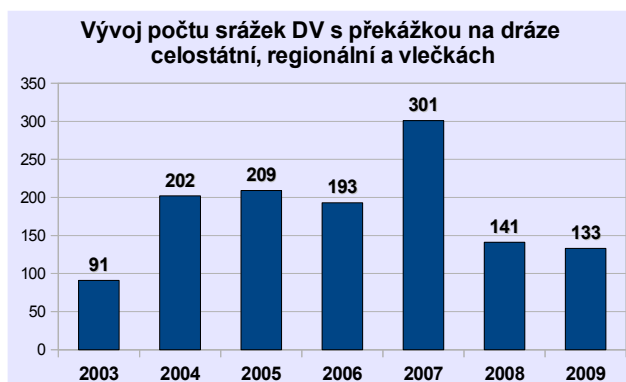
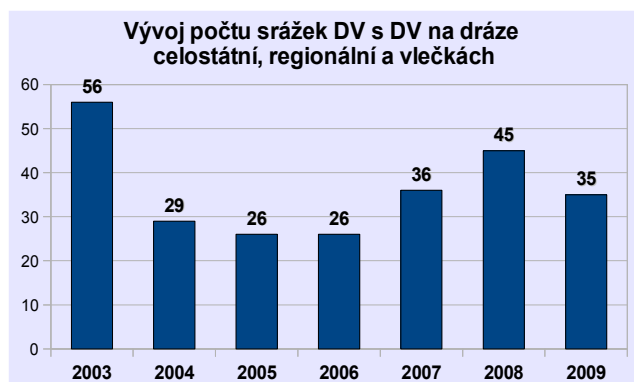


osob a 277 jich bylo zraněno. Z celkového počtu usmrcených a zraněných osob na všech dráhách tedy zemřelo na železnici (vyjma metra) 97,3 % (o 15 osob méně než v roce 2008) a 39,2 % bylo zraněno (o 85 osob méně než v roce 2008). Pozitivně je vnímán fakt, že v roce 2009 při MU s příčinou na straně provozovatele nezemřel ani jeden člověk (2008 – 7 osob), zraněno ovšem bylo 77 osob, což představuje nárůst oproti roku 2008 o 49 osob. Největší podíl na počtu zraněných osob měla v loňském roce srážka vlaků mezi stanicemi Paskov a Vratimov na Ostravsku, kde bylo zraněno 57 osob.

## Vývoj jednotlivých druhů MU na dráze celostátní, regionální a vlečkách

druh MU	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
srážky DV s DV	56	29	26	26	36	45	35
srážka DV s překázkou	91	202	209	193	301	141	133
vykolejení DV	307	398	375	434	325	262	201
požáry DV	36	93	63	57	75	75	51
projetí návěstidel	59	58	83	85	53	69	70
střety s osobou	228	221	252	274	239	241	243
střetnutí na přejezdech	298	287	274	288	257	247	227
ostatní MU	678	1448	1573	1346	527	430	506

Počet většiny sledovaných druhů MU na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách v loňském roce se v porovnání s rokem 2008 snížil. Konkrétně počet srážek drážních vozidel (DV) ve srovnání s rokem 2008 o 22,2 % (o 10 případů), počet srážek s překázkou o 5,7 % (o 8 případů) a počet vykolejení o 23,3 % (o 61 případů). Počet požárů drážních vozidel rovněž zaznamenal pokles o 32 % (o 24 případů), kde k tomuto příznivému vývoji přispělo zejména snížení počtu požárů na dráze celostátní. Projetí návěstidel, tj. nezastavení vlaku před návěstí zakazující jízdu, vyjma náhlé změny návěstního znaku, a počet střetů s osobami je podobný s rokem 2008. Počet nehod na železničních přejezdech rovněž zaznamenal v roce 2009 pozitivní vývoj, kdy došlo v porovnání s rokem 2008 ke snížení o 8,1 % na 227 případů. To představuje vůbec nejnižší hodnotu od vzniku Dražní inspekce (podrobně viz kapitola Mimořádné události na železničních přejezdech).





Celkem se na dráze **celostátní** v roce 2009 stalo **1 130 MU**, na dráze **regionální** **176 MU** a na **vlečkách** **160 MU**. Z těchto čísel je patrné, že naprostá většina mimořádných událostí na železnici se odehrává na dráhách celostátních, které jsou svou délkou i rozsahem provozu nejvýznamnější částí české železniční sítě. V roce 2009 na dráze **celostátní** Dražní inspekce nejčastěji evidovala **střet vlaků s osobou** (213 případů), přičemž nejvíce nehod bylo zaznamenáno ve Středočeském kraji (165 případů). Na dráze **regionální** bylo v roce 2009 ze sledovaných druhů MU zaznamenán největší počet **střetnutí na železničních přejezdech** (91 případů), nejvíce MU bylo zaznamenáno opět ve Středočeském kraji (31 případů). Na **vlečkách** bylo v roce 2009 nejčastějším druhem MU **vykolejení** drážních vozidel, nejvíce MU bylo zaznamenáno v Moravskoslezském kraji (67 případů), kde je největší vlečková síť v celé republice.

Počty mimořádných událostí na dráze celostátní v roce 2009 dle krajů a dle druhů MU

kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	projetí návštěvdel	střety s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	3	5	9	4	6	6	18	23	74
Jihomoravský	6	7	15	2	5	35	7	59	136
Karlovarský	1	0	2	3	2	11	3	20	42
Královéhradecký	1	4	4	2	1	8	9	12	41
Liberecký	0	9	6	0	1	4	11	3	34
Moravskoslezský	3	11	5	7	9	27	8	70	140
Olomoucký	2	8	7	1	6	16	8	28	76
Pardubický	1	2	4	2	1	16	4	50	80
Plzeňský	0	2	6	3	0	12	4	13	40
Praha	1	7	8	3	11	14	2	29	75
Středočeský	3	20	23	9	11	21	18	60	165
Ústecký	3	12	6	8	9	23	16	42	119
Vysočina	2	5	0	2	2	4	3	23	41
Zlínský	3	3	1	2	4	16	10	28	67
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>29</b>	<b>95</b>	<b>96</b>	<b>48</b>	<b>68</b>	<b>213</b>	<b>121</b>	<b>460</b>	<b>1130</b>

Počty mimořádných událostí na dráze regionální v roce 2009 dle krajů a dle druhů MU

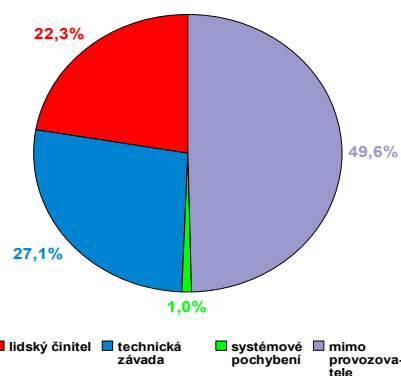
kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	projetí návštěvdel	střety s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	0	4	5	1	0	0	10	3	23
Jihomoravský	0	2	1	0	0	1	5	0	9
Karlovarský	0	0	2	1	0	2	2	1	8
Královéhradecký	0	0	0	0	0	1	8	0	9
Liberecký	0	4	1	0	0	3	5	0	13
Moravskoslezský	0	1	0	0	0	8	13	2	24
Olomoucký	0	3	0	0	0	0	3	0	6
Pardubický	0	0	0	0	0	0	6	0	6
Plzeňský	0	3	0	0	0	0	4	0	7
Praha	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Středočeský	0	5	1	1	0	8	14	2	31
Ústecký	0	2	2	0	0	2	5	2	13
Vysočina	0	3	1	0	0	1	8	0	13
Zlínský	0	2	0	0	0	3	8	0	13
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>91</b>	<b>10</b>	<b>176</b>

**Počty mimořádných událostí na vlečce v roce 2009 dle krajů a dle druhů MU**

kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	projetí návěstidel	střety s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	0	0	5	0	0	0	1	1	7
Jihomoravský	0	0	1	0	0	0	0	1	2
Karlovarský	1	0	2	0	0	0	0	0	3
Královéhradecký	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Liberecký	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Moravskoslezský	4	2	32	0	1	0	6	22	67
Olomoucký	0	1	10	0	0	0	0	0	11
Pardubický	0	1	2	0	0	0	2	0	5
Plzeňský	0	3	2	0	0	0	0	1	6
Praha	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Středočeský	0	0	19	0	0	0	2	8	29
Ústecký	1	2	11	0	1	0	2	3	20
Vysočina	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Zlínský	0	0	3	0	0	1	2	0	6
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>91</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>36</b>	<b>160</b>

Z příčiny na straně provozovatelů došlo na dráze celostátní, regionální a na vlečkách v roce 2009 k 739 MU (50,4 % z celkového počtu železničních nehod), což je zvýšení oproti roku 2008 o 1,3 %. Nárůst o 6,1 % Dražní inspekce zaznamenala u technických závad, naopak poklesl o 2,1 % počet selhání lidského činitele a o 2,6 % počet systémových pochybení.

Mimořádné události v roce 2009 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) Dražní inspekce v roce 2009 evidovala **2 732 MU**. Oproti roku 2008 se jejich počet zvýšil o 3,3 % (88 případů). Celkem bylo v roce 2009 usmrceno 6 osob, z toho 5 osob zemřelo na dráze tramvajové a 1 osoba na dráze speciální. Počet usmrcených osob na těchto dráhách byl v roce 2009 nejnižší od vzniku Dražní inspekce a v porovnání s rokem 2008 se snížil o 11 osob (o 60 %). Za rok 2009 bylo na těchto dráhách zraněno 429 osob, což znamená meziroční pokles o 8,14 % (2008 – 467). Nejvíce zraněných (338) je evidováno na dráze tramvajové a na dráze trolejbusové 73.



Celkem se na dráze **tramvajové** stalo **2 345 MU**, což je o 89 případů (4 %) více než v roce 2008. K mírnému nárůstu opět došlo u srážek drážních vozidel s překážkou (o 3,5 %), což je dáno zejména zvyšujícím se provozem na pozemních komunikacích ve velkých městech a nekázní účastníků silničního provozu. Nárůst o 300 % byl zaznamenán v počtu projetí návěstidel zakazujících jízdu. V roce 2009 byla projeta 4 návěstidla, zatímco v roce 2008 pouze jedno. Počet srážek drážních vozidel byl v roce 2009 evidován v 85 případech (2008 – 84). U ostatních sledovaných druhů MU došlo v roce 2009 ke snížení počtu případů, nejvíce o 50 % v počtu střetnutí na tramvajových přejezdech a o 30 % u požárů drážních vozidel. Z porovnání počtu MU podle jednotlivých měst je zřejmé, že tyto hodnoty jsou závislé na velikosti města a délce tramvajové sítě. Dlouhodobě je nejvíce MU na dráze tramvajové evidováno v Praze.

Počty mimořádných událostí na dráze tramvajové v roce 2009 dle města a dle druhů MU

město	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	projetí návěstidel	střety s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (město)
Brno	25	464	11	1	0	25	2	28	556
Liberec	1	41	0	0	1	1	0	0	44
Most a Litvínov	0	3	0	0	0	1	0	4	8
Olomouc	1	67	1	0	0	3	0	13	85
Ostrava	10	211	10	2	2	19	0	44	298
Plzeň	10	84	2	1	1	9	0	7	114
Praha	38	1030	23	3	0	82	0	64	1240
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>85</b>	<b>1900</b>	<b>47</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>140</b>	<b>2</b>	<b>160</b>	<b>2345</b>

Na dráze **trolejbusové** eviduje Dražní inspekce za rok 2009 **361 MU**, oproti roku 2008 došlo k poklesu o 2 mimořádné události. Počet srážek DV s DV na dráze trolejbusové stoupl o 3 (2008 – 20) a střetů s osobami o 4 (2008 – 10).

Počty mimořádných událostí na dráze trolejbusové v roce 2009 dle města a dle druhů MU

město	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	požáry DV	střety s osobou	ostatní MU	celkem MU (město)
Brno	8	96	1	6	17	128
České Budějovice	2	23	0	0	12	37
Hradec Králové	0	11	0	1	8	20
Chomutov	0	1	0	0	0	1
Jihlava	1	5	0	0	1	7
Mariánské Lázně	0	3	0	0	1	4
Opava	7	0	0	0	4	11
Ostrava	1	32	0	1	14	48
Pardubice	2	23	1	1	7	34
Plzeň	1	27	0	1	6	35
Teplice	0	2	0	1	0	3
Ústí nad Labem	0	0	0	3	3	6
Zlín a Otrokovice	1	20	0	0	6	27
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>23</b>	<b>243</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>79</b>	<b>361</b>

Na dráze **speciální (metro)** se v roce 2009 stalo **19 MU**, což je podobné roku 2008, kdy došlo k 20 MU. Nejčastějším případem mimořádných událostí v metru je střet s osobou (2009 – 11, 2008 – 9) a projetí návěstidla zakazujícího jízdu (2009 – 6, 2008 – 3).

Počty MU na dráze speciální v roce 2009

druh MU	počet
střet s osobou	11
vykolejení DV	1
projetí návěstidel	6
ostatní MU	1
<b>celkem</b>	<b>19</b>

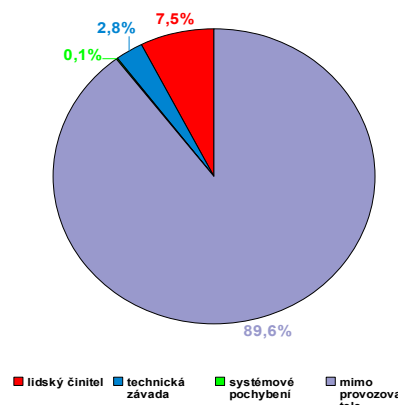
Na dráze **lanové** je evidováno za rok 2009 celkem **7 MU**, přičemž oproti roku 2008 došlo k navýšení tohoto počtu o 2 případy. Všechny mimořádné události za rok 2009 na dráze lanové jsou kategorizovány jako újma na zdraví cestujícího.



Za **89,6 % MU** na neželezničních dráhách a v metru **provozovatelé nenesli odpovědnost**, příčina MU byla na jejich straně u 284 případů. Převažovalo pochybení účastníků silničního provozu na dráze tramvajové a trolejbusové.

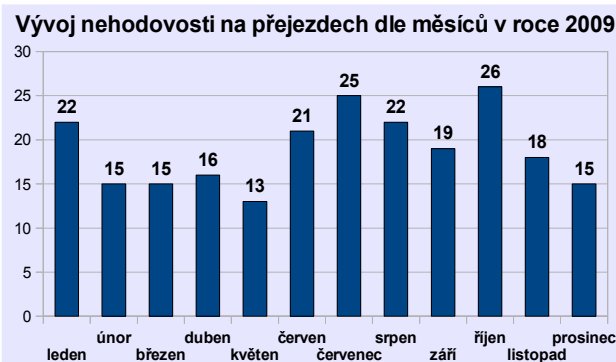
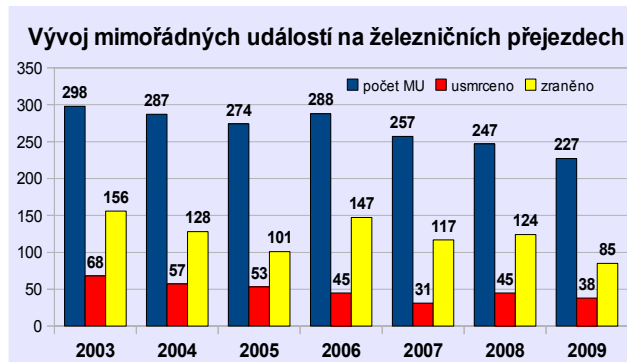
Z **příčiny na straně provozovatelů** nebyla v roce 2009 usmrcena žádná osoba (2008 – 9 osob) a zraněno bylo 113 osob (2008 – 153 osob), což představuje značný pokles oproti minulému roku v obou ukazatelích.

Mimořádné události v roce 2009 dle odpovědnosti na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové



## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

V České republice se nachází více než 8 tisíc úrovnových 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 2009 došlo na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem k **227 střetnutím na železničních přejezdech**, při nichž **zemřelo 38 osob** a dalších **85 osob** bylo **zraněno**. Ve všech hlavních ukazatelích jsou výsledky roku 2009 příznivější než v roce 2008. Počet nehod se oproti roku 2008 o 8,1 % snížil a je nejnižší od vzniku Drážní inspekce v roce 2003.

Počet usmrcených osob na železničních přejezdech se meziročně snížil o 15,6 % a s výjimkou roku 2007 je nejnižší v historii Drážní inspekce. Zraněných osob bylo v roce 2009 o 31,4 % méně.

Drážní inspekce **od roku 2007 opakovaně vydávala bezpečnostní doporučení**, v nichž provozovatelům dráhy v koordinaci s Drážním úřadem doporučovala, aby zajistili **zavedení jednotného systému označování železničních přejezdů** na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách a nedocházelo tak k opakování mimořádných událostí, kdy nebyla včas zastavena drážní doprava při vzniku překážky na železničním přejezdu z důvodu nepřesné identifikace přejezdu. Poslední případ, kdy řidička osobního

automobilu uvízla na železničním přejezdu a drážní doprava nebyla (i přes dostatek času) v předmětném úseku trati zastavena, resp. byla zastavena v jiném úseku trati, se stal dne 8. 1. 2009 mezi stanicemi Zliv a Hluboká nad Vltavou. Tato mimořádná událost se naštěstí obešla bez újmy na zdraví osob. Dne 1. 8. 2009 provozovatelé konečně zavedli jednotný systém označování železničních přejezdů na dráhách celostátních, regionálních a vybraných vlečkách a z části tak realizovali bezpečnostní doporučení vydané Drážní inspekcí. Každý přejezd na těchto dráhách je nyní označen jedinečným a nezaměnitelným identifikačním kódem, který je umístěn na rubové straně výstražného kříže, příp. světelné skříně. V případě potřeby (vznik MU, překážka na přejezdu) jsou vytvořeny podmínky, aby na základě informace podané veřejností na tísňovou linku integrovaného záchranného systému mohly být učiněny všechny kroky k zastavení železničního provozu v daném traťovém úseku.

**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, ve znění pozdějších předpisů. 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. Pouze ve **třech** případech v roce 2009 se jedná o příčinu nebo spoluúčast na nehodě na straně železnice (viz kapitola Mimořádné události šetřené na místě jejich vzniku).

K největšímu zvýšení počtu nehod a následků nehod na železničních přejezdech došlo v Pardubickém kraji, ve kterém Drážní inspekce v roce 2009 eviduje celkem 12 MU (2008 – 6 MU) a v němž zahynulo 5 osob (2008 – 0 osob), a v Jihočeském kraji, ve kterém Drážní inspekce eviduje 29 MU (2008 – 23 MU), při kterých zahynulo 7 osob (2008 – 3 osoby). Naopak k největšímu snížení počtu nehod a jejich následků došlo ve Středočeském kraji, kde se stalo celkem 35 MU (2008 – 53 MU), při nichž zahynuli 4 lidé (2008 – 15 osob).

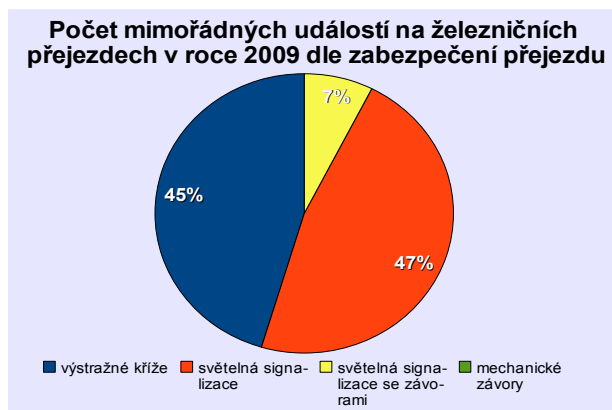
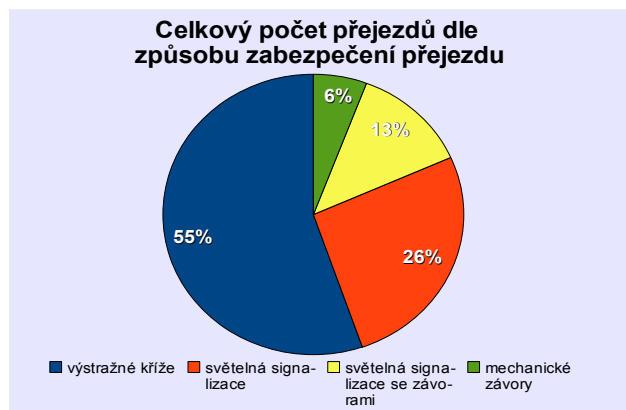
Střetnutí na přejezdech v roce 2009 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	29	7	7
Jihomoravský	12	4	6
Karlovarský	5	0	2
Královéhradecký	17	1	4
Liberecký	16	1	11
Moravskoslezský	27	5	9
Olomoucký	11	3	5
Pardubický	12	5	3
Píseňský	8	1	2
Praha	2	0	0
Středočeský	35	4	15
Ústecký	23	4	8
Vysočina	10	0	3
Zlínský	20	3	10
<b>celkem</b>	<b>227</b>	<b>38</b>	<b>85</b>

Nejkrizovějším měsícem v počtech nehod na železničních přejezdech byl v roce 2009 říjen, kdy došlo k 26 střetnutím, nejnižší počet 13 střetnutí je evidován v květnu. Z celkového počtu nehod se v 18 případech jednalo o střetnutí vlaku s osobou na přejezdu, při kterých zahynulo 14 osob a 4 byly zraněny.

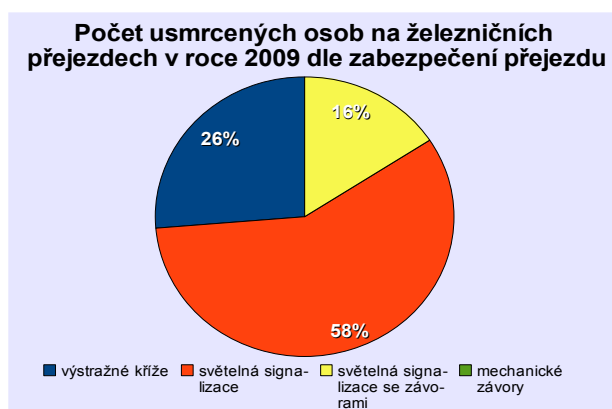
Téměř polovina všech nehod se odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením bez závor i přesto, že těchto přejezdů je pouze čtvrtina z celkového počtu. Na těchto přejezdech rovněž zahynulo 22 osob, což je 58 % z celkového počtu usmrcených na železničních přejezdech. Naproti tomu na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením a závorami (13 % z celkového počtu přejezdů) se v roce 2009 stalo 17 MU (7 %) a zahynulo při nich 6 osob (16 %). Drážní

inspekce také z tohoto důvodu soustavně doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorami, protože tento způsob řešení úrovněového křížení silnice a dráhy se z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový nejen pro silniční, ale i drážní dopravu.



MU na železničních přejezdech dle typu přejezdu v roce 2009

zabezpečení přejezdu	počet MU	usmrceno	zraněno
výstražné kříže	103	10	32
světelná signalizace	107	22	50
světelná signalizace se závorami	17	6	3
mechanické závory	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>227</b>	<b>38</b>	<b>85</b>



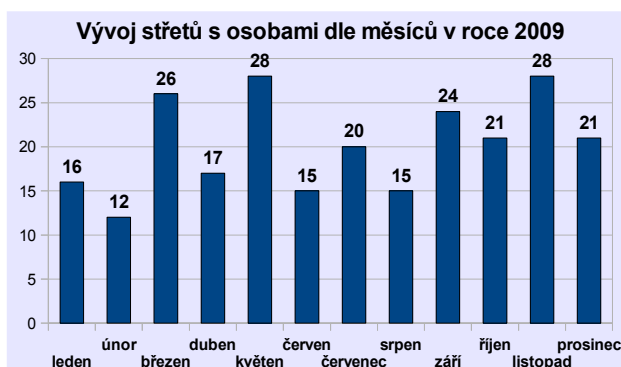
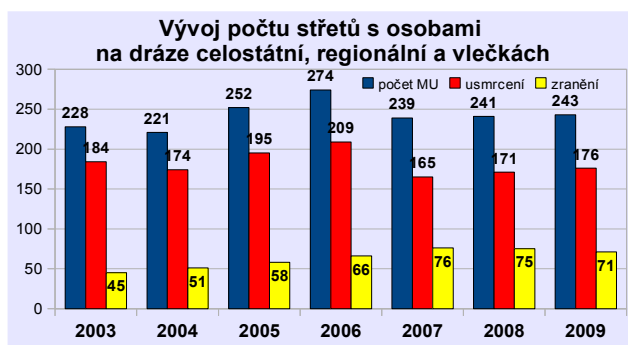
## STŘETY VLAKŮ S OSOBAMI NA DRÁZE CELOSTÁTNÍ, REGIONÁLNÍ A VLEČKÁCH

Mezi mimořádné události s nejzávažnějšími následky na zdraví osob patří na železnici dlouhodobě střety drážních vozidel s osobami. Ve většině případů dochází k těmto mimořádným událostem na místech, která jsou ze zákona veřejnosti nepřístupná. Lidé si často plně neuvědomují, jaké nebezpečí jim na železnici hrozí, pokud nebudou dodržovat platnou legislativu a bezdůvodně riskovat život svým nezodpovědným chováním. Je potřeba rovněž zmínit, že do těchto mimořádných událostí jsou započítány i nehody, které jsou způsobeny osobami jednajícími v sebevražedném úmyslu.

**Všechna místa** na dráze a v obvodu dráhy jsou veřejnosti nepřístupná s výjimkou:

- dráhy a jejího obvodu, **pokud je dráha vedena po pozemní komunikaci;**
- dráhy a jejího obvodu **v místě křížení dráhy s pozemní komunikací;**
- **prostor** určených **pro veřejnost, nástupišť a přístupových cest k nim** a prostor v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou;

- veřejně přístupných účelových komunikací v obvodu dráhy;
- volných ploch vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje dráhy.



V roce 2009 došlo na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem k **243 střetům drážních vozidel s osobami**, při nichž zemřelo **176 osob** a dalších **71 osob** bylo zraněno. Mimo tato čísla došlo dále v 18 případech ke střetnutí drážních vozidel s osobami na železničních přejezdech (viz kapitola MU na železničních přejezdech). V porovnání s rokem 2008 se počet nehod nepatrně zvýšil o 0,8 % a rovněž došlo ke zvýšení počtu usmrcených osob o 2,9 %. Z výše uvedených čísel je zřejmé, že většina případů střetů s osobami končí na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách smrtí zúčastněné osoby (konkrétně v 72 % MU). Vůbec nejtragičtější nehoda se v roce 2009 stala dne 27. 4. v Brně-Komárově, kde rychlík jedoucí z Jeseníku do Brna usmrtil 2 děti, které se pohybovaly na trati v místě nepřístupném veřejnosti.

Nejkrizovějšími měsíci v počtu střetů drážních vozidel s osobami na železnici byly v roce 2009 květen a listopad, kdy došlo shodně k 26 nehodám, naopak nejmenší počet nehod v počtu 12 je evidován v únoru.

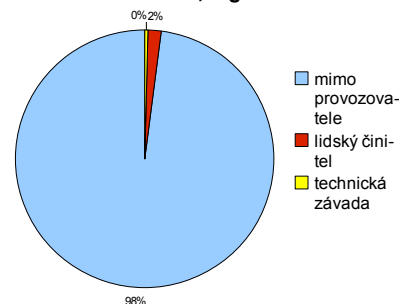
Nejvíce nehod za rok 2009 eviduje Dražní inspekce v Jihomoravském kraji, kde při 36 střetech vlaků s osobou zahynulo 32 osob, a v Moravskoslezském kraji, kde při 35 nehodách zahynulo 25 osob. K nejvýraznějšímu meziročnímu zvýšení počtu nehod a jejich následků při střetech vlaků s osobami v roce 2009 došlo ve Zlínském kraji, ve kterém Dražní inspekce eviduje celkem 20 MU (2008 – 9 MU) a v němž zahynulo 16 osob (2008 – 5 osob). Naopak k největšímu snížení počtu nehod a jejich následků došlo ve Středočeském kraji, kde se stalo celkem 29 MU (2008 – 46 MU) a při nichž zahynulo 21 osob (2008 – 28 osob).

**Střetnutí s osobami v roce 2009 dle krajů na dráze celostátní, regionální a vlečkách**

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	6	4	2
Jihomoravský	36	32	5
Karlovarský	13	5	9
Královéhradecký	9	6	3
Liberecký	7	5	2
Moravskoslezský	35	25	10
Olomoucký	16	13	3
Pardubický	16	13	3
Plzeňský	12	6	6
Praha	14	10	4
Středočeský	29	21	9
Ústecký	25	16	9
Vysočina	5	4	1
Zlínský	20	16	5
<b>celkem</b>	<b>243</b>	<b>176</b>	<b>71</b>

S výjimkou 5 případů nebyla příčina střetů drážních vozidel s osobami na straně železnice. Z toho se ve 4 případech jednalo přímo o zaměstnance drah, kteří si zranění způsobili při výkonu povolání svou neopatrností. V jednom případě došlo ke zranění cestujícího při uvolnění součástí, která odlétla z jedoucího drážního vozidla (viz následující kapitola).

**Střety s osobou dle odpovědnosti na dráze celostátní, regionální a vlečkách**



## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI ŠETŘENÉ NA MÍSTĚ JEJICH VZNIKU

Dražní inspekce přijímá hlášení provozovatelů o vzniku mimořádných událostí prostřednictvím Centrálního ohlašovacího pracoviště a podle ohlášených okolností rozhodne o výjezdu Dražní inspekce na místo vzniku MU. K závažným nehodám vyjíždí Dražní inspekce vždy, u ostatních MU pak dle závažnosti, zejména s ohledem na opakující se MU a bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, nebo u těch, které by mohly za změněných podmínek vést k vážnějším následkům, případně požádá-li o zjištění příčin a okolností vzniku MU Dražní inspekci provozovatel dráhy nebo dopravce. Základem pro rozhodnutí o výjezdu je získání veškerých informací souvisejících se vznikem MU a jejich analýza.

V roce 2009 Dražní inspekce vyjížděla celkem k 188 případům (234 v roce 2008), z toho k 157 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. Vybrané MU jsou uvedeny v následujícím přehledu:



Dne 8. 1. 2009 v 6.52 hod. se mezi žst. **Zliv** a **Hluboká nad Vltavou** střetl osobní vlak Os 8043 s osobním automobilem, který uvízl na železničním přejezdu se světelnou signalizací. Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 100 tisíc korun. Příčinou MU bylo **nedovolené zastavení a stání osobního automobilu na železničním přejezdu v době jízdy drážního vozidla a nezastavení drážní dopravy provozovatelem dráhy**. Příčinou v systému bezpečnosti byl **chybějící systém jednotného označení**

**železničních přejezdů, sloužící k nezaměnitelné identifikaci železničních přejezdů z pohledu dráhy, tj. železniční a silniční topologie, jak pro provozovatele drah a dopravce, tak i účastníky silničního provozu a složky integrovaného záchranného systému.**



Dne 13. 1. 2009 v 6.15 hod. se v žst. **Sudoměřice u Tábora** srazil rychlík R 632 s posledním vozem nákladního vlaku Pn 66803, který zasahoval do průjezdného profilu sousední koleje. Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví a výše škody dosáhla 1,7 milionu korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – postavení vlakové cesty pro průjezd vlaku R 632, aniž byla zajištěna volnost vlakové cesty.**



Dne 10. 2. 2009 v 10.05 hod. se na lanové dráze **Harrachov – Čertova Hora** uvolnila před podpěrou č. 7 sedačka č. 110, která se sesunula po dopravním laně a narazila do sedačky č. 111. Při MU byl **těžce zraněn jeden cestující**. Příčinou MU bylo **nedovolené povolení matice**, která slouží k uchycení sedačky k dopravnímu lanu, neznámou osobou.



Dne 16. 2. 2009 v 9.08 hod. se mezi žst. **Paskov** a **Vratimov** srazily osobní vlaky Os 3116 a Os 3101, který v důsledku nárazu vykolejil. Při nehodě bylo zraněno 57 osob a celková škoda dosáhla 14,1 milionu korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nedovolená jízda vlaku Os 3101 za návěstidlo zakazující jízdu s následnou nedovolenou jízdou vlaku Os 3101 do prostorového oddílu obsazeného protijedoucím vlakem Os 3116**. Přispívajícím faktorem byla **absence technických prostředků zabezpečení**

**zabraňující nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které jízdu vlaku nedovoluje**. Zásadní příčinou bylo **nepřijetí odpovídajících opatření k předcházení vzniku podobných MU, které vzniku této MU předcházely**.



Dne 14. 3. 2009 v 18.14 hod. v žst. **Praha-Vršovice** narazila posunující lokomotiva do boku předposledního vozu rychlíku R 874 „Macoča“. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda dosáhla 2,5 milionu korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo zakazující jízdu**.



Dne 1. 4. 2009 v 7.02 hod. v žst. **Brno hl. n.** vykolejily 3 osobní vozy při posunu. Vykolejené vozy byly součástí soupravy, která byla určena pro vlak EC 71 „Gustav Mahler“. Při MU nedošlo k újmě na zdraví, celková škoda dosáhla 7,4 milionu korun. K obdobné nehodě došlo dne 4. 4. 2009 na stejném místě, kdy vykolejily 2 vozy stejné soupravy. Bezprostřední příčinou obou MU byla **nevyhovující směrová konfigurace železničního svršku**. Zásadní příčinou bylo **neprovedení ověření provozních parametrů železničního svršku**

**v závislosti na změně stavebnětechnických parametrů**.



Dne 24. 4. 2009 ve 4.10 hod. v žst. **Čerčany** za vjezdu vlaku Pn 1. násl. 69911 do stanice vykolejily 4 vozy. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a celková škoda dosáhla 1,5 milionu korun. Značně byl poškozen železniční svršek. Provoz obnoven až 25. 4. Bezprostřední příčinou MU bylo **nerovnoměrné, jednostranné naložení přepravovaného štěrku vzhledem k podélné ose vozů řady Uas**. Zásadní příčinou byla **absence specifikace, jakým technologickým postupem se zjistí nerovnoměrné naložení nákladu**.



Dne 16. 5. 2009 ujelo v žst. **Česká Třebová** 5 ložených nákladních vozů z obvodu seřaďovacího nádraží. Vozy, které se nepodařilo zastavit, se srazily s odstavenou lokomotivou na kusé koleji. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda dosáhla výše 3,6 milionu korun. Bezprostřední příčinou MU byla **technická závada na drážním vozidle – porucha ruční brzdý nákladního vozu řady Shimms**.



Dne 22. 6. 2009 v 0.42 hod. v žst. **Olomouc hl. n.** vykolejily za jízdy 3 nákladní vozy vlaku Rn 59630. Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda dosáhla 2 milionů korun. Drážní doprava na trati mezi Olomoucí a Přerovem byla zcela přerušena téměř 10 hodin. Šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo z důvodu zpracovávání znaleckých posudků zatím ukončeno.



Dne 23. 6. 2009 ve 4.30 hod. se při posunu v žst. **Brno hl. n.** v obvodu odstavného nádraží srazila lokomotiva s odstavenými osobními vozy. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Škoda byla vyčíslena na 3,3 milionu korun. Příčinou MU byl **technický stav HDV – kdy došlo k svévolnému, ne na vůli strojvedoucího, zadání tahu.** Zásadní příčinou bylo **používání HDV s kartou kontroly A0311 v Centrálním řídicím členu na nesprávné pozici.**



Dne 27. 6. 2009 v 11.51 hod. v žst. **Rájec-Jestřebí** ujela souprava vlaku EC 174 „Jan Jesenius“ směrem k žst. Blansko. Souprava nekontrolovaně ujela vzdálenost 895 metrů a byla zastavena vlakvedoucím za použití záchranné brzdy. K újmě na zdraví osob a hmotné škodě nedošlo. Bezprostřední příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nezajištění soupravy vlaku proti ujetí při vzdálení se od hnacího drážního vozidla.** Přispívajícím faktorem bylo **nepoužití záchranné brzdy k zastavení neprodleně po zjištění**

**neočekávaného pohybu soupravy**



Dne 1. 7. 2009 v 10.20 hod. v **Hodoníně** na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži narazil odklonový vlak EC 30276 vlaku EC 276 „František Křížík“ do zadní části nákladního automobilu, který nestihl uvolnit přejezd. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a škoda dosáhla 1,2 milionu korun. Příčinou MU byly **nedostatečné rozhledové poměry na železničním přejezdu, které nevyhovují platné legislativě a technickým normám.**



Dne 1. 7. 2009 ve 12.20 hod. mezi žst. **Strančice** a žst. **Senohraby** vykolejil jeden vůz za jízdy vlaku Pn 1. nsl. 66803. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda dosáhla částky 50 tisíc Kč. Drážní doprava byla obnovena až téměř po 16 hodinách. Pravděpodobnou příčinou MU bylo **špatné ukotvení pažení první traťové koleje.**



Dne 10. 7. 2009 v 15.49 hod. se na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži mezi dopravami **Horní Planá** a **Černá v Pošumaví** střetl osobní vlak Os 8152 s osobním automobilem. Při nehodě vlak vykolejil, byly usmrceny dvě osoby a dvě zraněny. Celková škoda dosáhla 372 tisíc korun. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



Dne 20. 7. 2009 v 6.31 hod. se na tramvajovém přejezdu před zastávkou **Podstránská** v **Brně** srazila tramvaj linky č. 10 s nákladním automobilem. Při mimořádné události byla lehce zraněna řidička tramvaje a jedna cestující. Celková škoda byla vyčíslena na 480 tisíc korun. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd nákladního automobilu na tramvajový přejezd v době, kdy se k němu blížila tramvaj.**



Dne 5. 8. 2009 v 11.17 hod. v žst. **Řevnice** za vjezdu osobního vlaku Os 9910 do stanice vykolejil na výhybce č. 5 předposlední a poslední vůz pantografové jednotky. Při MU nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 868 tisíc korun. Nehoda na téměř 2 hodiny zcela zablokovala trať Praha – Beroun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – přestavení výhybky pod jedoucimi drážními vozidly.**



Dne 17. 8. 2009 v 16.11 hod. utrpěly mezi zastávkami **Poříčí** a **Nemocnice Milosrdných bratří** v **Brně** v tramvaji linky č. 2 újmu na zdraví dvě cestující. Během jízdy chtěla jedna cestující uzavřít větrací klapku na střeše vozu. Při manipulaci s mechanismem došlo ke kontaktu klapky s rámem sběrače a při následném elektrickém zkratu byly popáleny dvě cestující jiskrami. Při MU nevznikla škoda. Příčinou MU byla **technická závada na tramvaji – elektrický zkrat.** Zásadní příčinou bylo **nesprávné seřízení ovládacího mechanismu větrací**

**klapky v důsledku absence postupu seřízení v technologických postupech provozovatele tramvaje pro údržbu a opravy tramvají.**



Dne 19. 8. 2009 v 19.15 hod. v dopravě **Teplá** vykolejil osobní vlak Os 7112. Vlak byl tvořen motorovou jednotkou Regiosprinter a při MU vykolejila 3 dvojkolí jednotky. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 776 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nezastavení před výhybkou se samovratným přestavňákem a nepřesvědčení se o jejím správném přestavení.**



Dne 25. 8. 2009 v 16.35 hod. se na lanové dráze **Klínovec A - Dámská** zranila cestující při nástupu v horní stanici. Cestující sklouzla ze sedačky a spadla do ochranné sítě. Příčinou MU bylo **sklouznutí cestující ze sedačky lanové dráhy z důvodu vlastní neopatrnosti.**



Dne 1. 9. 2009 v 16.10 hod. se mezi žst. **Horní Lipová** a **Ostružná** srazilo pomocné hnací drážní vozidlo (motorový vůz obsazený cestujícími a organizovaný jako posun mezi dopravami) se stojícím osobním vlakem Os 3613, který pro poruchu uvízl na trati. Při MU byl zraněn strojvedoucí pomocného hnacího vozidla a 10 cestujících. Celková škoda dosáhla výše 1,6 milionu korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nedodržení pokynu uvedeného v písemném rozkaze a pokračování v jízdě posunu za kilometr povolené jízdy stanovený tímto rozkazem.** Přispívajícím faktorem

bylo **upřednostnění ústní informace před jednoznačným a srozumitelným pokynem, daným obsahem písemného rozkazu.**





Dne 3. 9. 2009 v 8.30 hod. vykolejily na vlečce společnosti **Tonaso v Ústí nad Labem** dva kryté nákladní vozy z důvodu nesprávně postavené výhybky v posunové cestě a následné jízdě zadního podvozku DV po vedlejší koleji. Při mimořádné události nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda dosáhla 65 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – zahájení posunu bez kontroly přestavení výhybky pro požadovaný směr v posunové cestě.**



Dne 13. 9. 2009 v 9.08 hod. mezi dopravnou **Rožmberk nad Vltavou** a žst. **Rybník** vykolejil jeden vůz nákladního vlaku Mn 88931. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a celková škoda dosáhla částky 9,5 tisíc korun. Příčinou MU bylo **vytlačení vozu postrkovým hnacím drážním vozidlem, přičemž v daném traťovém úseku není postrková služba povolena.**



Dne 15. 9. 2009 v 7.30 hod. utrpěl v žst. **Lovosice** újmu na zdraví cestující v prostoru nástupiště při průjezdu vlaku R 609. Z osobního vozu tohoto vlaku se uvolnil alternátor, který dopadl na železniční svršek, a došlo k odmrštění kamene, který zasáhl cestujícího. Při nehodě došlo ke škodě ve výši 60 tisíc korun. Příčinou MU byl **technický stav drážního vozidla – nedostatečné upevnění alternátoru ke skříni převodovky alternátoru.**



Dne 15. 9. 2009 v 14.42 hod. se na přejezdu se světly bez závor v žst. **Omlenice** střetl nákladní vlak Nex 48162 s osobním automobilem. Při nehodě vykolejilo HDV a 7 prázdných vozů pro přepravu automobilů. Řidič automobilu byl usmrcen a škoda dosáhla 16,1 milionu korun. Provoz na trati byl částečně obnoven dne 17. 9. ve 2.20 hod. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



Dne 28. 9. 2009 ve 12.55 hod. ujel na vlečce **Teplárna Tábor** posunový díl, který byl tvořen pěti nákladními vozy na přepravu uhlí a dvěma lokomotivami, směrem k žst. Tábor. Po ujetí posun projel dva frekventované železniční přejezdy (aniž by byla dáována výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením) a zarážedlo kusé koleje a obě lokomotivy vykolejily. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a škoda byla vyčíslena na 491 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nezajištění posunového dílu proti ujetí.**



Dne 16. 10. 2009 ve 22.46 hod. se v žst. **Přerov** čelně srazil nákladní vlak Rn 50238 se stojícím nákladním vlakem Pn 61121. Při nehodě vykolejil jeden vůz vlaku Rn 50238, byl lehce zraněn strojvedoucí vlaku Pn 61121 a výše škody byla vyčíslena na 4,5 milionu korun. Na devět hodin byl zastaven provoz na trati Přerov – Nezamyslice. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nedovolená jízda vlaku Rn 50238 za návěstidlo zakazující jízdu.**



Dne 6. 11. 2009 v 11.05 hod. v žst. **Praha hl. n.** projel vlak Sv 29171 (samostatně jedoucí lokomotiva) návěstidlo zakazující jízdu, následně došlo ke srážce se zarážedlem kusé koleje a k vykolejení lokomotivy. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 130 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nedovolená jízda vlaku Sv 29171 za návěstidlo zakazující jízdu.**



Dne 10. 11. 2009 v 6.46 hod. se na zastávce **Nemocnice Milosrdných bratří v Brně** srazila tramvaj linky č. 2 s tramvají linky č. 6. Při nehodě byl zraněn řidič tramvaje linky č. 2 a tři cestující. Celková škoda na obou tramvajových soupravách dosáhla 960 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nesprávná technologie jízdy, kdy tramvaj linky č. 2 nedobrzdila před tramvají linky č. 6 odjíždějící ze zastávky.**



Dne 10. 11. 2009 v 11.10 hod. se v areálu vlečky **kamenolomu Zárubka na Chrudimsku** na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži střetl posunový díl tvořený 15 vozy s nákladním automobilem. Při MU byl usmrčen řidič nákladního automobilu a celková škoda dosáhla 320 tisíc korun. Nehoda zablokovala na 8 hodin železniční trať Žďárec u Skutče – Chrast u Chrudimi. Příčinou MU bylo **spouštění drážních vozidel přes železniční přejezd nezabezpečený odborně způsobilou osobou a zároveň neupřednostnění drážní dopravy řidičem nákladního automobilu na železničním přejezdu.**



Dne 12. 11. 2009 v 8.19 hod. v žst. **Praha-Vršovice** vykolejilo 7 osobních vozů expresu Ex 143 „Odra“. Při nehodě nebyl nikdo zraněn a celková škoda dosáhla 486 tisíc korun. Provoz na trati Praha-Vršovice – Praha-Malešice byl omezen až do 14. 11. a mnoho vlaků muselo být vedeno po odklonové trase. Příčinou MU byl **únavový lom jazyka výhybky.**



Dne 13. 11. 2009 v 5.13 hod. se v žst. **Krnov** srazil posunující motorový vůz se stojícími osobními vozy při najíždění na soupravu vlaku Os 3467. Vlivem nárazu vykolejil jeden osobní vůz. Při MU byla lehce zraněna vlakvedoucí osobního vlaku a celková škoda dosáhla 318 tisíc korun. Bezprostřední příčinou MU byla **technická závada na motorovém voze – závada vypouštěcího ventilu DAKO N8 regulátoru protismyku PE94 - MSV, v důsledku čehož nezaúčinkovala tlaková brzda motorového vozu.**



Dne 24. 11. 2009 v 8.27 hod. se mezi zast. **I. P. Pavlova a Náměstí Míru v Praze** srazila tramvaj linky č. 22 s autobusem linky č. 135. Při MU bylo lehce zraněno 6 cestujících v autobusu a celková výše škody dosáhla 250 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nesprávná technologie jízdy, kdy tramvaj nedobrzdila před autobusem, stojícím na tramvajových kolejkách.**



Dne 28. 11. 2009 v 6.28 hod. v žst. **Kolín** při vjezdu do stanice vykolejil na výhybce č. 177N první a druhý vůz osobního vlaku Os 2103. Při MU nedošlo k újmě na zdraví a **celková škoda byla vyčíslena na 8,9 milionu korun**. Šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo z důvodu náročnosti vyšetřování zatím dokončeno.

Dražní inspekce došetřila dvě MU z roku 2008:



Dne 22. 2. 2008 v 11.37 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 došlo k rozvážení vlaku a k jeho zastavení. Při MU nebyl nikdo zraněn a **škoda dosáhla výše 9,4 milionu korun**. Bezprostřední příčinou MU bylo **rozkmítání vozu, které mělo za následek ztrátu svislé kolové síly**, zásadní příčinou bylo **nezajištění dostatečné únosnosti pražcového podloží v místech znečištěného, zbahnělého kolejového lože**. Délka

vyšetřování této MU byla způsobena problémovou komunikací a neochotou francouzské strany (majitel vozu) spolupracovat a dodat Dražní inspekci potřebné materiály k došetření mimořádné události.



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 88 osob bylo zraněno, z tohoto 4 zaměstnanci dopravce. Celková škoda dosáhla 62,5 milionu korun. Bezprostřední příčinou MU bylo **narušení průjezdného průřezu náhle vzniklou překážkou na dopravní cestě dráhy, a to zřícenou konstrukcí silničního mostu**.

Dražní inspekce nezjišťovala příčiny pádu mostní konstrukce, ale zaměřila se na zajištění bezpečnosti dráhy a drážní dopravy při provádění stavebních činností v místě stavby. V této oblasti byla zjištěna následující příčina: **nestanovení účinných podmínek eliminujících bezpečnostní rizika vzájemných vlivů stavební činnosti na stavbě a provozované dráhy a drážní dopravy v rámci úkonů, které předcházely vydání rozhodnutí o povolení stavby**. Délka šetření této specifické mimořádné události byla zapříčiněna náročností vyhotovení odborných znaleckých posudků a jejich důkladnou analýzou.

## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

Ve vztahu k Evropské železniční agentuře (ERA) plnila Dražní inspekce v roce 2009 povinnosti vyplývající z platného znění zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a závazků plynoucích z členství ČR v Evropské unii. Dražní inspekce jménem České republiky v roce 2009 informovala stanoveným způsobem ERA o zahajovaných šetřeních, a to do 7 dnů od zahájení šetření příčin a okolností vzniku MU, a vložila do evropské databáze závěrečné zprávy z nehod, jejichž šetření dokončila.

Dražní inspekce je členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při ERA. Hlavním posláním ERA v oblasti šetření nehod je podle evropské legislativy (Směrnice 2004/49/ES) podpora národních vyšetřovacích orgánů v jejich činnosti, zejména podpora jejich spolupráce při šetření drážních nehod, šíření bezpečnostně významných informací

a podpora vzájemné výměny zkušeností. Dražní inspekce je zapojena do práce této Sítě i do činnosti pracovních skupin založených za účelem řešení konkrétních otázek, a také provádí za Českou republiku vůči ERA právními předpisy stanovené úkony. Všechny tyto aktivity obnáší osobní účast na jednáních, spolupráci pomocí virtuálního prostředí Extranet a databáze PDB/ERADIS a mnoho času věnovaného materiálům připravovaných elektronickou korespondenční formou.

V roce 2009 se Dražní inspekce účastnila plenárních zasedání Sítě národních vyšetřovacích orgánů, jež měla především řídicí a kontrolní funkci ve vztahu k plnění povinností jednotlivých národních vyšetřovacích orgánů vyplývajících z členství jejich zemí v EU a ve vztahu k činnosti jednotlivých pracovních skupin. V září Dražní inspekce uzavřela a do ERA zaslala Výroční zprávu o průběhu šetření a o bezpečnostních doporučeních za předchozí roky.

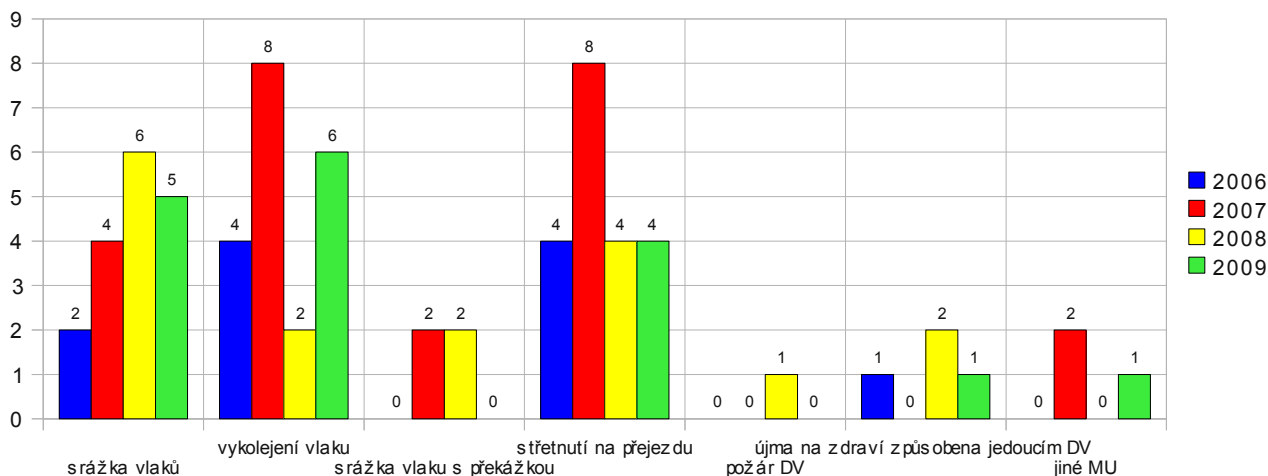
Dražní inspekce pokračovala také v činnosti pracovních skupin TF2 – klasifikace příčin nehod, TF4 – odbornost a vzdělávání vyšetřovatelů a TF5 – revize závěrečných zpráv. Všechny tyto skupiny pracovaly na rukovětech k jednotlivým článkům Směrnice 2004/49/ES, vysvětlující požadavky této směrnice a uvádějící doporučené postupy, jak tyto požadavky naplnit. Kromě toho zpracovaly i návrhy na úpravy a doplnění směrnic, které se po absolvování příslušných procedur stanou závaznými pro všechny členské země EU.

Mimo rámec oficiálních zasedání konzultovala Dražní inspekce průběžně metodiku šetření i s kolegy ze zahraničních vyšetřovacích orgánů, zejména Velké Británie, Nizozemí, Německa, Polska, Rakouska, Maďarska a Slovenska. Velmi přínosná byla i dvoustranná jednání s představiteli ERA, při kterých byl rozebírán mechanismus rozhodování o zahajování šetření nehod Dražní inspekcí, její metodika klasifikace mimořádných událostí a jejich příčin, úskalí při zpracování Výroční zprávy národního vyšetřovacího orgánu a způsob vedení agendy nehod na Dražní inspekci. Součástí byla i prezentace české Centrální databáze mimořádných událostí a jejich principů, z níž čerpala ERA inspiraci při přípravě nového evropského databázového prostředí ERADIS. V návaznosti na tato jednání byla Česká republika zařazena do pilotního projektu ověřování nové klasifikace příčin nehod, která by měla být evropskou legislativou ustanovena v budoucnu.

Ačkoliv je mezinárodní činnost Dražní inspekce v rámci ERA velmi náročná, pro Dražní inspekci je to nenahraditelný zdroj poznatků, cesta, jak získat od svých zahraničních kolegů cenné zkušenosti. Zejména však je to způsob, jakým má Česká republika možnost přímo ovlivnit budoucí podobu závazné evropské legislativy v oblasti šetření drážních nehod.

Během roku 2009 byla ERA informována o 16 MU, u nichž Dražní inspekce zahájila šetření v plném rozsahu, tj. včetně vypracování závěrečné zprávy. Ve všech případech se jednalo o závažné nehody, nehody a ohrožení, u nichž mohlo dojít, případně nastalo vážnější ohrožení bezpečnosti nebo bylo v zájmu prevence MU třeba vydat bezpečnostní doporučení. Meziroční vývoj počtu MU šetřených Dražní inspekcí a nahlášených ERA ukazuje následující graf:

### Počet MU hlášených do ERA



## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI ŠETŘENÉ DRÁŽNÍ INSPEKČÍ V PLNÉM ROZSAHU

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

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Bezprostřední příčiny	Následky
8. 1. 2009	Zliv – Hluboká nad Vltavou	střetnutí vlaku Os 8043 s osobním automobilem na železničním přejezdu	nedovolené zastavení a stání osobního automobilu na železničním přejezdu v době jízdy drážního vozidla a nezastavení drážní dopravy provozovatelem	škoda 100 tisíc Kč
16. 2. 2009	Paskov – Vratimov	srážka vlaku Os 3116 s vlakem Os 3101	selhání lidského činitele – nedovolená jízda vlaku Os 3101 za návěstidlo zakazující jízdu	57 osob zraněno, škoda 14,1 mil. Kč
1. 4. 2009	Brno hl. n.	vykolejení soupravy vlaku EC 71 při posunu	nevyhovující směrová konfigurace železničního svršku.	škoda 7,4 mil. Kč
24. 4. 2009	Čerčany	vykolejení 4 vozů za jízdy vlaku Pn 1. násl. 69911	nerovnoměrné, jednostranné naložení přepravovaného nákladu vzhledem k podélné ose vozů	škoda 1,5 mil. Kč
16. 5. 2009	Česká Třebová	ujetí pěti nákladních vozů a následná srážka s odstavenou lokomotivou na kusé koleji	technická závada na drážním vozidle – porucha ruční brzdy nákladního vozu řady Shimms	škoda 3,6 mil. Kč
22. 6. 2009	Olomouc hl. n.	vykolejení 3 vozů za jízdy vlaku Rn 59630	v šetření	škoda 2 mil. Kč
23. 6. 2009	Brno hl. n.	srážka lokomotivy s odstavenými osobními vozy při posunu	technický stav lokomotivy 362.171-1 – záměna pozice kontrolní karty A0311 s pozicí karty diagnostiky A0301	škoda 2,7 mil. Kč
27. 6. 2009	Rájec-Jestřebí	ujetí soupravy vlaku EC 174 ze stanice	selhání lidského činitele – nezajištění soupravy vlaku proti ujetí při vzdálení se strojvedoucího od hnacího drážního vozidla	bez škody a bez zranění
1. 7. 2009	Strančice – Senohraby	vykolejení 1 vozu za jízdy vlaku Pn 1. nsl 66803	špatné ukotvení pažení první traťové koleje	škoda 50 tisíc Kč

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Bezprostřední příčiny	Následky
1. 7. 2009	Hodonín	sřetenutí vlaku EC 30276 s nákladním automobilem na železničním přejezdu	nedostatečné rozhledové poměry na železničním přejezdu, které nevyhovují platné legislativě a technickým normám	škoda 1,2 mil. Kč
17. 8. 2009	Brno, mezi zastávkami Poříčí a Nemocnice Milosrdných bratří	újmna na zdraví cestujících při manipulaci s větrací klapkou na střeše tramvaje	technická závada na tramvaji – elektrický zkrat, způsobený dotykem částí rámu sběrače pod napětím a chráněné části větrací klapky u tramvaje typu K2R.03	2 osoby zraněny
1. 9. 2009	Horní Lipová – Ostružná	srážka posunu mezi dopravnami s uvízlým vlakem Os 3613	selhání lidského činitele – nedodržení pokynu uvedeného v písemném rozkaze a pokračování v jízdě posunu za místo určení	11 osob zraněno, škoda 1,6 mil. Kč
3. 9. 2009	vlečka Tonaso, Ústí nad Labem	vykolejení dvou nákladních vozů při posunu na vlečce	selhání lidského činitele – zahájení posunu bez kontroly přestavení výhybky pro požadovaný směr v posunové cestě	škoda 65 tis. Kč
15. 9. 2009	Omlenice	sřetenutí vlaku Nex 48162 s osobním automobilem na železničním přejezdu s následným vykolejením	nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak	1 osoba usmrcena, škoda 16,1 mil. Kč
16. 10. 2009	Přerov	srážka vlaku Rn 50238 s vlakem Pn 61121	selhání lidského činitele – nedovolená jízda vlaku Rn 50238 za návěstidlo zakazující jízdu	1 osoba zraněna, škoda 4,5 mil. Kč
10. 11. 2009	vlečka kamenolom Zárubka	sřetenutí posunového dílu s nákladním automobilem na železničním přejezdu	spouštění vozů přes železniční přejezd nezabezpečený odborně způsobilou osobou a neupřednostnění drážní dopravy	1 osoba usmrcena škoda 330 tis. Kč
28. 11. 2009	Kolín	vykolejení vlaku Os 2103	v šetření	škoda 8,5 mil. Kč

## OPATŘENÍ K PŘEDCHÁZENÍ MIMOŘÁDNÝM UDÁLOSTEM

Opatření následující po mimořádných událostech přispívají ke zvyšování bezpečnosti drah. V případě potřeby vydá Dražní inspekce na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU bezpečnostní doporučení a provozovatelé jsou povinni přijmout vlastní opatření v takovém rozsahu, aby zajistili bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Pokud tak neučiní, Dražní inspekce 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 Dražní inspekce vydat také drážnímu správnímu úřadu nebo jinému úřadu či osobě.

Dražní inspekce vydala bezpečnostní doporučení na základě výsledků šetření následujících MU:

- 8. srpna 2008, **Studénka**, srážka vlaku EC 108 „Comenius“ se zřícenou konstrukcí silničního mostu. Dražní inspekce doporučila:
  - Dražnímu úřadu, jako národnímu bezpečnostnímu orgánu pro oblast drah a drážní dopravy, ve stavebním řízení k stavbám dráhy, stavbám na těchto dráhách a v jejich ochranném pásmu, kde Dražní úřad ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. a § 15 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb. vykonává působnost stavebního úřadu nebo ve smyslu § 7 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 110, 111 a 112 zákona č. 183/2006 Sb. vykonává působnost dotčeného orgánu, zajistit, aby v průběhu stavebního řízení byla provedena analýza vlivů stavebních činností stavby na provozovanou dráhu a drážní dopravu a vlivů provozované dráhy a drážní dopravy na stavební činnosti stavby;

- Drážnímu úřadu vydání souhlasu se stavbou vázat stanovením účinných podmínek eliminujících rizika, vyplývající z výše uvedené analýzy;
- Drážnímu úřadu podmínit provádění stavebních činností s vyšší mírou rizik, ve smyslu § 149 zákona č. 183/2006 Sb., přítomností autorizovaného inspektora s přímým telekomunikačním spojením na osobu řídící drážní dopravu pro vyzvání k okamžitému zastavení drážní dopravy při hrozícím nebezpečí;
- Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace níže uvedeného bezpečnostního doporučení, určeného Správě železniční dopravní cesty, s. o., i u jiných provozovatelů drah v České republice.
- provozovateli dráhy, kategorie celostátní a regionální, Správě železniční dopravní cesty, s. o., při zřízení přímého telekomunikačního spojení z místa stavby s osobou řídící drážní dopravu v konkrétním úseku dráhy, dle výše uvedeného bodu bezpečnostního doporučení, zajistit, aby osoba řídící drážní dopravu měla telekomunikační zařízení trvale v dosahu a při hrozícím nebezpečí z prodlení mohla ihned přijmout odpovídající opatření pro zajištění bezpečného provozování drážní dopravy.

Drážní inspekce si vyhradila právo, po zjištění příčin zřícení mostní konstrukce silničního mostu, ev. č. 464-014, v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, toto bezpečnostní doporučení doplnit.

- 8. ledna 2009, **Zliv – Hluboká nad Vltavou**, střetnutí vlaku Os 8043 s osobním automobilem na železničním přejezdu. Drážní inspekce opakovaně doporučila:
  - provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, s. o., zavést jednotný systém označení železničních přejezdů z pohledu dráhy železniční, tj. železniční a silniční topologie, jak pro provozovatele drah a dopravce, tak i účastníky silničního provozu a složky integrovaného záchranného systému, a to ve smyslu bezpečnostních doporučení uvedených v příslušných zprávách o výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události;
  - Drážnímu úřadu jako národnímu bezpečnostnímu orgánu rozšíření tohoto bezpečnostního doporučení i na ostatní provozovatele dráhy celostátní, regionální a vleček.

Jednotný systém označení železničních přejezdů byl provozovateli dráhy zaveden dne 1. srpna 2009.

- 16. února 2009, **Paskov – Vratimov**, srážka vlaků Os 3116 a Os 3101. Drážní inspekce doporučila:
  - provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, s. o., urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače „European Train Control System“ (dále jen ETCS), a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních;
  - dopravci a operátorovi provozovatele dráhy Českým dráhám, a. s., urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit ETCS;
  - dopravci a operátorovi provozovatele dráhy Českým dráhám, a. s., do doby zavedení ETCS do provozu v železničních stanicích, kde je povolena výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti, provést úpravu jednotných technologických postupů výpravy a odjezdu vlaku. Úpravou postupů zamezit omylům a selháním strojvedoucích po uvedení vlaku do pohybu, tzn. aby se strojvedoucí řídil pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy a v situaci, kdy nebude jízda vlaku návěstí příslušného hlavního návěstidla povolena, před tímto návěstidlem vlak bezpečně zastavil.

Dopravce vydal „Poučný list č. 3/2009“, ve kterém jsou uvedeny příčiny a okolnosti předmětné MU s prokazatelným seznámením obsahu poučného listu všech zaměstnanců podílejících se na organizování a provozování drážní dopravy.

- 1. dubna 2009, **Brno hl. n.**, vykolejení soupravy pro vlak EC 71 „Gustav Mahler“ při posunu. Drážní inspekce doporučila:
  - provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, s. o., prověřit polohy kolejí ve stávajících kolejištích železničních stanic posouzením hodnot poloměrů oblouků a délky mezilehlé přímé koleje mezi oblouky opačných směrů podle normy ČSN 73 6360-1 „Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování“, z října 2008, čl. 8.4.2 a tab. C.3.1, stanovených ve vztahu k provozování drážní dopravy drážními vozidly délky 26,4 m a delších.

Provozovatel dráhy přijal následující opatření:

- dne 4. 4. 2009 po vzniku obdobné mimořádné události byla s okamžitou platností zakázána jízda drážních vozidel řady Bmz, Wrmz a Ampz z koleje č. 667 směrem na kolej č. 3b;
  - po zjištění a vyhodnocení skutečného stavu stavebně technických parametrů prostorové polohy koleje bylo zakázáno provozování drážní dopravy na kolej č. 667 ve směru od koleje č. 3b;
  - bude vydáno vlastní opatření k zajištění bezpečnosti jízd drážních vozidel řady Bmz, Wrmz a Ampz, případně dalších drážních vozidel s délkou přes nárazníky 26,4 m a větší, na manipulačních a odstavných kolejích vzhledem k průjezdu protisměrnými oblouky.
- 24. dubna 2009, **Čerčany**, vykolejení 4 nákladních vozů za jízdy vlaku Pn 1. násl. 69911. Drážní inspekce doporučila:
    - dopravci OKD, Doprava, akciové společnosti, aby odpovídajícím technologickým postupem stanovil způsob účinné kontroly uložení nákladu prováděné ze země u drážních vozidel řady Ua a Uas tak, aby nebyl připuštěn provoz těchto drážních vozidel s nerovnoměrně naloženým nákladem.

Dopravce přijal opatření, že zaměstnanec OKD Dopravy, a. s., ve funkci vlakvedoucího bude bezprostředně přítomen u nakládky vozů řady Ua. Dále přijal dopravce opatření, že v případě, že železniční vozy budou nakládány pod vypnutou trolejí, kde bude nutnost provést i kontrolu uložení nákladu, bude podepsán vlakvedoucím „Příkaz B“, čímž bude zajištěna bezpečnost vlakvedoucího před úrazem elektrickým proudem.

Vzhledem ke zjištěné příčině vzniku předmětné MU neodpovídají přijatá opatření dopravce požadavku stanoveném § 13 vyhlášky č. 376/2006 Sb., a to předcházet vzniku MU obdobného charakteru.

- 23. června 2009, **Brno hl. n.**, srážka lokomotivy s odstavenými osobními vozy při posunu. Drážní inspekce doporučila:
  - dopravci České dráhy, a. s., a všem dalším dopravcům, používajícím při provozování drážní dopravy hnací drážní vozidla řady 162, 163, 362 a 363, do systému nižších údržbových stupňů hnacích drážních vozidel řady 162, 163, 362 a 363 zapracovat pravidelnou kontrolu správné polohy karet v Centrálním řídicím členu, tj. i karty kontroly A0311, nacházející se v Centrálním řídicím členu na pozici vpravo od karty A6102 a vlevo od karty diagnostiky A0301;
  - dopravci České dráhy, a. s., a všem dalším dopravcům v Centrálním řídicím členu hnacích drážních vozidel řady 162, 163, 362 a 363 zajistit polohu karty kontroly A0311 proti nežádoucí manipulaci nepovolanou osobou;
  - dopravci České dráhy, a. s., a všem dalším dopravcům na hnacích drážních vozidlech řady 162, 163, 362 a 363 zajistit konektorová pole ovládacích pultů na stanovištích strojvedoucího (konektory XK 21 až XK 36) proti vniknutí vody a nečistot;
  - dopravci České dráhy, a. s., a všem dalším dopravcům do systému pravidelného školení strojvedoucích zapracovat náplň zaměřenou na řešení krizových situací, které se projeví nestandardním chováním hnacího drážního vozidla, včetně řešení situace, kdy hnací drážní vozidlo svévolně, ne na vůli strojvedoucího, zadá tah;
  - Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného



bezpečnostního doporučení i u jiných dopravců v České republice, používajících při provozování drážní dopravy hnací drážní vozidla řady 162, 163, 362 a 363.

Bezpečnostní doporučení bylo vloženo do Safety Information System (Bezpečnostní informační systém) ERA, který slouží k ukládání bezpečnostních doporučení pro ostatní členské státy, a to z důvodu možnosti používání hnacích drážních vozidel řady 162, 163, 362 a 363 v ostatních evropských státech.

Dopravce vydal dne 2. 9. 2009 „Opatření ke kontrole obvodů centrálního řídicího členu“, jehož obsahem je při nejbližší plánované údržbě rozsahu provozního ošetření EO a vyšším nebo při neplánované opravě provést:

- kontrolu správné polohy kontrolní karty A0311 a diagnostické karty A0301;
- pomocí plombovacího drátu zaplombování uvedených karet, aby byla zabezpečena nežádoucí manipulace nepovolanou osobou a nedocházelo ke vzájemné záměně karet;
- prověřit správnou funkci tlakového spínače S513;
- při zjištění koroze kontaktů konektorového pole ovládacího pultu stanoviště strojvedoucího II (konektory XK21 až XK36) demontáž těchto krytů, ošetření koroze, která se pod kryty v nadměrné míře vyskytuje, a přetěsnění krytů.

Kontrolu správné polohy kontrolní karty A0311 a diagnostické karty A0301 dopravce zapracuje jako součást provozního ošetření O a malé periodické prohlídky M. Kontrolu správné funkce tlakového spínače S513 dopravce zapracuje do náplně každé třetí malé periodické prohlídky M. Termín realizace těchto opatření na hnacích drážních vozidlech řad 162, 163, 263, 362, 363 je 12 měsíců od jeho vydání. Současně s výše uvedeným bude prokazatelně zpraven veškerý obsluhující personál o zákazu manipulace s kontrolní kartou A0311 a diagnostickou kartou A0301.

- 17. srpna 2009, **Brno**, mezi zastávkami Poříčí a Nemocnice Milosrdných bratří, újma na zdraví cestujících při manipulaci s větrací klapkou na střeše tramvaje. Drážní inspekce doporučila:
  - provozovateli rekonstruovaných tramvají, Dopravnímu podniku města Brna, a. s., zapracovat do vnitřní směrnice pro údržbu a opravy tramvají způsob seřízení ovládacího mechanismu první větrací klapky u tramvají typu K2R.03;
  - Drážnímu úřadu zvážit postoupení výše uvedeného opatření ostatním provozovatelům tramvají stejného typu;
  - zhotoviteli Pars nova, a. s., Šumperk, vydat organizační opatření k zajištění předávání všech bezpečnostně významných informací, vztahujících se k provozu, údržbě a prohlídkám jím vyráběných, opravovaných a rekonstruovaných drážních vozidel.

Provozovatel přijal opatření, kdy u všech tramvají typu K2R.03 byl nalepen na první větrací klapku 5 mm silný izolační pryžový koberec a klapky byly trvale zajištěny v uzavřené poloze.

- 1. září 2009, **Horní Lipová – Ostružná**, srážka posunu mezi dopravami s vlakem Os 3613. Drážní inspekce doporučila:
  - provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, s. o., do technologických postupů, obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy, doplnit postup, pokyn pro případ nutného dalšího pohybu drážního vozidla za kilometrickou polohu povolené jízdy PMD, uvedenou v pokynu provozovatele dráhy;
  - provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, s. o., a dopravci Českým drahám, a. s., do technologických postupů, obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravce, doplnit postup, pokyn zakazující při jízdách PMD pro uvážený vlak přepravovat cestující.
  - Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u jiných provozovatelů drah a dopravců na dráhách železničních

v České republice.

Dopravce přijal dne 10. 9. 2009 opatření, které zakazuje při jízdách posunu mezi dopravnami pro uvážený vlak přepravovat cestující. Vrchní přednost DKV Olomouc uložil při pravidelném školení seznámit strojvedoucí s příčinami a okolnostmi vzniku předmětné MU.

## SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během roku 2009 Drážní inspekce zahájila celkem 4 správní řízení. Ve třech případech se jednalo o správní řízení týkající se deliktu podle § 51 odst. 6 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb, o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, kterého se dopustí provozovatel dráhy a drážní dopravy tím, že nezajistí místo mimořádné události v drážní dopravě, a tím nesplní povinnost uloženou ustanovením § 49 odst. 3 písm. b) zákona. Výsledkem těchto správních řízení bylo jejich zastavení, protože odpadly důvody pro jejich zahájení. Dále bylo zahájeno správní řízení ve věci pozdního oznámení vzniku mimořádné události z 1. 6. 2009, při níž došlo k nepovolené jízdě osobního vlaku za hlavní návěstidlo zakazující jízdu, násilnému přestavení výhybky a vjetí vlaku do obsazeného mezistaničního úseku protijedoucím vlakem. Na základě rozhodnutí správního řízení byla provozovateli dráhy i drážní dopravy uložena pokuta ve výši 10 000 Kč, která byla následně zaplácena.

V roce 2009 se řešila i dvě správní řízení s provozovatelem tramvajové dopravy. V prvním případě bylo správní řízení zahájeno z důvodu neoznámení mimořádné události, neprovedení dokumentace a zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události. V tomto případě došlo ke zrušení rozhodnutí Drážní inspekce o vyměřené pokutě 195 000 Kč a zastavení správního řízení Ministerstvem dopravy z důvodu uplynutí roční lhůty pro uložení sankce. Průtahy v tomto správním řízení nastaly především opakovaným podáním odvolání právního zástupce provozovatele, která byla obsahově rozsáhlá a napadala nejen celý proces řízení, postup správního orgánu, ale i podstatu mimořádných událostí, které byly výchozími právními skutečnostmi proto, zda šlo o správní delikt, či nikoliv. Druhé správní řízení bylo vedeno ve věci neoznámení vzniku, nezajištění místa vzniku, neprovedení zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události s tím, že nebyla přijata opatření k předcházení vzniku mimořádné události. V této věci bylo rozhodnutím Ministerstva dopravy potvrzeno rozhodnutí Drážní inspekce a byla uložena a zaplácena pokuta ve výši 1 000 000 Kč.

## SHRNUTÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Pokračující prioritou Drážní inspekce v roce 2009 bylo dozorování případů závažných MU s cílem odhalovat potenciální bezpečnostní rizika, která by mohla mít vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy na celé dráze. Drážní inspekce vyjela na místo MU celkem k 188 případům a v sedmnácti z nich zahájila vlastní šetření se zpracováním závěrečné zprávy.

Počet mimořádných událostí na všech dráhách se v roce 2009 v porovnání s rokem 2008 nepatrně zvýšil. Na dráhách železničních došlo naopak k mírnému poklesu počtu MU. Trendem posledních let je každoroční zvyšování počtu MU na dráze tramvajové a trolejbusové. Tento vývoj koresponduje zejména se zvýšenou intenzitou silniční dopravy ve velkých městech a nezodpovědným chováním účastníků silničního provozu, neboť nárůst je zaznamenán zejména ve srážkách drážních vozidel se silničními vozidly na uvedených dráhách. Za celý rok Drážní inspekce eviduje pouze 5 MU, které byly kategorie závažná nehoda. U 75 % MU z celkového počtu byla odpovědnost mimo provozovatele.

V porovnání s rokem 2008 **zahynulo** na dráhách v roce 2009 **o 24 osob méně** a dokonce **o 123 osob méně** bylo **zraněno**. Výrazné snížení počtu zraněných osob je dáno rovněž tím, že v roce 2008 byl zaznamenán rekordní počet zraněných osob na dráhách od vzniku Drážní inspekce v roce 2003. Pozitivní rovněž je, že v roce 2009 **nebyla usmrcena žádná osoba z příčiny na straně provozovatelů**. Největší počet usmrcených osob i nadále připadá na střety drážních vozidel s osobami, které se ve většině případů neoprávněně pohybují v prostoru dráhy, popřípadě jednají v sebevražedném úmyslu.

**Na železničních přejezdech** eviduje Drážní inspekce v roce 2009 **nejnižší počet MU a nejnižší počet zraněných osob** od svého vzniku. Počet usmrcených osob se v porovnání s rokem 2008 snížil o 7. Na základě opakovaně vydávaných bezpečnostních doporučení Drážní inspekce k MU, jejichž příčinou bylo uvíznutí účastníků silničního provozu na přejezdech a nezastavení drážní dopravy provozovatelem dráhy, byl v roce 2009 zaveden do praxe jednotný systém označení železničních přejezdů a částečně tak bylo doporučení Drážní inspekce realizováno.

Z analýzy vývoje nehodovosti na dráhách, vlastních poznatků ze šetření MU a zkušeností Drážní inspekce jednoznačně vyplývá nezpochybnitelná role prevence, která je prováděna kontinuálně, systémově a bez jakéhokoliv omezování – zejména výkonem namátkového státního dozoru. Preventivní SD ve spojení s důsledným dozorováním šetření MU ze strany provozovatelů, stanovení všech příčin a přijetí adekvátních opatření udržuje bezpečnost na dráhách na dobré úrovni.





## ***VÝKON STÁTNÍHO DOZORU***

## VÝKON STÁTNÍHO DOZORU

**Výkon státního dozoru ve věcech drah (SD)** tvořil i v roce 2009 nedílnou součást činnosti Dražní inspekce v oblasti prevence a bezpečnosti drážního provozu. Dražní inspekce při něm odhalovala potencionální rizika a dozírala na dodržování a plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců, které jim zejména v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy stanovují právní předpisy (zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, prováděcí 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. 175/2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, a nařízení vlády 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky).

SD ve věcech drah vykonávaný Dražní inspekcí je tedy hlavně zaměřen na oblast MU a jejich předcházení, na rozdíl od výkonu SD prováděném Dražním úřadem, který je podle evropské legislativy mimo jiné pověřen dozorem nad plněním podmínek a požadavků osvědčení o bezpečnosti, dodržováním základních požadavků u prvků interoperability apod. Výkon SD zároveň udržuje inspektory Dražní inspekce ve spojení s realitou každodenního provozu na dráhách a technickým vývojem například v oblasti zabezpečovacího zařízení a drážních vozidel. Znalosti a zkušenosti získané při SD jsou následně zúročeny při šetření MU.

Druhy státního dozoru
<b>Oznámený státní dozor</b> – rozsáhlý státní dozor zaměřený na administrativní náležitosti provozovatele, na něž se provozovatel potřebuje připravit, dozorovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly.
<b>Namátkový státní dozor</b> – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast nebo rizikový jev, kdy z důvodu objektivit není žádoucí předchozí vyrozumění.
<b>Státní dozor na mimořádné události</b> – státní dozor zaměřený na kontrolu nad činností dozorovaného subjektu při šetření MU.

Podle Pravidel pro výkon státního dozoru, vydaných Ministerstvem dopravy, je SD vykonáván formou oznámeného a namátkového SD. Při oznámeném SD se komplexně prověřuje plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce, včetně administrativních náležitostí k provozování dráhy a drážní dopravy stanovených právními předpisy. Namátkový SD má významnou úlohu při zjišťování skutečné situace v drážním provozu, odhalování potenciálních rizik a nedostatků ohrožujících bezpečnost provozu.

V průběhu roku 2009 se na Dražní inspekci se svými podněty (stížnostmi) intenzivně obraceli občané a instituce. Tyto podněty byly Dražní inspekcí prověřovány právě výkonem SD.

## STÁTNÍ DOZORY V ROCE 2009

V roce 2009 vykonala Drážní inspekce celkem **1 419 státních dozorů**, z toho 347 oznámených SD (OSD), 753 namátkových SD (NSD) a 319 SD nad činností provozovatelů drah a dopravců na místě vzniku mimořádné události (SDMU). Drážní inspekce i nadále kladla velký důraz na výkon namátkových SD, které mají významný vliv pro prevenci MU, mapují skutečnou situaci v drážním provozu a mají větší vypovídací hodnotu. Podrobné dělení jednotlivých typů státních dozorů podle druhů drah ukazuje následující tabulka. Pro srovnání jsou v závorkách uvedeny i souhrnné hodnoty roku 2008:

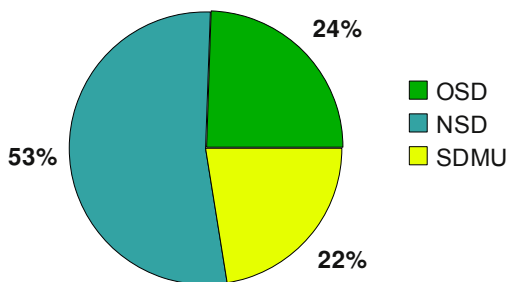
2009 (*2008)	OSD	NSD	SDMU	celkem
dráha celostátní a regionální	163 (*180)	627 (*830)	267 (*163)	1 057 (*1173)
dráha – vlečka	135 (*145)	18 (*41)	17 (*9)	170 (*195)
dráha speciální (metro)	0 (*0)	1 (*0)	4 (*2)	5 (*2)
dráha tramvajová a trolejbusová	25 (*12)	77 (*60)	30 (*31)	132 (*103)
dráha lanová	24 (*19)	30 (*11)	1 (*1)	55 (*31)
<b>celkem</b>	<b>347 (*356)</b>	<b>753 (*942)</b>	<b>319 (*206)</b>	<b>1 419 (*1504)</b>

## ROZBOR STÁTNÍCH DOZORŮ V ROCE 2009

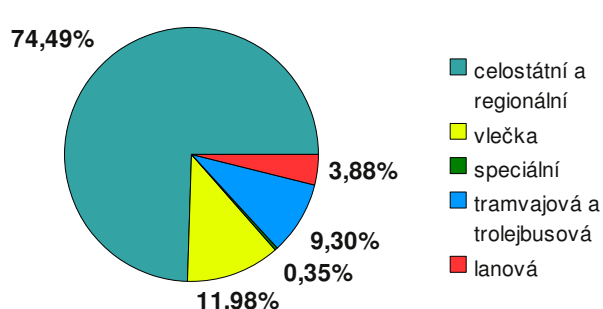
Ve výkonu SD se Drážní inspekce držela nastaveného směru a upřednostňovala výkon **namátkového SD**, který považuje za nejdůležitější nástroj v oblasti prevence. Jeho podíl činil v roce 2009 53 % ze všech dozorů. Nejvíce SD bylo vykonáno na dráze celostátní (74,5 %) a na vlečkách (téměř 12 %). Oproti roku 2008 došlo k poklesu výkonu SD na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách, které bylo způsobeno zvýšeným počtem MU a navýšením výkonu SD na dráhách tramvajových, trolejbusových a lanových. V průběhu celého roku docházelo také k obměňování zaměstnanců vykonávajících SD, které s sebou neslo mimo jiné i požadavek na odbornou přípravu, včetně přípravy k vykonání zkoušek pro získání pověření k výkonu SD. Při 1 419 SD bylo zkontrolováno celkem 413 železničních stanic, dopraven a zastávek, 1 811 osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením především na jejich zdravotní a odbornou způsobilost), dále pak 590 hnacích drážních vozidel, 1 257 tažených drážních vozidel, 376 vlakových souprav, 529 železničních přejezdů a přechodů a 218 určených technických zařízení.

Nejvíce pochybení vůči právním předpisům bylo zjištěno na vlečkách. Zjištěné nedostatky byly především administrativního rázu, bez přímého vlivu na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Další dráhou, kde byl zjištěn vyšší počet nedostatků vzhledem k počtu vykonaných SD, je dráha lanová. Nízký počet nedostatků byl zjištěn na dráze tramvajové a trolejbusové. Na dráze speciální nebyly zjištěny žádné nedostatky.

Druhy státních dozorů v roce 2009



Dělení státních dozorů v roce 2009 dle drah



Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2009	
Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
Nedostatečné rozhledové poměry na přejezdech	82x
Chybný postup provozovatele při šetření MU a ve spisech MU	70x
Nevyhovující technický stav železničních přejezdů	46x
Chybná evidence (neprovádění) měření a prohlídek staveb dráhy a staveb na dráze	35x
Závady v zajištění odborné a zdravotní způsobilosti osob	27x
Označení zařízení dráhy	16x
Závady v technologických postupech pro MU	14x
Závady ve smlouvách o styku vzájemně zaústěných drah	10x
Nedostatečné vybavení a označování vlakových souprav	9x
Závady v TTP (neaktuálnost, neúplnost, nepředložení)	9x
Umístění výstražných křížů a výstražníků na přejezdech	9x
Viditelnost výstražníků	8x
Nedostatečné umístění/neumístění návěstidla s návěstí „Pískejte“ před přejezdy	3x

V rámci prošetřování podnětů a stížností občanů a institucí formou **oznámeného a namátkového SD** bylo zkontrolováno 42 železničních přejezdů, 1 stavba dráhy (nástupiště), 2 zabezpečovací zařízení, 3 železniční tratě a 10 stanic. Mezi nejzávažnější nedostatky zjištěné Drážní inspekcí v roce 2009 díky podnětům občanů a institucí patří:

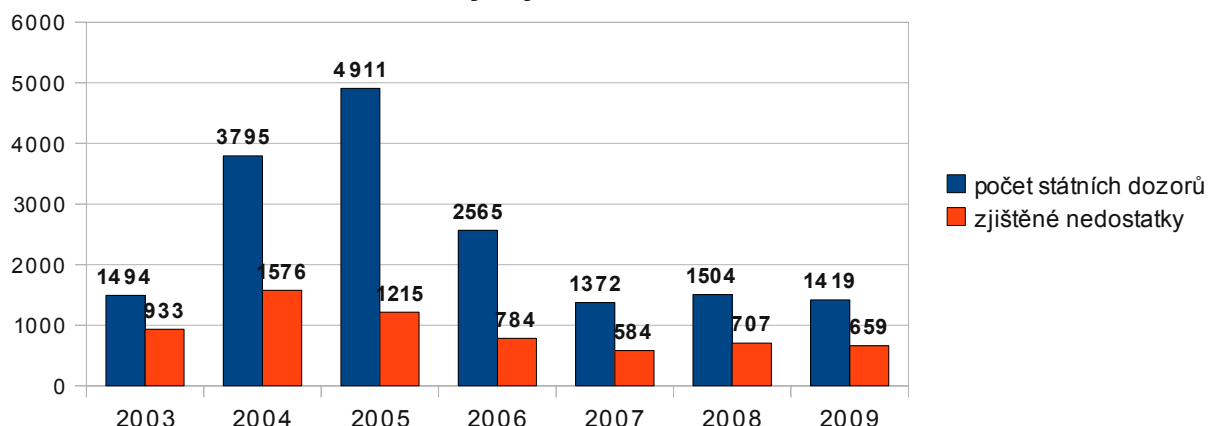
- ✓ nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech
- ✓ neodpovídající technický stav železničních přejezdů.

Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2009 zjištěno **celkem 659 nedostatků**. Nejzávažnější se týkaly **nedostatečných rozhledových poměrů** na železničních přejezdech, spisů MU a **postupů při šetření MU ze strany provozovatelů drah a dopravců a nevyhovujícího technického stavu železničních přejezdů**. Dostatečné rozhledové poměry na železničním přejezdu a technický stav přejezdů jsou přitom základními předpoklady bezpečného provozu drážní i silniční dopravy. Rovněž tak správný postup při šetření MU, tj. zejména zjištění všech příčin a stanovení adekvátního opatření, je elementární podmínkou pro předcházení vzniku MU. Průměrný počet nedostatků odhalených výkonem jednoho státního dozoru Drážní inspekce v roce 2009 je uveden níže v tabulce:

2009	Počet		Podíl nedostatků na 1 státní dozor
	státních dozorů	zjištěných nedostatků	
celostátní a regionální	1057	371	0,3
vlečka	170	235	1,4
speciální	5	0	0
tramvajová a trolejbusová	132	26	0,2
lanová	55	27	0,5
<b>Celkem</b>	<b>1419</b>	<b>659</b>	<b>0,5</b>



### Vývoj státních dozorů



V roce 2009 Drážní inspekce výkonem SD zjistila závažné i méně závažné pochybení a nezajištění bezpečného provozování drážní dopravy. Při jednom SD v Ostravě Drážní inspekce odhalila porušování povinnosti řidičů dávat výstražné znamení před uvedením tramvaje do pohybu. V 75 % řidiči při odjezdu ze zastávky elektrický zvonec nepoužili a reálně tak hrozil sřet tramvaje s osobou. Na základě výzvy Drážní inspekce byla zjednána náprava a provedeny další namátkové kontroly na zjištění skutečného stavu.

Dalším zajímavým zjištěním Drážní inspekce bylo nezajištění bezpečnosti cestujících v zastávce Praha-Klánovice. Při výkonu SD bylo zjištěno, že veřejnost nebyla informována o probíhající výluce a nutnosti použít při výstupu a nástupu do vlaku nouzového přechodu. Pohybem osob v kolejišti a jízdou vlaků maximální traťovou rychlostí došlo k nezajištění bezpečnosti cestujících a reálně hrozil sřet vlaku s osobou. Provozovatel dráhy byl okamžitě telefonicky vyzván k bezodkladnému zjednání nápravy.

Svou úlohu Drážní inspekce důsledně plnila i při výkonu SD na dráhách lanových, kde na lanových dráhách Ramzová – Čerňava, Čerňava – Šerák bylo zjištěno celkem 5 závad, kterými byly například nezajištění provozu osobou odborně a zdravotně způsobilou, koroze na drážních vozidlech nebo neoznačení výstupu. Při SD bylo zjištěno i neodstraňování již dříve zjištěných nedostatků.

V rámci státních dozorů zjistila Drážní inspekce závažnější pochybení v Králově Dvoře, kde na nově zrekonstruovaném přejezdu bylo nutné, pro zajištění rozhledových poměrů při případné poruše přejezdového zabezpečovacího zařízení, odstranit část nově postavené protihlukové zdi.

## TEMATICKÉ STÁTNÍ DOZORY

Kromě rutinního výkonu preventivních státních dozorů pokrývajících všechny dráhy, provozovatele drah, dopravce, činnosti a místa na dráhách v celé ČR věnovala v roce 2009 Drážní inspekce systematickým výkonem SD zvýšenou pozornost těmto oblastem:

- železniční přejezdy a prevence mimořádných událostí na nich;
- výluková činnost na dráze celostátní a regionální;
- zjišťování volnosti vlakové cesty a sledování jízdy drážního vozidla;

- dodržování pokynů provozovatele dráhy udílených dopravci;
- viditelnost návěstidel a návěstí, prostorová průchodnost tratě;
- kontrola rychlosti tramvají.

Při společné akci Dražní inspekce a Policie ČR, která se uskutečnila v červnu 2009 na železničních přejezdech v Karlovarském, Plzeňském a Jihočeském kraji, bylo zjišťováno **nedodržování nejvyšší dovolené rychlosti** a nerespektování silniční dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a nerespektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení účastníky silničního provozu.



Dražní inspekce ve spolupráci s Policí ČR vytipovala železniční přejezdy, kde často dochází k **porušování ustanovení zákona č. 361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích, účastníky silničního provozu. Policie ČR pak monitorovala chování řidičů na těchto přejezdech. Během tří dní, kdy akce probíhala, bylo zjištěno na 25 přejezdech celkem 78 přestupků. Nejčastějším přestupkem bylo překročení nejvyšší dovolené rychlosti řidiči silničních vozidel (nejvyšší hodnoty rychlosti činily

87 a 76 km/h. První hodnota byla naměřena na přejezdu s dovolenou rychlostí 30 km/h a druhá na přejezdu s maximální rychlostí 50 km/h). Policisté zaznamenali také nerespektování silniční dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“, umístěné na železničním přejezdu pro zajištění bezpečného rozhledu řidičům a nedovolené předjíždění na železničním přejezdu, kterého se dopustili 3 řidiči a 1 cyklista. Dalším z přestupků bylo nerespektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení, kterého se dopustili 3 řidiči a 3 chodci v Jihočeském kraji. Celkem 66 přestupků bylo vyřízeno na místě uložením pokuty a 12 bylo postoupeno do správního řízení. Na vytipovaných přejezdech Dražní inspekce nedostatky ze strany provozovatelů dráhy a drážní dopravy nezjistila.

Nadále Dražní inspekce vykonávala tematické SD, které vzešly z jednání mezi Dražní inspekcí a Ministerstvem dopravy. Do náplně těchto SD např. patří **včasné a úplné informování dopravce o změnách stavebně technických parametrů dráhy**, dodržování povinnosti provozovatele zajistit plnění činností při provozování dráhy a provádění drážní dopravy osobami zdravotně a odborně způsobilými, zajištění náhradní dopravy za přerušenou drážní osobní dopravu a informování cestujících o změnách jízdních řádů.



V roce 2009 bylo vykonáno celkem 33 SD převážně 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, dále na včasné a dostatečné informování cestujících o změnách a mimořádnostech ve stanicích a zastávkách. Tyto SD byly vykonány v traťových úsecích dotčených výlukovou činností a železničních stanicích. Zkontrolováno bylo celkem 111 osob (včetně osob mimo provozovatele dráhy, podílejících se na zhotovitelských pracích a pohybujících se v obvodu dráhy). Pouze při dvou SD byly zjištěny nedostatky, které se týkaly zejména nedostatečného informování cestujících o mimořádnostech v dopravě na veřejně přístupných a dobře viditelných místech v dotčených stanicích a zastávkách vývěskami.



V roce 2009 vykonala Dražní inspekce celkem 37 SD v 50 železničních stanicích a dopravnách a u 50 osob se zaměřením na **sledování jízdy drážních vozidel a zjišťování volnosti vlakové cesty**. Při těchto SD nebyla na rozdíl od předchozích let zjištěna žádná pochybení.

Dále se Dražní inspekce zaměřila na povinnost dopravce řídit se pokyny provozovatele dráhy při organizování drážní dopravy. Ve 3 případech bylo zjištěno, že strojvedoucí nedával návěst „Pozor“ i přesto, že měl tuto povinnost.

Státní dozory zaměřené na **zajištění viditelnosti návěstidel a návěstí**, dodržování prostorové průchodnosti určené průjezdným průřezem na dráze celostátní a regionální a způsob označování tratě byly vykonány na dráhách celostátních a regionálních jízdou pověřených osob na stanovištích osob řídících drážní vozidlo, a to v měsících květen – září 2009. Při těchto SD se Dražní inspekce zaměřila především na viditelnost návěstí hlavních návěstidel a předvěstí z vedoucího drážního vozidla jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí a dále na viditelnost vzdálenostních upozorňovadel a ostatních neproměnných návěstidel. Dražní inspekce vykonala celkem 61 takto zaměřených státních dozorů (39 na dráhách celostátních, 22 na dráhách regionálních), během kterých bylo zjištěno 26 nedostatků na dráze celostátní a 7 na dráze regionální. Nejčastějším nedostatkem bylo nedodržování prostorové průchodnosti určené průjezdným průřezem (18), nezajištění viditelnosti návěstidel a návěstí bylo zjištěno 14krát a v jednom případě Dražní inspekce zjistila neumístění a poškození návěstí Kilometrická poloha (staničník).

Nedostatky v zajištění stanovené viditelnosti se týkaly:

- hlavních návěstidel (oddílových, krycích, vjezdových);
- předvěstí vjezdových návěstidel;
- vzdálenostních upozorňovadel k samostatným předvěstem;
- ostatních neproměnných návěstidel;
- stav návěstí Kilometrická poloha (staničník).

Příčinou **snížené viditelnosti návěstí** byl výskyt větví, keřů a náletových porostů, které se nacházely v jejich blízkosti. Byly zjištěny nedostatky v **označování tratě** (neumístění či poškození) a nezajištění průjezdného průřezu. Na mnoha traťových úsecích bylo zjištěno, že při průjezdu dochází k narázům vegetace do drážních vozidel.

V souvislosti s výkonem státních dozorů zaměřených na výše popsání povinnosti

a následnou reakcí provozovatele dráhy na Drážní inspekci zjištěné skutečnosti podala Drážní inspekce Drážnímu úřadu podnět na zahájení správního řízení s provozovatelem dráhy pro neodstranění zjištěných nedostatků ve stanovené lhůtě a nepřijetí opatření k jejich odstranění. Drážní úřad zahájil správní řízení s návrhem uložení pokuty ve výši 50 000 Kč, kterou pak následně uložil.

V květnu a červnu Drážní inspekce provedla ve spolupráci s Policií ČR tematický SD zaměřený na **dodržování povolené rychlosti tramvají**. Měření rychlosti tramvají proběhlo v Plzni, Ostravě a Olomouci. Při SD bylo zkontrolováno 42 tramvají a ve čtyřech případech bylo zjištěno překročení povolené rychlosti.



## VÝVOJ NEDOSTATKŮ U JEDNOTLIVÝCH PROVOZOVATELŮ

U provozovatelů drah celostátních a regionálních se v průběhu roku 2009 opakovaly nedostatky především v nezajištění dostatečných rozhledových poměrů na železničních přejezdech a v technickém stavu přejezdové konstrukce. Dotčení provozovatelé byli vyzváni k odstranění těchto nedostatků.

U provozovatelů vleček se vyskytovaly nedostatky především ve stanovení časového intervalu měření staveb drah a staveb na dráze, ve vyhodnocení příčin a okolností mimořádných událostí, dále ve spisech mimořádných událostí.

U provozovatelů drah tramvajových byly zjišťovány nedostatky především v technickém stavu svršku a neprovozování dráhy podle stanovených pravidel.

U provozovatelů lanových drah se vyskytovaly nedostatky v zajišťování bezpečnosti cestujících, v technických parametrech zařízení pro nesení a vedení lan a vozidel a dále ve zdravotní způsobilosti osob.

U provozovatele dráhy speciální nebyly zjištěny žádné nedostatky.

## NÁSLEDNÁ OPATŘENÍ

**Následná opatření** mají v případě výkonu SD charakter výzvy k odstranění zjištěných nedostatků. Účelem je, aby dozorovaný subjekt (vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravce), kterému bylo opatření uloženo, zjednal nápravu a zajistil, aby se zjištěné nedostatky znovu neopakovaly. Výzvy k odstranění zjištěných nedostatků tak přispívají k zachování bezpečného systému fungování drah stejnou měrou jako opatření následující po mimořádných událostech. Proto patří ke stěžejním nástrojům potřebným k zajištění bezpečnosti na dráhách.

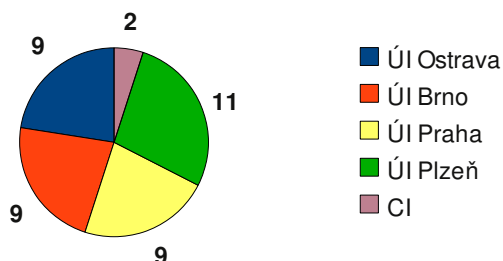
Drážní inspekce v roce 2009 zaslala provozovatelům drah a dopravcům celkem **328 výzev**, aby ve stanovených lhůtách odstranili nedostatky zjištěné při výkonech SD, což je o 27 více než v roce 2008, přičemž stále více využívala institutu telefonické výzvy k okamžitému odstranění zjištěných nedostatků vzhledem k bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti. Zde se ukazuje velice důležitá role inspekční (dozorové) činnosti v zájmu předcházení MU.

## VÝVOJ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

Výraznou prioritu i nadále dostaly **namátkové SD**, které mají stěžejní význam pro prevenci mimořádných událostí. V roce 2009 Drážní inspekce vykonala celkem 1 419 státních dozorů oproti 1 509 v roce předchozím. Výkon SD byl oproti roku 2008 více zaměřen na dráhy tramvajové, trolejbusové a lanové. Na základě podnětů a stížností občanů a institucí bylo provedeno celkem 40 SD, při nichž bylo zjištěno 24 nedostatků.

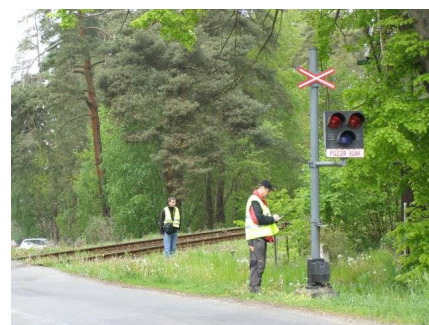
### SD na základě podnětů

kontrolovaná oblast	počet zkontrolovaných zařízení	počet nedostatků
železniční přejezdy	42	19
stavby dráhy (nástupiště)	1	0
zabezpečovací zařízení	2	1
železniční tratě	3	1
železniční stanice a dopravní	10	1
ostatní	2	2
<b>celkem</b>	<b>60</b>	<b>24</b>



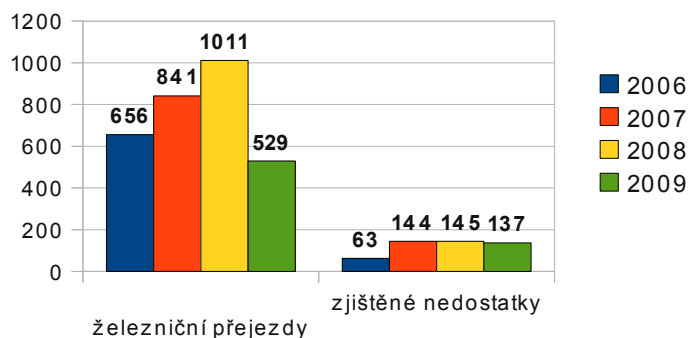
## VÝKON STÁTNÍHO DOZORU NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

V České republice bylo v loňském roce evidováno **8 274 železničních přejezdů a přechodů**. Každý z nich je potencionálním rizikem a možným místem vzniku MU. Ačkoliv Drážní inspekce nedokáže ovlivnit vznik MU v případě příčiny na straně uživatele pozemní komunikace, může dohlížet na správné provozování železničního přejezdu (přechodu) ze strany provozovatele dráhy. V průběhu roku 2009 formou SD Drážní inspekce **zkontrolovala 529 železničních přejezdů a přechodů**, na

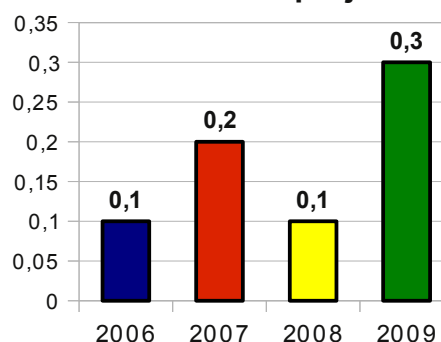


nichž bylo zjištěno 137 nedostatků. Nejzávažnějšími nedostatky a pochybeními ze strany provozovatele dráhy bylo nezajištění patřičných rozhledových poměrů, čímž došlo ke snížení bezpečnosti železničního přejezdu a stížení možnosti přejetí (přechodu) ze strany uživatele pozemní komunikace. Dalšími nedostatky byly technického charakteru, týkající se stavu přejezdu (umístění ochranného klínu, stav přejezdové vozovky, stav žlábků pro

### Vývoj státních dozorů na železničních přejezdech



### Podíl nedostatků na 1 železničním přejezdu



okolek drážního vozidla). Na základě vykonaných SD Drážní inspekce zjistila 200 % nárůst podílu nedostatků na jednom železničním přejezdu oproti roku 2008. Nepříjemným zjištěním bylo, že provozovatelé drah nedodržují a neplní své povinnosti, které jim ukládají právní předpisy. Drážní inspekce, ze své pozice nezávislého vyšetřovacího a kontrolního orgánu, vždy po zjištění nedostatků provozovatele dráhy vyzvala k jejich odstranění a o svých zjištěných ve smyslu platné metodiky Ministerstva dopravy informovala Drážní úřad. Při výkonu následných SD Drážní inspekce kontrolovala, zda byly nedostatky odstraněny.

## SHRNUTÍ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

V roce 2009 vykonala Drážní inspekce celkem **1 419 státních dozorů**. Více než polovina byla tvořena **namátkovými státními dozory**, které Drážní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku mimořádných událostí. Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2009 zjištěno **celkem 659 nedostatků**. V průběhu roku 2009 formou SD Drážní inspekce **zkontrolovala 529 železničních přejezdů a přechodů**, na nichž bylo **zjištěno 137 nedostatků**. Nejzávažnější nedostatky se týkaly **nedostatečných rozhledových poměrů a nevyhovujícího technického stavu železničních přejezdů**. Výkonem **tematických státních dozorů**, které Drážní inspekce prováděla ve **spolupráci s Policií České republiky** na železničních přejezdech, bylo zjištěno časté porušování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, účastníky silničního provozu a v ojedinělých případech dokonce překročení maximální povolené rychlosti při přejíždění železničního přejezdu o desítky kilometrů v hodině. V rámci **prošetřování podnětů a stížností** občanů a institucí formou oznámeného a namátkového SD bylo **zkontrolováno 42 železničních přejezdů, 1 stavba dráhy (nástupiště), 2 zabezpečovací zařízení, 3 železniční tratě a 10 stanic**.

Drážní inspekce v roce 2009 zaslala provozovatelům drah a dopravcům celkem **328 výzev**, aby ve stanovených lhůtách odstranili nedostatky zjištěné při výkonech SD, což je **o 27 více než v roce 2008**.



# ***KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ***

## OTEVŘENÁ KOMUNIKACE

Dražní inspekce se při své činnosti řídí zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, příslušnými prováděcími vyhláškami a Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES. Jedním z postulátů této směrnice je požadavek na maximální otevřenost šetření a zveřejňování zjištěných faktů. Dražní inspekce informuje o nehodách i o výsledcích preventivních kontrol prováděných formou státních dozorů a poukazuje přitom na rizika ohrožující bezpečnost. Kromě toho provádí veřejnou osvětu – vše s cílem předcházet vzniku mimořádných událostí na drahách. Otevřená komunikace je tedy nedílnou součástí činnosti Dražní inspekce, zakončením, bez nějž by šetření nehod ani preventivní kontroly neměly patřičný význam.

## DRÁŽNÍ INSPEKCE V MÉDIÍCH

V roce 2009 pokračovala Dražní inspekce v systematické a otevřené komunikaci s veřejností a médii. Vypracovaný systém včasného informování o závažných nehodách a nehodách umožnil široké odborné i laické veřejnosti sledovat aktuální dění na dráhách na českých on-line zpravodajských serverech, které přinášely ve spolupráci s Dražní inspekcí také fotografie z těchto událostí. Zmínky o Dražní inspekci se v průběhu roku objevovaly v nejrůznějších médiích. O Dražní inspekci bylo možné se dočíst v nejčtenějších českých denících, stejně tak bylo možné vidět vystoupení jejich představitelů v celoplošných i regionálních televizních stanicích.

Vydáváním tiskových zpráv informovala Dražní inspekce o mimořádných událostech velkého rozsahu, statistických výstupech, nezvykle vysokém počtu mimořádných událostí nebo usmrcených na železnici v krátkém časovém úseku a preventivních kampaních. Mimo tiskových zpráv Dražní inspekce vždy v nejkratším možném čase informovala sdělovací prostředky o aktuálních mimořádných událostech. Během roku 2009 bylo na webu Dražní inspekce vydáno 39 krátkých zpráv, kterými Dražní inspekce informovala nejen média, ale i veřejnost a předcházela šíření mylných informací týkajících se aktuálních mimořádných událostí v drážní dopravě.

Webový prostor Dražní inspekce není využíván pouze k uveřejňování aktuálních informací. Návštěvníci zde mohou nalézt řadu materiálů použitých při preventivních kampaních Dražní inspekce, archiv krátkých i tiskových zpráv, včetně fotografií z nehod, a právní předpisy týkajících se drážní problematiky.

Vydané tiskové zprávy	Datum
Statistika nehod na přejezdech v roce 2008	09. 01. 2009
Evropské vyšetřovací orgány: pro bezpečnost je důležitá nezávislost	20. 01. 2009
Srážka osobních vlaků v Paskově na Frýdecko-Místecku: škoda 7,5 milionu korun, desítky zraněných	16. 02. 2009
Preventivní vlak počtvrté: v jižních Čechách a na Plzeňsku	16. 04. 2009
HAZARDÉRY ŽELEZNICE ZABÍJÍ: denně na železnici zbytečně zahyne jeden člověk	03. 07. 2009
Čtvrtek 15. října na přejezdech: 3 nehody, 1 mrtvý, 1 zraněný	15. 10. 2009



Drážní inspekce po celý rok 2009 vstřícně přistupovala k žádostem o informace jak ze strany médií, tak veřejnosti. Jako státní úřad je Drážní inspekce podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, povinna na základě žádosti poskytovat informace vztahující se k její činnosti. Během roku 2009 nebyla podána žádná taková žádost o informace. Na místo těchto žádostí o informace se Drážní inspekce zabývala řadou podnětů a stížností z řad veřejnosti z oblastí výkladu právních předpisů či bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, nejčastěji pak ve věci železničních přejezdů. Na základě těchto podnětů provedla Drážní inspekce v průběhu roku 40 státních dozorů – viz kapitola Státní dozory.

## PREVENCE A OSVĚTA

Hlavním smyslem činnosti Drážní inspekce je **předcházení mimořádným událostem**. Vedle šetření nehod a provádění kontrol formou státního dozoru, což jsou aktivity zaměřené zejména na provozovatele dráhy a drážní dopravy, působí Drážní inspekce preventivně také na veřejnost, a to formou preventivních a osvětových kampaní. Drážní inspekce se v rámci svých **preventivních akcí** v roce 2009 zaměřila na jednu z nejsmutnějších oblastí – zbytečné úrazy dětí a mládeže na železnici.

*„Železnice není jen bezpečný způsob dopravy. Pokud se v jejím okolí budeme chovat nezodpovědně, nejenže tím porušujeme zákon, ale především hazardujeme s vlastním životem a riskujeme vážné zranění s trvalými následky.“*

Během roku 2009 Drážní inspekce ve spolupráci s Železnicemi Slovenskej republiky oficiálně představila a začala distribuovat nový preventivní film s názvem **Hazardéry železnice zabijí**. Snímek ilustruje, jaká nebezpečí osobám a zejména dětem hrozí na železnici, když se v jejím okolí budou chovat nezodpovědně. Film na praktických případech ukazuje, kam vede hazard, ať už k němu dochází z důvodu vědomého porušování předpisů, nepozornosti nebo neznalosti. Týká se to např. problematiky nepoužívání podchodů a nadchodů, naskakování do jedoucího vlaku, přecházení kolejí mimo vyhrazená místa nebo úrazů elektrickým proudem. Film byl vyroben celkem ve 4 variantách: v češtině, slovenštině a v obou těchto verzích s titulky. K distribuci tohoto DVD s preventivní tematikou docházelo především na dalších preventivních akcích, kterých se Drážní inspekce účastnila, ale také prostřednictvím internetových stránek Drážní inspekce, kde je film Hazardéry železnice zabijí volně ke stažení, stejně jako ostatní preventivní materiály z dílny Drážní inspekce, které byly připraveny v předchozích letech – **Řidič – postrach přejezdů**, **HURÁ na cesty** určená žákům 2. tříd základních škol a elektronická podoba zábavné hry pro děti s preventivní tematikou uveřejněná v roce 2007 v dětském časopise **Hurá**.



Jako partner se Dražní inspekce podílela na akci **Preventivní vlak**, která se stala již tradiční možností, jak rizikovou skupinu mládeže výchovně vzdělat. Dražní inspekce využila této preventivní akce k prezentaci nově vzniklého filmu *Hazardéry železnice zabíjí* a následně seznámila všechny účastníky, prostřednictvím odborného lektora, s nebezpečím vznikajícím při nezodpovědném chování v okolí železnice.



V květnu roku 2009 se Dražní inspekce stala partnerem preventivní akce **Držte se!**, která se konala 25. května na železničním zkušebním okruhu ve Velimi. Jednalo se o osvětovou preventivní akci určenou hlavně novinářům a zástupcům médií, kteří mohli shlédnout reálné simulace nebezpečných situací vyplývajících z nezodpovědného chování v okolí železnice s použitím figurín – měřila se brzdná dráha vlaku při rychločinném brzdění z rychlostí 80, 120 a 160 km/h. Součástí akce bylo i promítání preventivních filmů, mezi něž byl zařazen i snímek Dražní inspekce *Hazardéry železnice zabíjí*.

Dražní inspekce se účastnila preventivní akce **Bezpečné léto**, která proběhla 16. a 17. 6. v Praze na Andělu. Cílem této akce bylo poukázat na rizikové situace na silnici, naučit komunikovat a žít vedle sebe různé skupiny osob v oblasti dopravy, přiblížit občanům jízdu na motocyklu, vyzdvihnout pozitivní a poukázat na negativní vlivy motocyklistů v dopravě, naučit poskytnout první pomoc v kritické situaci aj. Dražní inspekce na této akci informovala o rizicích spojených s pohybem v okolí železnice a veřejnost seznamovala s filmy s preventivní tematikou z dílny Dražní inspekce *Hazardéry železnice zabíjí* a *Řidič – postrach přejezdů*.

V neposlední řadě se Dražní inspekce účastnila i **Evropského dne bez aut** v Kralupech nad Vltavou, jenž byl součástí každoročně konané akce **Týden mobility**. Akce byla zaměřena především na skupiny posluchačů z řad mateřských a základních škol, ale zároveň byla přístupná veřejnosti. Dražní inspekce tam přednášela na téma **Bezpečnost v okolí železnice**, dávala návštěvníkům vyplňovat testy z preventivní kampaně Dražní inspekce *Hurá na cesty* a aktivně diskutovala o rizicích vyplývajících z nezodpovědného chování v okolí drah.



Tradičním počinem v rámci prevence a osvěty v oblasti bezpečnosti na dráhách se již stalo **vydání kalendáře s preventivní tematikou**. Svou preventivní funkci kalendář plní především díky doplnění fotografií o výstižné slogany, které mají čtenáře upozornit na možná rizika spojená s pohybem v okolí drah.

## HODNOCENÍ PREVENCE, OSVĚTY A MEDIÁLNÍ ČINNOSTI

Poslání Drážní inspekce před ní klade velmi náročný úkol včasného a přesného informování médií i veřejnosti o vzniku, příčinách a okolnostech mimořádných událostí na dráhách. Tato nelehká pozice však umožňuje Drážní inspekci pozitivním směrem ovlivnit povědomí veřejnosti o rizicích a o bezpečném chování na drahách, a tím předcházet zbytečným nehodám. Systém informování veřejnosti, který na Drážní inspekci funguje, se v průběhu let osvědčil a mediální aktivita vyvíjená zaměstnanci Drážní inspekce přispívá k prevenci vzniku mimořádných událostí.

V roce 2009 Drážní inspekce oficiálně představila další z DVD s preventivní tematikou – Hazardéry železnice zabíjí, které bylo v průběhu roku distribuováno veřejnosti. Významnou součástí preventivního působení byla účast Drážní inspekce na akcích Preventivní vlak, Držte se!, Bezpečné léto nebo Týden mobility. Na všech těchto akcích Drážní inspekce preventivně osvětově působila na veřejnost a stala se zajímavým objektem pro řadu návštěvníků, kteří si odnesli důležité poznatky o bezpečnosti na dráhách.





## ***DALŠÍ ČINNOST***

## SPOLUPRÁCE S PARTNERY

V roce 2009 pokračovala spolupráce Drážní inspekce s tradičními partnery, zejména Ministerstvem dopravy, Drážním úřadem, Policií České republiky.

Drážní inspekce byla aktivním členem pracovní skupiny v rámci projektu **Železniční přejezdy v dopravním systému ČR**, zastřešovaném Ministerstvem dopravy. Cílem tohoto projektu je navrhovat způsoby zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech.

Drážnímu úřadu, jako národnímu bezpečnostnímu orgánu, předávala Drážní inspekce informace o všech zjištěných nedostatcích, popřípadě bezpečnostních doporučeních plynoucích ze závěrů šetřených mimořádných událostí. Další spolupráce s Drážním úřadem probíhala nejčastěji při výkonu státních dozorů ve věcech drah, které byly zaměřené na rozhledové poměry na železničních přejezdech. Drážní úřad při nich potvrdil dlouhodobý názor Drážní inspekce na nesprávný postup provozovatele dráhy Správy železniční dopravní cesty, s. o., při posuzování bezpečnosti na přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži.

Velmi dobrou spolupráci měla v roce 2009 Drážní inspekce i s Policií České republiky a jejími organizačními složkami. Spolupráce spočívala především v získávání podkladů potřebných pro šetření mimořádných událostí. Recipročně Drážní inspekce zpracovávala odborná stanoviska pro vyšetřovatele Policie České republiky k různým dotazům souvisejícím s mimořádnými událostmi na dráhách. Další spolupráce probíhala při akcích zaměřených na dodržování pravidel silničního provozu a chování řidičů na železničních přejezdech. Akce spočívaly v měření maximální dovolené rychlosti na železničních přejezdech, respektování svíslé dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, respektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení a předjíždění na železničním přejezdu. Spolupráce s Policií ČR byla uplatňována i při výkonu státního dozoru ve věcech drah, jenž byl zaměřen na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti jízdy drážních vozidel na dráhách železničních a tramvajových.

## MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Drážní inspekce je členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při ERA. V roce 2009 na základě platného zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, informovala do 7 dnů ERA o zahajovaných šetřeních mimořádných událostí a průběžně vkládala do evropské databáze závěrečné zprávy nehod, jejichž šetření dokončila. Zákonné požadavky byly splněny i v případě zaslání Výroční zprávy národního vyšetřovacího orgánu do ERA.

Hlavním posláním ERA v oblasti šetření nehod je podle evropské legislativy (Směrnice 2004/49/ES) podpora národních vyšetřovacích orgánů v jejich činnosti, zejména podpora jejich spolupráce při šetření drážních nehod, šíření bezpečnostně významných informací a podpora vzájemné výměny zkušeností. V průběhu roku 2009 se Drážní inspekce pravidelně zúčastňovala jednání pracovních skupin TF2 – klasifikace příčin nehod, TF4 – odbornost a vzdělání vyšetřovatelů a TF5 – revize závěrečných zpráv, konaných ve francouzském Lille. V měsíci červnu se pak uskutečnilo vůbec první společné zasedání sítě Národních bezpečnostních orgánů (NSA) a sítě Národních vyšetřovacích orgánů (NIB), které se věnovalo tématu spolupráce těchto organizací zejména

v oblasti bezpečnostních doporučení vydávaných NIB a následných kroků NSA. Dražní inspekce se dále účastnila příprav nové celoevropské databáze nehod ERADIS. Zástupci Dražní inspekce prezentovali ERA Centrální databázi mimořádných událostí Dražní inspekce a objasňovali její principy. Na základě toho pak byly některé unikátní prvky české databáze přijaty ERA a implementovány do nové celoevropské databáze. Dalším velkým tématem na zasedáních ERA byly postupy a okolnosti při rozhodování o šetření mimořádných událostí. I zde sehrála **Dražní inspekce důležitou roli, když upozornila na logickou chybu v navrhované metodice, přinášející riziko nešetření mimořádných událostí** za určitých podmínek. Na základě toho Dražní inspekce vypracovala podrobnou analýzu navržené metodiky a doporučila provedení řady úprav. Dražní inspekce se stala jedním z účastníků pilotního projektu, jehož cílem bylo ověřit vyvíjenou evropskou klasifikaci příčin nehod, která by měla být zapracována do evropské legislativy.

Další aktivitou Dražní inspekce v rámci mezinárodní spolupráce byla pravidelná účast na zasedání pracovní skupiny **Německy mluvících zemí**, kde Dražní inspekce prezentovala zjištěné informace a závěry z vybraných mimořádných událostí a aktivně diskutovala nad mimořádnými událostmi z ostatních účastnících se zemí.

Mimo rámec oficiálních zasedání konzultovali zástupci Dražní inspekce metodiku šetření i s kolegy ze zahraničních vyšetřovacích orgánů, zejména Velké Británie, Nizozemí, Německa, Polska, Rakouska, Maďarska a Slovenska. V rámci spolupráce se Slovenskem probíhala jednání Dražní inspekce s ŽSR a ZSSK ohledně možnosti vzdělávání a provozní praxe vyšetřovatelů Dražní inspekce u provozovatele ZSSK. Vzhledem k tomu, že Dražní inspekce je vůči provozovatelům drah a drážní dopravy v České republice v pozici nezávislého vyšetřovacího orgánu a vykonavatele státního dozoru, by byla vhodnost realizace provozní praxe v podmínkách českých provozovatelů diskutabilní. ERA požádala Dražní inspekci o založení a vedení pracovní skupiny slovanských zemí, k čemuž z časových důvodů do konce roku nedošlo.

Ačkoliv je mezinárodní činnost Dražní inspekce v rámci ERA velmi náročná, pro Dražní inspekci je to nenahraditelný zdroj poznatků. Je to cesta, jak získat od zahraničních kolegů velmi cenné a užitečné informace a podělit se o zkušenosti, které jsou dále využitelné v rámci Dražní inspekce. Pro Dražní inspekci je však spolupráce s ERA také způsobem, jak přímo ovlivnit budoucí podobu závazných evropských předpisů v oblasti šetření drážních nehod, a jak je nejlépe sladit s národními specifiky.

Na základě svých výsledků a mezinárodní pozice získala Dražní inspekce možnost účasti na vzdělávacích kurzech pořádaných Transportation Safety Board of Canada (TSB) pro vyšetřovatele drážních nehod. Kurzy byly zaměřeny na principy a součásti integrované metodiky bezpečnostně orientovaného šetření (ISIM) a vyšetřování lidského faktoru (IHF) se zřetelem na následnou aplikaci získaných znalostí v Dražní inspekci. Nad rámec těchto kurzů proběhla na žádost pořadatelů prezentace elektronického vedení agendy mimořádných událostí na Dražní inspekci a jeho srovnání s kanadským systémem TIMS. Tímto srovnáním bylo zjištěno, že systém Dražní inspekce umožňuje významně vyspělejší práci s dokumenty a spisem jako celkem a centrální databáze Dražní inspekce má ve srovnání se systémem TIMS jednodušší uživatelské rozhraní i snazší ovládání. Dále se potvrdilo, že koncepce i jednotlivé principy zaváděné do praxe Dražní inspekci reprezentují světovou špičku v bezpečnostně orientovaném šetření nehod.

## VNITŘNÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE

Dražní inspekce učinila další krok v probíhající elektronizaci administrativy, když rok po spuštění databáze mimořádných událostí 1. 1. 2008 spustila k 1. 1. 2009 **databázi státních dozorů**. Tento informační systém umožnil efektivnější vedení agendy státních dozorů a její správu. Spisy státních dozorů jsou nyní vedeny v elektronické podobě a veškeré materiály jsou elektronicky archivovány. Zavedení nové databáze na Dražní inspekci vylučuje případné formální chyby ve vyplňování záznamů a protokolů z provedených státních dozorů a jasně vede autora všemi kroky nutnými ke správnému vyplnění záznamu (protokolu) o provedeném státním dozoru. Její zavedení přineslo snížení pracnosti, zlepšení přehlednosti, lepší dostupnost statistických dat a analýzy trendů a umožnilo spolupráci a výměnu informací mezi zaměstnanci Dražní inspekce. V roce 2009 zavedla Dražní inspekce také elektronické vedení agendy docházky, čímž došlo k usnadnění vedení této agendy, k jejímu zpřehlednění a propojení s databází cestovních příkazů. Elektronizace komunikace Dražní inspekce probíhala i na úrovni státní správy. V roce 2009 byl spuštěn projekt **datových schránek**, který by měl nahradit klasický způsob doručování dokumentů v listinné podobě, protože zákon o datových schránkách zrovnoprávnjuje papírovou a elektronickou verzi zasílaného dokumentu. Zároveň v průběhu roku probíhaly technické a organizační přípravy Dražní inspekce na zapojení se do **Integrovaného informačního systému státní pokladny**, jehož cílem je efektivní a transparentní řízení státních financí, a příprava na reformu účetnictví. Díky těmto novinkám již většina komunikace v rámci státní správy i Dražní inspekce probíhá pouze v elektronické podobě.

## ZE ŽIVOTA DRÁŽNÍ INSPEKCE

Útvar **Kancelář Dražní inspekce** plnil v průběhu roku řadu úkolů nutných k zajištění chodu celé instituce, a to například nákup nových automobilů. Na základě požadavků (automobil schopný provozu v terénních podmínkách) územních inspektorátů byly vybrány a nakoupeny vozy Škoda Yeti, které byly koncem roku předány na územní inspektoráty Praha a Plzeň. Mezi úkoly, které se podařilo splnit jen částečně, Kancelář Dražní inspekce řadí nákup a instalaci nových serverů, které byly koncem roku 2009 nakoupeny z prostředků Dražní inspekce, avšak jejich instalace, která byla prováděna svépomocí, nebyla z důvodu velké časové náročnosti do konce roku 2009 dokončena. Situace ohledně personálního obsazení útvaru se v průběhu roku stabilizovala a na konci roku zbývalo obsadit náhle uvolněnou pozici mluvčího Dražní inspekce.

Oproti Kanceláři Dražní inspekce došlo na **Odboru inspekce** k velké fluktuaci zaměstnanců. Při této situaci bylo nutné rozdělit agendu Odboru inspekce mezi „zbylé“ zaměstnance a zároveň připravit nové zaměstnance na složení zkoušek pro výkon státních dozorů a zaškolit je do agendy Odboru inspekce. Značnou část času strávili zaměstnanci Odboru inspekce při řešení podnětů a stížností od institucí, odborníků i veřejnosti, spoluprací na řešení správních řízení a dalších administrativních činnostech.

V kalendářním roce 2009 byl **Územní inspektorát Ostrava** personálně stabilizován a z hlediska odbornosti byl obsazen průřezově všemi dražními odbornostmi, vyjma



odbornosti zaměřené na zabezpečovací zařízení drah železničních. Za zmínku stojí spolupráce Územního inspektorátu Ostrava při řešení mimořádné události z 8. 8. 2008 v žst. Studénka se zahraničním partnerem – Státní komisí šetření železničních nehod v Polské republice (Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych). Územní inspektorát využíval i možnosti spolupráce s vysokými školami Vysokou školou Báňskou – Technickou univerzitou Ostrava a Univerzitou Pardubice, které byly osloveny při odborném zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí.

**Územní inspektorát Brno** pokračoval v roce 2009 v rutinní práci bez výraznějších změn, přičemž většinu kapacity vázalo šetření mimořádných událostí. Preventivní dozorovou činností se po celý rok jako červená nit táhla problematika nebezpečného způsobu posuzování rozhledových poměrů na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži příslušným provozovatelem dráhy. Akutnost tohoto problému doložila i nehoda – střetnutí na přejezdu v Hodoníně dne 1. 7. 2009, kterou Územní inspektorát Brno šetřil.

V roce 2009 pracoval **Územní inspektorát Praha** přes polovinu roku se schodkem jednoho vrchního inspektora. Zaměstnanci přijatému na jaře 2009 na tuto pozici byl po vzájemné dohodě ve zkušební době ukončen pracovní poměr. Další zájemci pak nesplňovali požadavky kvalifikace a praxe pro řádný výkon náročné práce vrchního inspektora Drážní inspekce.

Nejzávažnější zásah do činnosti **Územního inspektorátu Plzeň** přišel v závěru roku, kdy muselo být jedno systemizované místo přesunuto na Odbor inspekce a dva zkušení vrchní inspektoři oznámili ukončení činnosti u Drážní inspekce. Během roku bylo nutné řešit drobné problémy s uzavíráním nových nájemních smluv kanceláří, avšak tyto problémy se podařilo s úspěchem vyřešit. Územní inspektorát Plzeň během roku 2009 pracoval na úpravě metodiky činnosti při posuzování rozhledových poměrů na železničních přejezdech, a to ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, Správou železniční dopravní cesty, s. o., a Drážním úřadem. Problematika přejezdů byla Územním inspektorátem řešena také na úrovni Drážní inspekce a Policie České republiky. Cílem bylo zajištění bezpečnosti na železničních přejezdech, a to jak z hlediska drážní dopravy, tak z hlediska účastníků silničního provozu.

## SEMINÁŘE, VZDĚLÁVÁNÍ A MAJETKOVÉ POMĚRY

V roce 2009, stejně jako v předchozích letech, byl kladen velký důraz na průběžné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace zaměstnanců Drážní inspekce. Během roku se Drážní inspekce účastnila nebo organizovala tyto **vzdělávací akce**:

- seminář z **dráhy tramvajové a tramvajové dopravy** zaměstnanců Drážní inspekce v areálu Dopravního podniku Liberec (duben);
- seminář z **drah lanových**, uskutečněný na lanové dráze Bohema ve Zlatých Horách (červen);
- seminář k **elektronickému rychloměru** typové řady RE1xx (výrobek firmy UniControls - Tramex s. r. o.) (březen);
- seminář **Zabezpečení přejezdů I.**, Právní podmínky a technické možnosti platné pro úrovně přejezdy (září);

- seminář **Zřizování, zabezpečování a rušení železničních přejezdů** (listopad);
- konference **Zabezpečovací a telekomunikační systémy na železnici, Systémy pro moderní řízení dopravy** (listopad);
- seminář **správců vlečky**, kde měla Drážní inspekce možnost prezentovat svoji činnost v oblasti státních dozorů a mimořádných událostí (listopad).

V oblasti ekonomické Drážní inspekce realizovala financování zejména **trvalých výdajů**, jako je nájemné a s tím spojené služby, energie, cestovné a nezbytné výdaje v závislosti na intenzitě odborných činností, které Drážní inspekce zabezpečuje z ustanovení zákonných norem a statutu.

Čerpání rozpočtu ovlivnily **neplánované výdaje**. Výdaje z oblasti investic byly ovlivněny změnou závazných ukazatelů rozpočtu Ministerstvem dopravy, vydaným na základě usnesení vlády ČR, a to snížením o 948 tis. Kč.

Ke konci roku měla Drážní inspekce podle účetních závěrek **majetek** (viz tabulka):

kategorie majetku	stav k 31. 12. 2009
software (013)	1 791 188,00 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)	16 891 828,72 Kč
drobný dlouhodobý hmotný majetek (028)	10 592 143,61 Kč

## KONTROLY NA DRÁŽNÍ INSPEKCI V ROCE 2009

**Vnitřní kontrolní systém** na Drážní inspekci je upraven stejnojmenným vnitřním předpisem, schváleným rozhodnutím generálního inspektora ze dne 21. 11. 2006, s účinností od 22. 11. 2006, a je tvořen řídicí kontrolou a interním auditem. **Řídicí kontrola** na Drážní inspekci se skládá z předběžné kontroly, na které se podílejí v rámci sebekázně a sebekontroly všichni zaměstnanci, zejména ale pak vedoucí zaměstnanci a správce rozpočtu, a z průběžné a následné kontroly, kterou vykonává tříčlenná Komise interní kontroly jmenovaná generálním inspektorem z řad zaměstnanců.

**Předběžná kontrola** byla vykonávána kontinuálně v průběhu roku 2009 a týkala se ekonomicko-správní oblasti (záznamy o provozu vozidel) i oblasti odborné (agendy mimořádných událostí a státních dozorů). Její pravidelnou součástí jsou 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 2009 naplánovány tři **kontrolní akce**, přičemž kontrola autoprovozu byla přesunuta z roku 2008. V roce 2009 proběhly všechny plánované kontroly a uskutečnila se i jedna **mimořádná** zaměřená na cestovní příkazy – **opodstatnění náhrad za služební cesty**.

- **Kontrola vyplňování databáze mimořádných událostí** se zaměřením na správný způsob zadávání údajů do databáze mimořádných událostí a srovnání těchto údajů se skutečným stavem. Předmětem kontroly byly namátkově vybrané uzavřené mimořádné události za období leden – září 2009, zejména pak mimořádné události: střetnutí na železničním přejezdu, střet drážních vozidel s osobou a srážka drážního vozidla s překážkou. Kontrola odhalila ojedinělé nedůslednosti jednotlivých vrchních inspektorů při vyplňování dat. Komise

interní kontroly na základě výsledků doporučila, aby jednotliví vrchní inspektoři dbali na řádné vyplňování databáze mimořádných událostí dle získaných podkladů. Při uzavírání mimořádných událostí by mělo docházet ke kontrolování vložení dat.

- **Kontrola majetku** zaměřená především na Odbor inspekce. Kontrola zjistila drobné nedostatky, nejčastěji v různém umístění majetku oproti oficiálním záznamům. Komise doporučila, aby všichni zaměstnanci důsledně dbali na správnou evidenci i umístění majetku.
- **Kontrola záznamů o provozu vozidel** se zaměřením na autoprovaz. Sledována byla formální a věcná správnost rozpisů jednotlivých cílů cest, dodržování bezpečnostní přestávky a doplňování pohonných hmot. Byla prokázána správnost nastaveného systému. Zároveň byly odhaleny ojedinělé nedůslednosti v administraci této agendy, zejména nerespektování ustanovení vnitřního předpisu Dražní inspekce o používání jejích automobilů, upravující postup při opravě chybně zaznamenaného údaje. Z kontroly vzešlo doporučení, aby se zajistily kopie lesklých dokladů, neboť originály nejsou po určité době dost čitelné. Zároveň bylo rozhodnuto o realizaci centrální databáze autoprovazu, která by měla zaručovat nepřetržitý dohled a kontrolu ze strany vedoucích zaměstnanců, investičního (dopravního) referenta a správce rozpočtu nad průběhem této agendy.
- **Kontrola opodstatnění náhrad za služební cesty** se zaměřením na vyplňování cestovních příkazů a návazné čerpání náhrad za služební cesty. Kontrolovány byly doklady za měsíc leden 2009. Byly zjištěny drobné nedostatky ve vyplňování cestovních příkazů. Komise interní kontroly doporučila, aby se všichni ředitelé v rámci své kontrolní činnosti více zaměřili na správné vyplňování docházky i cestovních příkazů.

Zjištění z kontrol komise interní kontroly nedávala nutnost oznámení státnímu zastupitelství nebo policejním orgánům, případně místně příslušnému správci daně či jiným příslušným orgánům.

Ani v roce 2009 nebyly zajištěny odpovídající podmínky pro příznivé kontrolní prostředí, a to jak v oblasti předběžné, tak i v oblasti průběžné a následné kontroly, a to z obdobných důvodů jako v předcházejícím období. Důvodem je extrémní vytížení zaměstnanců Dražní inspekce v průběhu roku 2009 spojené se stále novými povinnostmi a úkoly, vyplývající z nových právních úprav příslušných právních předpisů platných pro organizační složky státu a z členství v mezinárodních uskupení, za současného působení faktoru podhodnocené systemizace Dražní inspekce a vysoké míry fluktuace zaměstnanců na Dražní inspekci.

**Interní audit** na Dražní inspekci vykonává vrchní rada. Jeho činnost v roce 2009 spočívala zejména v poradenské a konzultační činnosti.

Od 5. března do 21. dubna 2009 provedl na Dražní inspekci kontrolu **Úřad práce hl. m. Prahy** se zaměřením na plnění povinnosti zaměstnávat osoby se zdravotním postižením ve výši povinného podílu těchto osob na celkovém počtu zaměstnanců zaměstnavatele. Kontrole bylo podrobena splnění povinnosti za kalendářní rok 2007 a 2008. Výsledkem kontroly bylo mj. konstatování, že zaměstnavatel jen z části splnil povinnost zaměstnávat osoby se zdravotním postižením ve výši povinného podílu 4 % na celkovém počtu zaměstnanců zaměstnavatele stanovenou v ustanovení § 81 odst. 1 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti. Pracovnice Úřadu práce byly upozorněny na to, že Dražní inspekce je specifickou organizací, u které nelze zaměstnávat občany se

zdravotním postižením. Rovněž nepřichází v úvahu odebírat výrobky nebo služby od zaměstnavatelů zaměstnávající více než 50 % zaměstnanců se zdravotním postižením, nebo zadávat zakázky těmto zaměstnavatelům apod., protože by tím Drážní inspekce porušovala ustanovení hned několika právních předpisů ČR. Úřad práce přesto rozhodnutím uložil Drážní inspekci poukázat odvod do státního rozpočtu v celkové výši 183.143,-Kč a následně ještě ve správním řízení rozhodnutím uložil zaplatit pokutu ve výši 10.000,-Kč. Proti rozhodnutí se Drážní inspekce odvolala k Ministerstvu práce a sociálních věcí. To konstatovalo, že závěr Úřadu práce je v rozporu se zákonem o zaměstnanosti, zrušilo a vrátilo ho Úřadu práce k novému projednání, který poté řízení zastavil.

V období od 13. července do 31. srpna 2009 provedl **Odbor auditu, kontroly a dozoru** Ministerstva dopravy ČR na Drážní inspekci následnou veřejnosprávní kontrolu. Předmětem bylo hospodaření s veřejnými prostředky ve smyslu § 11 odst. 4 písm. a) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole, v období 1. ledna – 31. prosince 2008. Kontrola zjistila pouze dílčí nedostatky formálního charakteru.

V průběhu roku 2009 probíhala na Drážní inspekci kontrola, kterou dne 7. října 2008 zahájil ve smyslu zákona č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků, ve znění pozdějších předpisů, **Finanční úřad** na základě podnětu Finančního ředitelství pro hlavní město Prahu, které v době od 19. listopadu do 14. prosince 2007 provedlo na Drážní inspekci kontrolu se zaměřením na hospodaření za roky 2005 a 2006, a to k ověření, zda nevznikla odvodová povinnost porušením rozpočtové kázně při výdeji peněžních prostředků státního rozpočtu na nákup osobních ochranných pomůcek a stravenek v roce 2006. Do konce roku 2009 nebyla kontrola ukončena.

## PROTIKORUPČNÍ OPATŘENÍ A STÍŽNOSTI

V rámci prevence a podezření na korupční jednání zaměstnanců Drážní inspekce měla veřejnost možnost využít **Protikorupční linku 199** k nahlášení takového jednání. V roce 2009 **nedošlo ani k jednomu nahlášení** podezření z korupčního jednání zaměstnanců Drážní inspekce, čímž se potvrdila vysoká profesionalita zaměstnanců i Drážní inspekce jako instituce, která plní funkci nezávislého národního orgánu pro odborné šetření příčin mimořádných událostí (nehod) v drážní dopravě a která prozatím úspěšně, a to i přesto, že vrchní inspektori Drážní inspekce jsou dlouhodobě extrémně vytěžováni bez odpovídajícího finančního ohodnocení, kterého by dosáhli například v soukromém sektoru, systematicky odmítá jakékoliv pokusy o ovlivnění a zásah do nezávislého šetření.

Drážní inspekce v roce 2009 dbala zvýšené pozornosti týkající se nevhodného chování zaměstnanců Drážní inspekce. V souvislosti s možností nevhodného chování byla i v roce 2009 aktivní e-mailová adresa [stiznosti@dicr.cz](mailto:stiznosti@dicr.cz), kam se mohl kdokoliv obrátit se svými připomínkami k chování zaměstnanců Drážní inspekce. V roce 2009 nemusela Drážní inspekce řešit žádné takové podezření.



## ***ZÁVĚR***

Rok 2009 byl pro Drážní inspekci rokem snahy o personální stabilizaci. Přes všechny překážky Drážní inspekce prokázala svoji přínosnost a i při omezených kapacitách díky vysokému nasazení zaměstnanců dostala svým povinnostem. Při zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí pracovala Drážní inspekce v součinnosti s ostatními složkami efektivně a na vysoce odborné úrovni.

V roce 2009 evidovala Drážní inspekce na všech dráhách v České republice celkem **4 198 mimořádných událostí**. V porovnání s rokem 2008 došlo k mírnému (44) nárůstu jejich počtu. Nárůst je evidován především na dráze regionální, tramvajové a lanové.

Následkem mimořádných událostí přišlo v České republice **o život 221 a zraněno bylo 706 osob**. Ze statistik vyplývá, že v roce 2009 byl počet usmrcených nejmenší za celou dobu existence Drážní inspekce. Oproti roku 2008 došlo ke **snížení počtu usmrcených osob o 24 (9,8 %)** a **poklesu zraněných o 123 (14,8 %)**, z toho bylo při **střetech vlaku s osobou** usmrceno 176 a 71 zraněno.

**Na železničních přejezdech** se v roce 2009 odehrálo **227 střetnutí** drážních vozidel s účastníky silničního provozu, při nichž **zahynulo 38 osob** a dalších **85 bylo zraněno**. Počet nehod a zraněných osob na přejezdech je **nejnižší od roku 2003**, kdy Drážní inspekce vznikla, počet usmrcených byl za uvedenou dobu nižší pouze v roce 2007 (31). Téměř **polovina** všech nehod na železničních přejezdech se odehrála **na přejezdech vybavených světelnou výstražnou signalizací bez závor**, kterých je jen 26 %. Z dlouhodobého hlediska se jedná o přetrvávající trend, který se nedaří ani vlivem preventivních kampaní zvrátit, a proto Drážní inspekce podporuje, aby co **největší počet přejezdů** se světelnou signalizací byl **doplňen závorami**. U naprosté většiny těchto nehod se jedná o příčiny na straně uživatelů pozemních komunikací. Pouze **u tří nehod** v roce 2009 byla **příčina i na straně provozovatelů dráhy nebo drážní dopravy**.

Za mimořádné události vzniklé v roce 2009 **nesli v 75,6 % odpovědnost provozovatelé drah**, což je **pokles** oproti předchozímu roku **o 1,4 %**. Nejčastější příčina ze strany provozovatele byla přisuzována lidské chybě.

Na základě poznatků ze šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v roce 2009 Drážní inspekce **vydala 23 bezpečnostních doporučení**, dle kterých jsou provozovatelé povinni přijmout opatření k předcházení vzniku mimořádných událostí.

V roce 2009 vykonala Drážní inspekce celkem **1 419 státních dozorů**. Více než polovina byla tvořena **namátkovými státními dozory**, které Drážní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku mimořádných událostí. Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2009 zjištěno **celkem 659 nedostatků**. V průběhu roku 2009 formou SD Drážní inspekce **zkontrolovala 529 železničních přejezdů a přechodů**, na nichž bylo **zjištěno 137 nedostatků**. Nejzávažnější nedostatky se týkaly **nedostatečných rozhledových poměrů a nevyhovujícího technického stavu železničních přejezdů**. **Tematickými státními dozory**, které Drážní inspekce prováděla ve **spolupráci s Policií České republiky** na železničních přejezdech, bylo zjištěno časté porušování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, účastníky silničního provozu a v ojedinělých případech dokonce překročení maximální povolené rychlosti při přejíždění železničního přejezdu o desítky kilometrů v hodině. V rámci

**prošetřování podnětů a stížností** občanů a institucí formou oznámeného a namátkového SD bylo **zkontrolováno 42 železničních přejezdů, 1 stavba dráhy (nástupiště), 2 zabezpečovací zařízení, 3 železniční tratě a 10 stanic.**

Drážní inspekce v roce 2009 vyzvala **328krát** provozovatele drah a dopravce k odstranění nedostatků zjištěných při výkonu SD, což je **o 27 více než v roce 2008.**

Největším počinem v **osvětové činnosti** Drážní inspekce v roce 2009 bylo oficiální představení DVD s preventivní tematikou **Hazardéry železnice zabíjí.** Film na praktických případech ukazuje, kam vede hazard, ať už k němu dochází z důvodu vědomého porušování předpisů, nepozornosti nebo neznalosti. Film byl distribuován veřejnosti především na preventivních akcích – **Preventivní vlak, Držte se!, Bezpečné léto a Týden mobility,** ale je také volně přístupný na webových stránkách Drážní inspekce, stejně jako ostatní preventivní kampaně, které za dobu své existence připravila – **Řidič – postrach přejezdů, HURÁ na cesty,** zábavná hra z časopisu **Hurá.**

V roce 2009 pokračovala spolupráce Drážní inspekce s tradičními partnery, zejména Ministerstvem dopravy, Drážním úřadem, Policií České republiky a některými vysokými školami. Aktivní roli hrála Drážní inspekce také na mezinárodních jednáních ERA.

V rámci zefektivňování práce Drážní inspekce došlo v roce 2009, po spuštění databáze mimořádných událostí, ke spuštění **databáze státních dozorů a elektronického vedení docházky.** Současně probíhala v průběhu 2. pololetí roku 2009 příprava **Centrální spisové služby** a její zavedení do agendy Drážní inspekce. V roce 2009 se Drážní inspekce zapojila do projektu **datových schránek,** čímž došlo k nahrazení většiny komunikace v listinné podobě komunikací elektronickou. Zároveň se Drážní inspekce připravovala na zapojení do celostátního **Integrovaného informačního systému státní pokladny** a na **reformu účetnictví.**

Významnou událostí pro rok 2009 po stránce personální bylo **jmenování generálního inspektora Drážní inspekce, kterým se opětovně stal Mgr. Roman Šigut,** a ukončení dlouhotrvajícího sporu o obsazení tohoto postu. Z hlediska existencionálního bylo pro Drážní inspekci stěžejní řešení opětovného pokusu o zrušení Drážní inspekce, tentokrát pod záminkou zefektivnění státní správy. Připravovaný projekt a zrušení, respektive sloučení Drážní inspekce s Ústavem pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod měl zásadní vliv na velkou fluktuaci zaměstnanců Drážní inspekce. **Nedostatečný počet zaměstnanců** se projevoval především **extrémním vytížením** všech zaměstnanců. V oblasti personální měla Drážní inspekce **systemizaci** pouhých **55 zaměstnanců,** ale ani v roce 2009 se jí nepodařilo 100 % naplnit během celého roku, a to především z platových důvodů a vysokých nároků na zaměstnance.

V rámci úspor finančních prostředků a vypořádání se s nedostatkem zaměstnanců vzhledem k objemu činnosti Drážní inspekce, rozsahu drážní sítě a jejími specifiky, zkoušela Drážní inspekce změnu systému řízení a dislokace pracovišť. Řízení dvou územních inspektorátů jedním ředitelem se ukázalo po 3 měsících jako neúnosné. Zároveň se Drážní inspekce snažila nalézt nové prostory s nižšími nájmy, které by ulehčily nadměrně napjatému rozpočtu instituce. Nové prostory s nižšími nájmy se v průběhu roku 2009 nalézt nepodařilo.

Rok 2009 se dá z pohledu Drážní inspekce ohodnotit jako úspěšný. Během roku byly splněny téměř všechny stanovené cíle a Drážní inspekce se vypořádala i s mimořádnostmi, které její fungování provázely, ať se jednalo o personální otázky nebo věci ryze technického charakteru.