



***VÝROČNÍ ZPRÁVA 2010***



## Obsah

<b>Úvod</b> .....	<b>5</b>
Osmý rok činnosti Dražní inspekce.....	6
Základní personální údaje.....	8
<b>Mimořádné události</b> .....	<b>9</b>
Šetření mimořádných událostí.....	10
Nehodovost roku 2010 ve srovnání s předchozími lety.....	11
Rozbor mimořádných událostí roku 2010.....	12
Mimořádné události na neželezničních dráhách a v metru.....	16
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	18
Střety vlaků s osobami na dráze celostátní, regionální a vlečkách.....	20
Mimořádné události šetřené na místě jejich vzniku.....	22
Přehled nejzávažnějších MU.....	22
Mimořádné události a Evropská železniční agentura.....	32
Mimořádné události šetřené Dražní inspekcí v plném rozsahu.....	33
Opatření k předcházení mimořádným událostem.....	35
Správní řízení.....	39
Shrnutí mimořádných událostí.....	40
<b>Výkon státního dozoru</b> .....	<b>41</b>
Výkon státního dozoru.....	42
Rozbor státních dozorů v roce 2010.....	43
Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD.....	44
Tematické státní dozory.....	46
Výkon státního dozoru na železničních přejezdech.....	47
Výkon státního dozoru na základě podnětů.....	48
Výkon kontrol kultury cestování.....	48
Shrnutí výkonu státního dozoru.....	49
<b>Komunikace s veřejností</b> .....	<b>51</b>
Otevřená komunikace.....	52
Dražní inspekce v médiích.....	52
Prevence a osvěta.....	53
Hodnocení prevence, osvěty a mediální činnosti.....	55
<b>Další činnost</b> .....	<b>57</b>
Spolupráce s partnery.....	58
Mezinárodní spolupráce.....	59
Vnitřní činnost Dražní inspekce.....	61
Ze života Dražní inspekce.....	63
Odborové sdružení Dražní inspekce.....	64
Semináře, vzdělávání a majetkové poměry.....	65
Kontroly na Dražní inspekci v roce 2010.....	66
Protikorupční opatření a stížnosti.....	68
<b>Závěr</b> .....	<b>69</b>



# ***ÚVOD***

## OSMÝ 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 pro nezávislé šetření mimořádných událostí na dráhách.

Posláním Drážní inspekce je analyzovat **bezpečnost drah a drážní dopravy** v České republice, upozorňovat na potencionální rizika a navrhnout přijetí patřičných účinných opatření. Při této činnosti vychází Drážní inspekce z výsledků šetření mimořádných událostí a vykonaných státních dozorů. Dlouhodobým cílem Drážní inspekce je pak zlepšování stavu v oblasti mimořádných událostí na všech dráhách v České republice a zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Do působnosti Drážní inspekce tak spadají nejen všechny dráhy definované zákonem o dráhách (železnice, metro, tramvaje, trolejbusy, lanovky), ale zároveň i více než 750 provozovatelů dráhy nebo drážní dopravy. Zodpovědnou a náročnou práci vykonává na Drážní inspekci na čtyři desítky vrchních inspektorů.

Velký důraz klade Drážní inspekce na **zjišťování příčin a okolností mimořádných událostí**. V roce 2010 nepatrně **stoupl počet mimořádných událostí na 4 394** a současně došlo k **nárůstu počtu usmrcených při těchto událostech na 250**, což je **nejvíce od roku 2006**. Stejně jako v letech předchozích, tak i v roce 2010 využívala Drážní inspekce svého postavení a v rámci zvýšení bezpečnosti na drahách doplňovala závěrečné zprávy k mimořádným událostem bezpečnostními doporučeními, na základě kterých jsou provozovatelé povinni přijmout opatření eliminující možnosti vzniku a opakování mimořádných událostí. Od roku 2006 doplnila bezpečnostním doporučením celkem 38 závěrečných zpráv.



V roce 2010 provedla Drážní inspekce **téměř dva tisíce (1 953) preventivních státních dozorů**. Výkonem státního dozoru vedla Drážní inspekce provozovatele drah a drážní dopravy ke zvyšování bezpečnosti provozu. Maximální důraz byl kladen na výkon namátkového státního dozoru, kterým Drážní inspekce odhalovala potencionální rizika a nedostatky v reálném provozu. V rámci výkonu preventivních státních dozorů věnovala v roce 2010 Drážní inspekce zvýšenou pozornost **tématickým státním dozorům** zaměřeným na historické

jízdy drážních vozidel, provozování drah v zimním období nebo výlukovou činnost na dráhách. Drážní inspekce vyhodnocovala poznatky z provedených státních dozorů a podle toho svou činnost optimalizovala tak, aby vedle rutinní prevence cíleně kontrolovala rizikové jevy.

Stejně jako v předchozích letech, i v roce 2010 se Drážní inspekce účastnila tradičních preventivních akcí **Preventivní vlak, Týden mobility, Bezpečné léto**, které byly zaměřeny na bezpečný pohyb osob v okolí železnice, případně na bezpečnost v místech křížení dráhy a pozemní komunikace. Během roku spolupracovala Drážní inspekce na několika preventivních materiálech, jež byly zpracovány jako audiovizuální nebo tištěné médium. V rámci lepší informovanosti a přehlednosti dozal změnil web Drážní inspekce (<http://www.dicr.cz>), který byl v průběhu roku aktualizován a stal se jedním z prostředků, které Drážní inspekce využívala k informování o aktuální situaci na dráhách.



Činnost Drážní inspekce se neomezuje pouze na území České republiky, ale svou důležitou roli hraje i na půdě Evropské železniční agentury (ERA). Mimo své povinnosti vyplývající ze členství v ERA se Drážní inspekce zúčastnila několika zasedání, kde diskutovala se zástupci ostatních členských zemí o drážní problematice. Drážní inspekce několikrát upozornila na možné budoucí problémy a na logické kroky např. v oblasti klasifikace příčin MU nebo v postupech při rozhodování o šetření mimořádných událostí. Při své práci narazila Drážní inspekce i na problematiku chybných výkladů některých pojmů uvedených ve Směrnici ES/49/2004 a na chybné překlady do ostatních jazyků. Na tyto problémy vzniklé s překlady směrnice Drážní inspekce upozornila a žádala jejich nápravu.

Menu	Podmenu	Podmenu	Podmenu	Podmenu
<b>Úvodní stránka</b>	<b>Řada k osobní dopravě</b>	<b>Všechny akce</b>	<b>MB</b>	<b>CE</b>
Úvodní stránka	Úvodní stránka	Úvodní stránka	Úvodní stránka	Úvodní stránka
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje
Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje	Průběhové údaje

V rámci pokračující elektronizace administrativy a vyšší efektivní práce na Drážní inspekci byla na počátku roku 2010 spuštěna **centrální spisová služba**, která umožnila rychlejší a jednotné předávání dokumentů mezi jednotlivými zaměstnanci Drážní inspekce sídlícími v různých městech, on-line řídicí kontrolu, kdy vedoucí zaměstnanci mají nepřetržitý dohled nad prací svých podřízených, dále zjednodušila archivaci důležitých dokumentů a přispěla k větší ekologičnosti instituce, když díky jejímu používání ubylo papírové agendy vedené standardní papírovou cestou.

Během roku 2010 se Drážní inspekce intenzivně vypořádávala s novými a připravovanými právními předpisy z oblasti účetnictví a majetku. V této souvislosti byl veškerý nepotřebný (poškozený) majetek dle zákona nabídnut jiným organizačním složkám státu a poté za odhadní cenu i zájemcům z řad veřejnosti. Drážní inspekce tak hospodaří pouze s majetkem, který nezbytně potřebuje k výkonu činností stanovených jí ve zřizovací listině.

Rok 2010 byl poznamenán **velkou fluktuací** zaměstnanců Drážní inspekce. Kritické byly především začátek a konec roku, kdy se Drážní inspekce potýkala s **nedostatkem kvalifikovaných zaměstnanců**, respektive jí byla z nařízených úsporných důvodů ještě více snížena systemizace. V rámci zavedení úsporných opatření muselo být od prosince zrušeno šest pracovních pozic, čímž byl znatelně snížen již tak nízký (podhodnocený) počet zaměstnanců na Drážní inspekci, v kombinaci se snižováním platů. Snížením systemizace už tak extrémně přetížených zaměstnanců Drážní inspekce,

kteří plní své povinnosti za relativně nízké finanční ohodnocení, které je nesrovnatelné s nabídkami soukromého sektoru, respektive státem vlastněných společností, kam často zaměstnanci Drážní inspekce odcházejí, se dá očekávat dopad na objem (rozsah) odborné činnosti Drážní inspekce. Nucený odchod zaměstnanců však nebyl jediným úsporným opatřením, která byla Drážní inspekce dotlačena zavést. Jedním z prvních bylo **omezení počtu pohotovostních pracovišť** v nočních hodinách a o víkendech ze čtyř na dvě, a tím prodloužení doby dojezdnosti na místo mimořádné události, prodloužení doby obnovení provozu a zvýšení tlaku na vrchní inspektory sloužících pohotovosti.

## ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Na Drážní inspekci na konci roku 2010 pracovalo celkem **50 zaměstnanců**, z čehož bylo 43 mužů a 7 žen. Během roku 2010 na Drážní inspekci nastoupilo 7 nových zaměstnanců a zároveň 10 zaměstnanců Drážní inspekce ukončilo pracovní poměr.

Členění zaměstnanců podle věku a pohlaví ke dni 31. 12. 2010

věk	muži	ženy	celkem	%
Do 20 let	0	0	0	0
21 – 30 let	5	1	6	12
31 – 40 let	9	4	13	26
41 – 50 let	16	1	17	34
51 – 60 let	6	1	7	14
61 a více	7	0	7	14
<b>celkem</b>	<b>43</b>	<b>7</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

Členění zaměstnanců podle vzdělání ke dni 31. 12. 2010

Vzdělání	muži	ženy	celkem	%
základní	0	0	0	0
vyučen	0	0	0	0
střední odborné	0	0	0	0
úplné střední	0	0	0	0
úplné střední odborné	20	3	23	46
vyšší odborné	0	0	0	0
vysokoškolské	23	4	27	54
<b>celkem</b>	<b>43</b>	<b>7</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

Celkem 27 zaměstnanců na Drážní inspekci dokončilo vysokoškolské vzdělání a 23 zaměstnanců mělo ukončeno střední odborné vzdělání.

Celkový údaj o vzniku a skončení pracovních poměrů v roce 2010

	počet
nástupy	7
odchody	10



# ***MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI***



## ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Mimořádnou událostí (MU) v drážní dopravě 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.

### Základní právní předpisy zabývající se mimořádnými událostmi

**Zákon č. 266/1994 Sb.**, o dráhách, v platném znění (zákon č. 266/1994 Sb.).

**Vyhláška č. 376/2006 Sb.**, o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění (vyhláška č. 376/2006 Sb.).

**Směrnice 2004/49/ES**, o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice 2004/49/ES).

### Kategorizace mimořádných událostí

**Závažnou nehodou** v drážní dopravě je srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu (alespoň 5 000 000 Kč).

**Nehodou** je srážka nebo vykolejení drážního vozidla, nejsou-li závažnou nehodou, střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací nebo mimo ně, smrt nebo újma na zdraví osob, vzniklá v souvislosti s pohybujícími se drážními vozidly, dále požáry drážních vozidel a jiné mimořádné události na zařízení dráhy za podmínky vzniku značné škody (alespoň 500 000 Kč).

**Ohrožením** je mimořádná událost ohrožující pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení, způsobené provozováním dráhy a drážní dopravy s vlivem na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, nebo událost způsobená únikem nebezpečné věci při její přepravě, nebo ohrožení bezprostředním rizikem úniku nebezpečné věci při přepravě po železnici, které není závažnou nehodou nebo nehodou.

### Základní pojmy

**Srážkou** drážních vozidel je nedovolené najetí drážního vozidla na jiné drážní vozidlo bez ohledu na směr pohybu vozidel; srážkou drážních vozidel se rozumí i najetí vozidla na překážku na dopravní cestě dráhy.

**Vykolejením** drážního vozidla se rozumí nedovolené opuštění styčné plochy kola vozidla temene kolejnice.

Všichni provozovatelé dráhy a drážní dopravy musí dle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb. oznámit vznik mimořádné události Drážní inspekci, zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU a předcházet jejich vzniku. Drážní inspekce plní roli národního vyšetřovacího orgánu, který provádí nezávislé šetření nejzávažnějších případů MU a provádí dozor nad zjišťováním příčin a okolností vzniku MU prováděným provozovateli drah a drážní dopravy. Drážní inspekce v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb. upřesnila provozovatelům dráhy a dopravcům způsob ohlašování MU, který byl v roce 2010 aktualizován a uveřejněn ve Věstníku dopravy, vydávaném Ministerstvem dopravy.

V ústředí Drážní inspekce je v nepřetržitém provozu **Centrální ohlašovací pracoviště (COP)**, které přijímá a zpracovává hlášení o vzniku MU od provozovatelů drah a drážní dopravy z celé ČR. Po vyhodnocení oznámených skutečností informuje toto pracoviště regionální pracoviště Drážní inspekce (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.

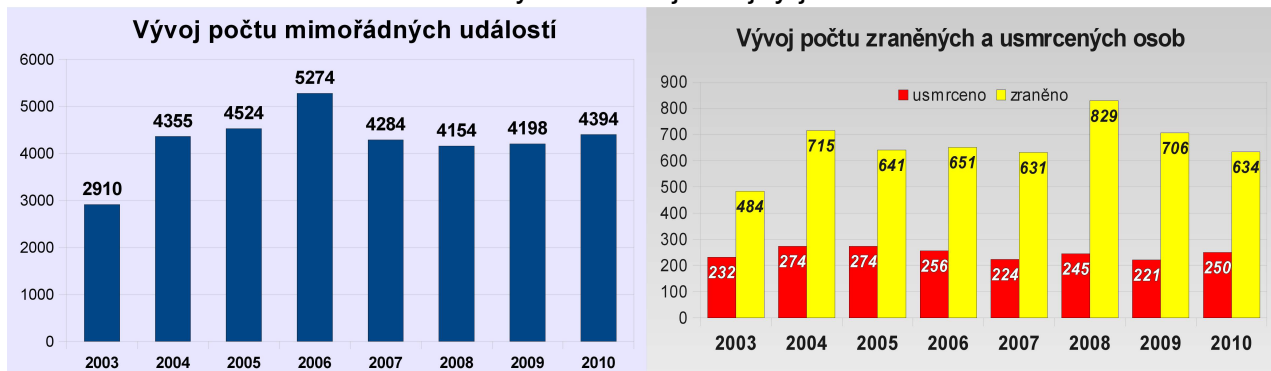
Tak jako v předchozích letech, tak i v roce 2010 prováděla Dražní inspekce dozorování, resp. šetření MU za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku MU na dráhách. Ve snaze odhalovat potenciální bezpečnostní rizika navrhopvat účinná preventivní opatření pro snižování počtu nehod a jejich následků se podrobně zaměřila nejen na MU závažnějšího charakteru, ale i na nehody a ohrožení, které se opakovaly nebo za jiných okolností mohly vést k závažným nehodám, respektive na MU významných pro celý systém provozování dráhy a drážní dopravy.

Jako národní vyšetřovací orgán 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 roční zprávu a všechny závěrečné zprávy ze šetření jednotlivých MU, včetně sdělení o opatřeních přijatých na základě vydaných bezpečnostních doporučení.

## NEHODOVOST ROKU 2010 VE SROVNÁNÍ S PŘEDCHOZÍMI LETY

V roce 2010 Dražní inspekce evidovala celkem **4 394 MU**, což ve srovnání s rokem 2009 představuje zvýšení o 196 případů. Počet MU vzrostl v roce 2010 téměř na všech dráhách, nejvíce na dráze celostátní o 113 (10 %) a dráze trolejbusové o 87 (24 %). Na dráze tramvajové se počet MU snížil o 88 (4 %). Počet **usmrcených osob** se ve srovnání s předchozím rokem **zvýšil o 29** (13 %) a je nejvyšší od roku 2006. Opačným směrem se statistika posunula pouze u počtu zraněných, kterých bylo o 72 (10 %) méně.

Za rok 2010 se na dráhách událo celkem 5 závažných nehod, přičemž všechny na dráhách celostátních. Počet závažných nehod je stejný jako v roce 2009.



2010	závažné nehody	nehody	ohrožení
dráha celostátní	5	721	517
dráha regionální	0	216	18
dráha vlečka	0	149	30
dráha tramvajová	0	2163	94
dráha trolejbusová	0	409	39
dráha speciální	0	10	15
dráha lanová	0	7	1
<b>celkem</b>	<b>5</b>	<b>3675</b>	<b>714</b>

2010	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
dráha celostátní	1243	221	194
dráha regionální	234	19	70
dráha vlečka	179	2	5
dráha tramvajová	2257	4	287
dráha trolejbusová	448	0	70
dráha speciální	25	4	2
dráha lanová	8	0	6
<b>celkem</b>	<b>4394</b>	<b>250</b>	<b>634</b>

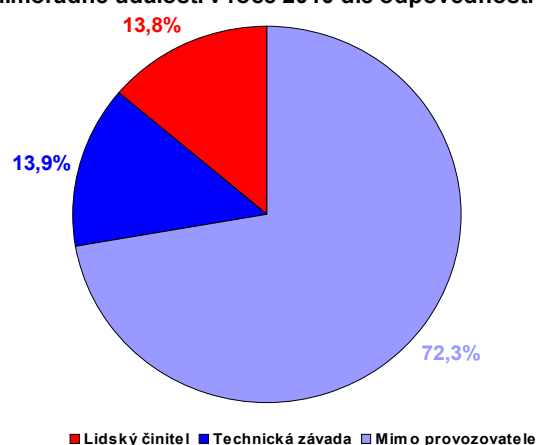
V devíti krajích České republiky se počet MU zvýšil. Největší nárůst o 93 případů zaznamenala Drážní inspekce v Ústeckém kraji (2009 –170), naopak o 155 klesl počet MU v Jihomoravském kraji (2009 – 831). V roce 2010 zemřelo ve Středočeském kraji o 7 osob více než v roce 2009 (2009 – 25). O 12 případů se zvýšil počet obětí drážních nehod v Olomouckém kraji (2009 – 17). Naopak významný pokles v počtu usmrcených osob v drážní dopravě byl zaznamenán v Jihomoravském kraji, a to o 17 případů (2009 – 37).

Z příčin na straně provozovatelů drah a drážní dopravy došlo v roce 2010 k **27,7 % MU. Ve zbylých 72,3 % byla příčina vzniku MU mimo provozovatele**, čímž došlo k poklesu oproti roku 2009 o 2,3 %. Celkový počet MU s příčinou na straně provozovatelů se meziročně zvýšil u technických závad o 2,6 % a pochybení lidského činitele o 1,2 %.

Mimořádné události na dráhách v roce 2010 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	135	8	33
Jihomoravský	676	20	78
Karlovarský	62	7	7
Královéhradecký	87	8	15
Liberecký	116	9	20
Moravskoslezský	658	30	78
Olomoucký	212	29	28
Pardubický	121	17	20
Plzeňský	237	13	37
Praha	1389	20	182
Středočeský	269	31	44
Ústecký	263	28	38
Vysočina	72	13	18
Zlínský	97	17	36
<b>celkem</b>	<b>4394</b>	<b>250</b>	<b>634</b>

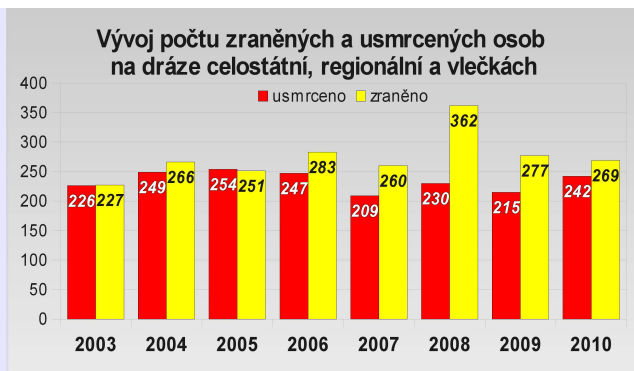
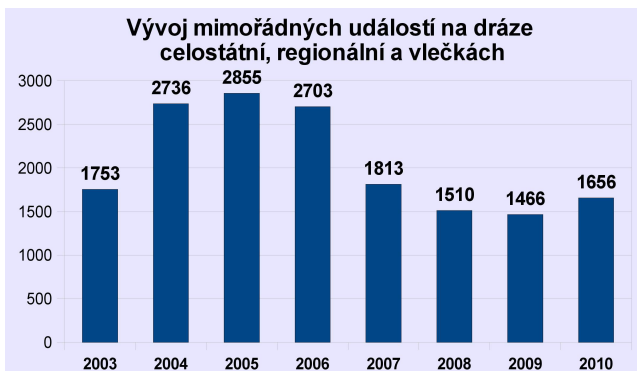
Mimořádné události v roce 2010 dle odpovědnosti



## ROZBOR MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ ROKU 2010

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

Drážní inspekce v roce 2010 evidovala na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem **1 656 MU**, což je o 13 % více než v roce 2009, kdy bylo zaznamenáno 1 466 MU. Výrazným způsobem vzrostl počet usmrcených osob, naopak mírný pokles byl zaznamenán u počtu zraněných osob.



Celkem na dráze celostátní, regionální a vlečkách v roce 2010 **zahynulo 242 osob a 269 jich bylo zraněno**. Z celkového počtu usmrcených na všech dráhách zemřelo na železnici (vyjma metra) 96,8 % (o 27 osob více než v roce 2009) a 42,4 % bylo zraněno (o 8 osob méně než v roce 2009). Nepříznivý vývoj byl zaznamenán u počtu usmrcených z důvodu **příčiny na straně provozovatelů**, kdy v roce 2010 zahynulo 8 (2009 – 0 osob) a zraněno bylo 32 osob (2009 – 77 osob). V tomto ohledu je potřeba zmínit, že v sedmi případech se jednalo o zaměstnance provozovatelů, kteří si způsobili pracovní úrazy s následkem smrti, a v jednom případě šlo o cyklistu usmrceného při MU Králíky (viz dále).

Vývoj jednotlivých druhů MU na dráze celostátní, regionální a vlečkách

druh MU	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
srážky DV s DV	56	29	26	26	36	45	35	30
srážka DV s překážkou	91	202	209	193	301	141	133	179
vykolejení DV	307	398	375	434	325	262	201	223
požáry DV	36	93	63	57	75	75	51	54
nedovolená jízda	59	58	83	85	53	69	70	80
střet s osobou	228	221	252	274	239	241	243	261
střetnutí na přejezdech	298	287	274	288	257	247	227	275
ostatní MU	678	1448	1573	1346	527	430	506	554

Z tabulky následků MU vyplývá, že největší podíl v počtu usmrcených osob na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách představují střety vlaků s osobami (78,1 %) a usmrcené osoby při střetnutí na železničních přejezdech (20,2 %). Počet zraněných osob při střetech drážních vozidel s osobami představuje 27,1 % z celkového

Následky MU na dráze celostátní, regionální a vlečkách

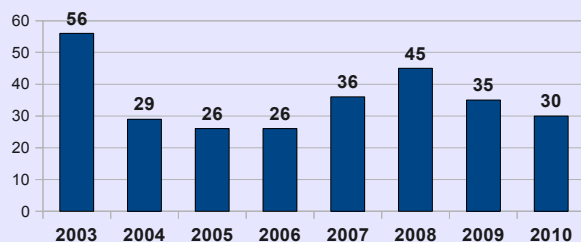
druh MU	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
srážka DV s DV	30	0	17
srážka DV s překážkou	179	0	9
vykolejení DV	223	1	9
požáry DV	54	0	1
nedovolená jízda	80	0	0
střet s osobou	261	189	73
střetnutí na přejezdech	275	49	126
ostatní MU	554	3	34
<b>celkem</b>	<b>1656</b>	<b>242</b>	<b>269</b>

počtu a při střetnutí na železničních přejezdech pak 46,8 %. Při vykolejení drážních vozidel byla v roce 2010 usmrcena jedna a zraněno 9 osob (MU Ústí nad Labem – viz dále). Při srážkách drážních vozidel bylo zraněno 17 osob, přičemž se na tomto čísle nejvíce podepsala srážka osobního vlaku s posunovým dílem dne 20. 12. ve stanici Kamenné Žehrovice, kde bylo zraněno 13 osob.

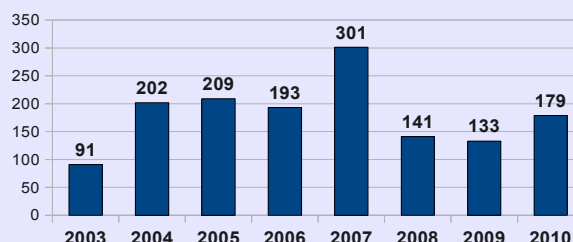
Počet většiny sledovaných druhů MU na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách se v roce 2010 v porovnání s předchozím rokem zvýšil. Konkrétně počet srážek drážních vozidel s překážkou se ve srovnání s rokem 2009 zvýšil o 34,5 % (o 46), počet vykolejení o 10,9 % (o 22) a zejména počet **střetnutí na železničních přejezdech** o 21,1 % (o 48). K nepříznivému vývoji došlo i v případech projetí návěstidel zakazujících jízdu, jejichž počet se zvýšil o 14,2 % (o 10) a počet těchto případů byl největší od roku 2006. Počet požárů drážních vozidel se zvýšil o 5,8 % (o 3). K jedinému snížení v počtech sledovaných druhů MU došlo v případě srážek drážních vozidel.



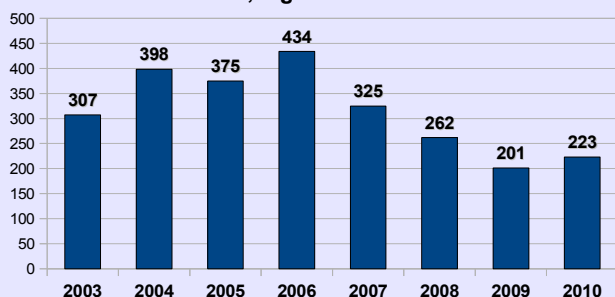
Vývoj počtu srážek DV s DV na dráze celostátní, regionální a vlečkách



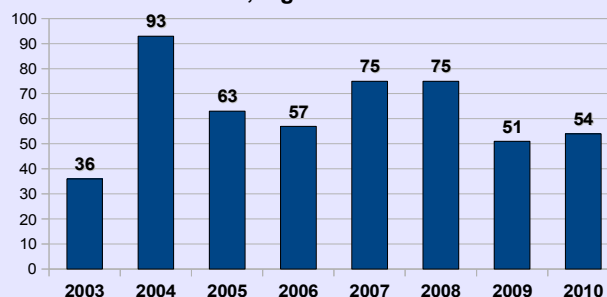
Vývoj počtu srážek DV s překážkou na dráze celostátní, regionální a vlečkách



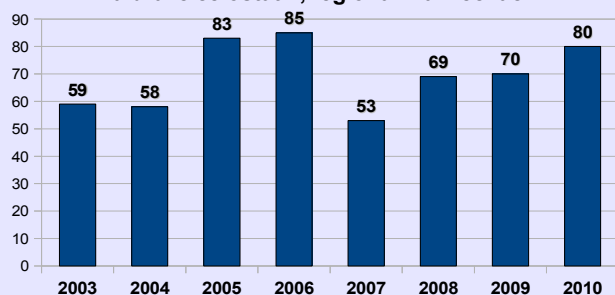
Vývoj počtu vykolejení DV na dráze celostátní, regionální a vlečkách



Vývoj počtu požárů DV na dráze celostátní, regionální a vlečkách



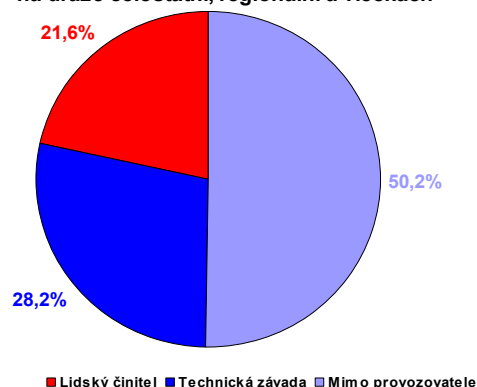
Vývoj počtu projetí návštěvidel zakazujících jízdu na dráze celostátní, regionální a vlečkách



Celkem se na dráze **celostátní** v roce 2010 stalo **1243 MU** (2009 – 1130), na dráze **regionální** **234 MU** (2009 – 176) a na **vlečkách** **179 MU** (2009 – 160). Ministerstvo dopravy v roce 2010 rozhodlo o změně kategorií vybraných celostátních drah na dráhy regionální, přičemž tyto změny pokračují i v roce 2011. Rozhodný

počet mimořádných událostí na dráhách železničních se i přesto odehrává na dráhách celostátních, které jsou z hlediska rozsahu provozu rozhodujícím prvkem české železniční sítě. Ze srovnání je vidět, že na všech železničních dráhách došlo v porovnání s předchozím rokem k nárůstu počtu mimořádných událostí. Nejčastějším druhem MU na dráze **celostátní** v roce 2010 byl stejně jako v roce 2009 **střet vlaků s osobou** (234 případů), nejvíce nehod bylo opět zaznamenáno ve Středočeském kraji (206 případů). Na dráze **regionální** byl v roce 2010 ze sledovaných druhů MU zaznamenán největší počet **střetnutí na železničních přejezdech** (131 případů), nejvíce MU bylo zaznamenáno rovněž ve Středočeském kraji (33 případů). Na **vlečkách** bylo v roce 2010 nejčastějším druhem MU **vykolejení** drážních vozidel (95 případů), přičemž rozhodujícím krajem s největším provozem na vlečkách je kraj Moravskoslezský, kde Dražní

Mimořádné události v roce 2010 dle odpovědnosti na dráze celostátní, regionální a vlečkách



inspekce evidovala 82 MU.

Z **příčin na straně provozovatelů** došlo na dráze celostátní, regionální a vlečkách v roce 2010 k 824 MU (49,8 % z celkového počtu na těchto dráhách), což je obdobná hodnota jako v roce 2009. Nepatrný nárůst o 1,1 % zaznamenala Drážní inspekce u technických závad, naopak o 0,7 % poklesl počet MU s příčinou selhání lidského činitele.

**Počty mimořádných událostí na dráze celostátní v roce 2010 dle krajů a dle druhů MU**

kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	nedovolená jízda	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	0	8	6	2	5	8	10	17	56
Jihomoravský	1	9	9	4	7	19	9	36	94
Karlovarský	0	6	2	1	2	5	4	14	34
Královéhradecký	0	4	7	1	3	8	12	17	52
Liberecký	0	16	5	1	2	5	14	9	52
Moravskoslezský	1	10	6	3	8	34	9	76	147
Olomoucký	5	8	13	7	8	27	17	38	123
Pardubický	0	5	4	0	2	13	8	38	70
Plzeňský	5	6	12	5	2	10	7	17	64
Praha	3	10	8	4	7	20	1	21	74
Středočeský	2	27	25	10	9	37	16	80	206
Ústecký	4	11	10	10	18	25	8	92	178
Vysočina	1	6	2	0	1	12	4	18	44
Zlínský	0	5	2	0	4	11	9	18	49
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>22</b>	<b>131</b>	<b>111</b>	<b>48</b>	<b>78</b>	<b>234</b>	<b>128</b>	<b>491</b>	<b>1243</b>

**Počty mimořádných událostí na dráze regionální v roce 2010 dle krajů a dle druhů MU**

kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	nedovolená jízda	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	0	3	4	1	0	2	14	2	26
Jihomoravský	0	0	1	0	0	3	4	0	8
Karlovarský	0	9	2	0	0	3	6	2	22
Královéhradecký	0	1	1	0	0	0	6	0	8
Liberecký	0	2	3	2	0	4	10	1	22
Moravskoslezský	0	3	2	0	0	1	15	3	24
Olomoucký	0	0	0	0	0	0	8	1	9
Pardubický	0	3	0	0	1	1	9	0	14
Plzeňský	0	2	1	0	0	0	7	1	11
Praha	0	0	0	0	0	1	0	1	2
Středočeský	0	8	0	0	1	3	18	3	33
Ústecký	0	1	2	1	0	2	10	5	21
Vysočina	0	4	1	1	0	1	10	0	17
Zlínský	0	0	0	0	0	2	14	1	17
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>131</b>	<b>20</b>	<b>234</b>

**Počty mimořádných událostí na vlečkách v roce 2010 dle krajů a dle druhů MU**

kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	nedovolená jízda	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	0	0	4	0	0	0	0	0	4
Jihomoravský	0	0	3	0	0	0	1	0	4
Karlovarský	0	1	1	0	0	0	0	2	4
Královéhradecký	0	0	3	0	0	0	0	2	5
Liberecký	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Moravskoslezský	4	5	37	1	0	3	9	23	82
Olomoucký	0	0	2	0	0	0	2	0	4
Pardubický	0	0	7	0	0	0	0	0	7
Plzeňský	0	2	1	0	0	0	0	0	3
Praha	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Středočeský	1	1	19	0	0	0	3	6	30
Ústecký	3	2	16	0	0	1	0	10	32
Vysočina	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zlínský	0	1	1	0	0	0	1	0	3
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>95</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>43</b>	<b>179</b>

## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA NEŽELEZNIČNÍCH DRÁHÁCH A V METRU

Na „neželezničních“ dráhách (tj. dráze tramvajové, trolejbusové, lanové) a na dráze speciální (metro) Drážní inspekce v roce 2010 evidovala celkem **2 738 MU**, což je obdobný počet MU jako v roce 2009. Na těchto dráhách bylo v roce 2010 usmrceno 8 osob, z toho 4 osoby zemřely na dráze tramvajové a 4 na dráze speciální. Počet usmrcených na těchto dráhách se v roce 2010 v porovnání s rokem 2009 zvýšil o 2 (33 %). Za rok 2010 bylo na těchto dráhách zraněno 365 osob, což představuje nejnižší hodnotu od roku 2003 a znamená meziroční pokles o 14,9 % (2009 – 429). Nejvíce zraněných je evidováno na dráze tramvajové (287) a na dráze trolejbusové (70). Nejčastějšími příčinami zranění a usmrcení osob na neželezničních dráhách a v metru bylo nerespektování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění, a nedání přednosti drážní dopravě, a to i v případě chodců na přechodech pro chodce.



Celkem se v roce 2010 na dráze **tramvajové** stalo **2 257 MU**, což je o 88 případů (3,75 %) méně než v roce 2009. Nárůst v počtu MU byl zaznamenán u **vykolejení** drážních vozidel, které Drážní inspekce eviduje v **77** případech (2009 – 47), dále u požárů drážních vozidel s 12 případy (2009 – 7) a u nedovolené jízdy tramvají, ke které došlo v 11 případech (2009 – 4). Počet srážek drážních vozidel s překážkou klesl oproti roku 2009 o 5,5 %, počet srážek drážních vozidel o 7,1 % a počet střetů s osobami o 12,9 %. Z porovnání počtu MU v jednotlivých městech byl největší meziroční pokles v počtu MU zaznamenán v Brně o 103 MU (18,5 %) a v Plzni o 22 MU (19,3 %), naopak nárůst o 48 MU (3,9 %) byl zaznamenán v Praze. V ostatních městech nejsou meziroční rozdíly v počtu MU výrazné. Rozhodující počet MU je zaznamenán ve třech největších městech České republiky, kde je nejrozsáhlejší tramvajová síť a tedy největší provoz.

**Počty mimořádných událostí na dráze tramvajové v roce 2010 dle města a dle druhů MU**

město	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	střety s osobami	vykolejení DV	požáry DV	nedovolená jízda	ostatní MU	celkem MU (město)
Brno	26	368	20	13	1	0	25	<b>453</b>
Liberec	1	35	3	0	0	0	0	<b>39</b>
Most a Litvínov	0	5	1	2	0	0	2	<b>10</b>
Olomouc	3	60	3	4	0	0	5	<b>75</b>
Ostrava	4	204	14	15	9	8	46	<b>300</b>
Plzeň	5	71	3	3	0	0	10	<b>92</b>
Praha	40	1052	78	40	2	3	73	<b>1288</b>
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>79</b>	<b>1795</b>	<b>122</b>	<b>77</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>161</b>	<b>2257</b>



## Počty mimořádných událostí na dráze trolejbusové v roce 2010 dle města a dle druhů MU

město	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	střety s osobami	požáry DV	ostatní MU	celkem MU (město)
Brno	9	91	1	0	16	117
České Budějovice	1	37	1	0	7	46
Hradec Králové	0	18	0	0	3	21
Chomutov	1	5	0	0	0	6
Jihlava	1	8	1	0	1	11
Mariánské Lázně	0	1	0	0	0	1
Opava	0	12	0	2	3	17
Ostrava	9	58	1	2	18	88
Pardubice	7	15	0	0	8	30
Plzeň	5	54	4	1	3	67
Teplice	0	2	0	0	0	2
Ústí nad Labem	1	3	2	1	7	14
Zlín a Otrokovice	1	17	3	0	7	28
<b>celkem MU (druh)</b>	<b>35</b>	<b>321</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>73</b>	<b>448</b>

Za rok 2010 eviduje Dražní inspekce na dráze trolejbusové **448 MU**, což je o 87 MU (24,1 %) více než v roce 2009. Největší meziroční nárůst v počtu MU byl zaznamenán u srážek drážních vozidel s překážkou (o 78 MU, tj. 32,1 %) a u srážek drážních vozidel (o 12 MU, tj. 52,2 %). V jednotlivých městech došlo k největšímu nárůstu počtu MU v Ostravě (o 40) a v Plzni (o 32), dílčí pokles byl zaznamenán na trolejbusové dráze v Brně (o 11).

Na dráze **speciální (metro)** se v roce 2010 stalo **25 MU**, což je nárůst o 6 MU (31,5 %) oproti roku 2009, kdy došlo k 19 MU. Mimořádných událostí, kdy došlo ke střetu metra s osobou, eviduje Dražní inspekce 7 (2009 – 11) a 5 projektů návštěv zakazujících jízdu (2009 – 6).

## Počty MU v metru v roce 2010

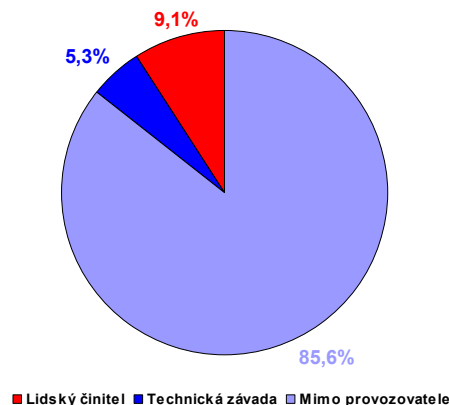
druh MU	počet
střet s osobou	7
vykolejení DV	2
nedovolená jízda	5
ostatní MU	11
<b>Celkem</b>	<b>25</b>

Na dráze **lanové** je evidováno za rok 2010 celkem **8 MU** (2009 – 7), při kterých bylo zraněno 6 osob. V jednom případě došlo ke srážce sedaček lanové dráhy s překážkou, ostatní MU vznikly v souvislosti s neopatrností cestujících při nástupu či výstupu a během jízdy na lanové dráze.

Z **příčiny na straně provozovatelů** došlo v roce 2010 k **393 případům (14, 4 %)**. V 85,6 % byla odpovědnost mimo provozovatele. Nejčastěji se jednalo o pochybení účastníků silničního provozu na dráze tramvajové a trolejbusové.

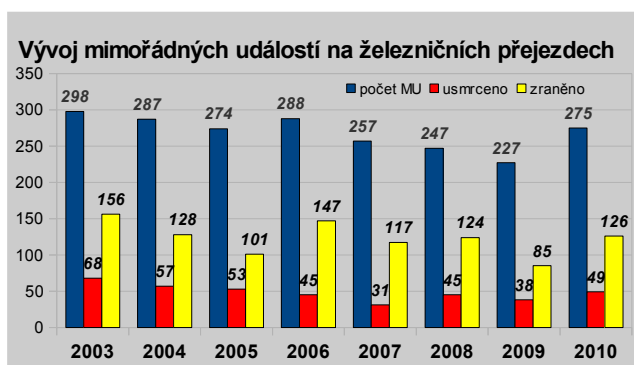
Z **příčiny na straně provozovatelů** na „neželezničních“ dráhách a v metru nebyla v roce 2010 stejně jako v roce 2009 usmrcena žádná osoba a zraněno bylo 26 osob (2009 – 113).

Mimořádné události v roce 2010 dle odpovědnosti na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové



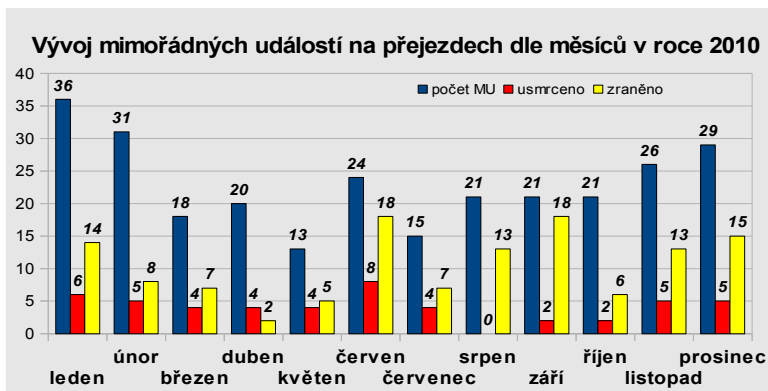
## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

Česká republika se se svými více než 8 tisíci úrovnovými železničními přejezdy řadí v rámci Evropy mezi země s největším počtem přejezdů vzhledem k celkové délce železniční sítě. Každý přejezd musí odpovídat příslušným zákonům, vyhláškám a normám. Při dodržování všech pravidel ze strany účastníků silničního provozu i provozovatelů drah, popřípadě dopravců, je střetnutí uživatele pozemní komunikace s drážním vozidlem teoreticky vyloučeno. Přesto na železničních přejezdech každoročně zahynou desítky osob.



Rok 2010 byl z hlediska počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech a následků těchto nehod nejtragičtější od roku 2006. Na železničních přejezdech drah celostátních, regionálních a vlečkách se stalo celkem **275 střetnutí**, při nichž zemřelo **49 osob** a dalších **126 osob** bylo zraněno. Ve srovnání s rokem 2009 se **počet nehod zvýšil o 48 (21,2 %)**. Počet **usmrcených osob** se meziročně **zvýšil o 11 (29 %)** a byl

největší od roku 2005. Zraněných osob bylo ve srovnání s rokem 2009 **o 41 (48,2 %) více**. Ke střetnutí nejčastěji docházelo s osobními automobily (187 případů), nákladními automobily (42 případů) a s chodci (28 případů).



Vývoj mimořádných událostí dle jednotlivých měsíců roku 2010 ukazuje, že počet nehod byl největší na začátku a na konci roku. Nejnižší počet nehod byl zaznamenán v měsíci květnu. Za nejtragičtější měsíc lze označit červen, kdy při 24 střetnutí zahynulo 8 a zraněno bylo dalších 18 osob. Naopak v srpnu nezemřel při nehodě na

železničním přejezdu ani jeden člověk. Počet zraněných osob byl nejnižší v dubnu. Nejtragičtější nehodou bylo střetnutí ze dne 6. 7., kdy se u zastávky Písek-Dobešice střetl rychlík s osobním automobilem, ve kterém zahynuly 3 osoby.

**Drtivou většinu nehod na železničních přejezdech i nadále způsobují neukáznění účastníci silničního provozu**, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Nejčastějším prohřeškem je ignorování světelné a zvukové signalizace přejezdového zabezpečovacího zařízení, případně jízda přes přejezd se sklopenými závorovými břežny. Drážní inspekce rovněž šetřila několik mimořádných událostí, kde byla zjištěna příčina i na straně provozovatele dráhy, zejména kvůli nedodržení předepsaných rozhledových

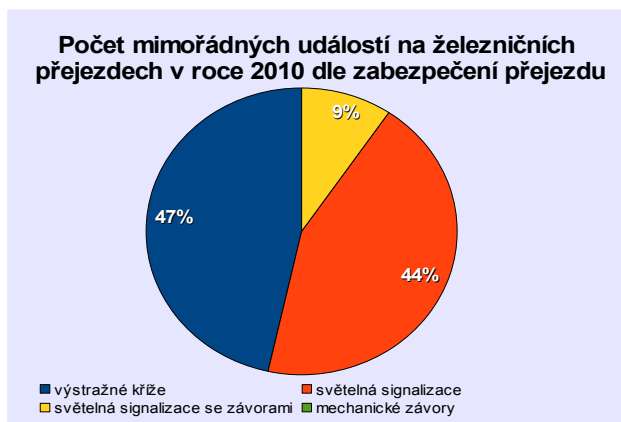
poměrů na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži.

K největšímu meziročnímu zvýšení počtu nehod a jejich následků na železničních přejezdech došlo v Olomouckém kraji, kde Drážní inspekce v roce 2010 evidovala celkem 27 MU (2009 – 11) a 5 usmrcených osob (2009 – 3) a dalších 16 zraněných (2009 – 5). Počet usmrcených osob se nejvíce meziročně zvýšil v Plzeňském kraji, kde bylo v roce 2010 usmrceno 5 osob (2009 – 1) a v kraji Vysočina, kde byly usmrceny 4 osoby (2009 – 0). Naopak k největšímu snížení počtu nehod a jejich následků došlo v Jihočeském kraji, kde se stalo celkem 24 MU (2009 – 29), při nichž zahynuli 4 lidé (2009 – 7). Krajem s největším počtem nehod na přejezdech se stal Středočeský kraj s 37 nehodami (2009 – 35). Nejtragičtější následky střetnutí zaznamenala Drážní inspekce ve Zlínském kraji, kde při 24 střetnutích na železničních přejezdech bylo usmrceno 6 osob a 21 osob zraněno.

**Střetnutí na přejezdech v roce 2010 dle krajů**

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	24	4	11
Jihomoravský	14	3	8
Karlovarský	10	2	2
Královéhradecký	18	3	8
Liberecký	24	3	8
Moravskoslezský	33	3	16
Olomoucký	27	5	16
Pardubický	17	5	7
Plzeňský	14	5	3
Praha	1	0	0
Středočeský	37	2	13
Ústecký	18	4	5
Vysočina	14	4	8
Zlínský	24	6	21
<b>celkem</b>	<b>275</b>	<b>49</b>	<b>126</b>

Na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži, kterých je více než 50 % v České republice, se stalo v roce 2010 celkem 128 nehod, což je pouze



o 7 více než na přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor (121), kterých je pouze čtvrtina. Na železničních přejezdech zabezpečených výstražnou světelnou signalizací se závorami se stalo 26 MU.

Nejvíce usmrcených (28 – 2010, 22 – 2009) a zraněných (79 – 2010, 50 – 2009) zaznamenala Drážní inspekce na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. Na přejezdech zabezpečených pouze výstražným křížem zahynulo 11 (2009 – 10) a bylo zraněno 42 osob (2009 – 32). Na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací se závorami zahynulo celkem 10 lidí (2009 – 6) a bylo zraněno 5 osob (2009 – 3), přičemž z těchto 10 usmrcených bylo 9 chodců a jeden cyklista. Průměrně tak lidé umírali na železničních přejezdech se světelnou signalizací doplněnou závorami při každé třetí nehodě. Ve všech

případech se jednalo o hrubé porušení zákonů a nerespektování výstražných znamení železničního přejezdu i doplňkové výstrahy závorových břevien zabraňujících jízdě/chůzi přes železniční přejezd. Dražní inspekce i přes tuto bilanci soustavně doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorami, protože tento způsob řešení úrovnového křížení silnice a dráhy železniční se z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový pro silniční i drážní dopravu.

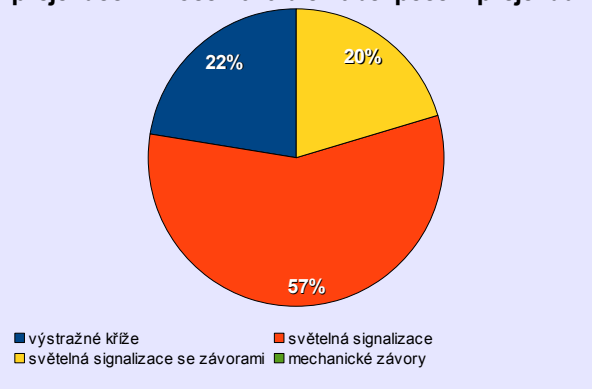
MU na železničních přejezdech dle typu přejezdu v roce 2010

zabezpečení přejezdu	počet MU	usmrceno	zraněno
výstražné kříže	128	11	42
světelná signalizace	121	28	79
světelná signalizace se závorami	26	10	5
mechanické závory	0	0	0
<b>Čelkem</b>	<b>275</b>	<b>49</b>	<b>126</b>

I v roce 2010 pokračovala snaha Dražní inspekce o zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a zajištění dostatečných rozhledových poměrů. Na základě šetření příčin a okolností mimořádné události ze dne 1. 7. 2009, kdy se mezi zastávkou Hodonín-zastávka a stanicí

Hodonín střetl na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži nákladní automobil s osobním vlakem, jejíž bezprostřední příčinou byly nedostatečné rozhledové poměry na železničním přejezdu a zásadní příčinou byl nesprávný způsob provádění prohlídek a měření železničního přejezdu ze strany provozovatele dráhy a nesprávné hodnocení rozhledových poměrů na přejezdu, které vycházelo z přípuštění používání vnitřního předpisu provozovatele dráhy, který je v rozporu s platnou legislativou a technickými normami, Dražní inspekce, jak jí ukládá zákon a po opakovaných výzvách provozovatele dráhy k upuštění od používání tohoto vnitřního předpisu dne 28. 7. 2010 podala návrh Dražnímu úřadu na odejmutí osvědčení provozovatele dráhy.

Počet usmrcených osob na železničních přejezdech v roce 2010 dle zabezpečení přejezdu



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

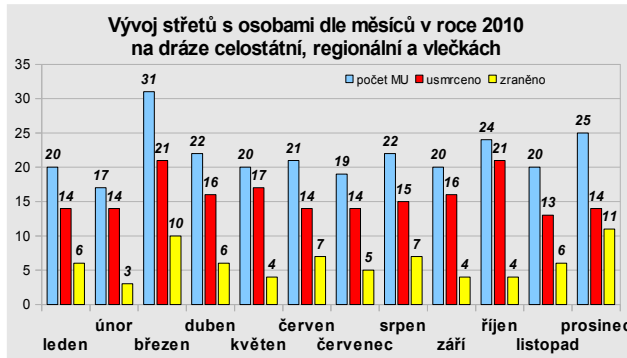
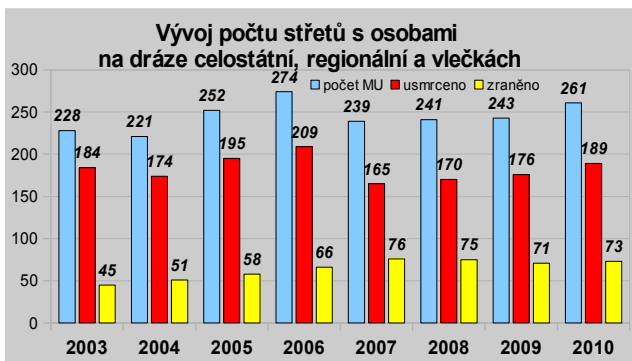
Mezi mimořádné události s nejzávažnějšími následky na zdraví osob patří střety drážních vozidel s osobami. Ve většině případů dochází k těmto mimořádným událostem na místech, která jsou ze zákona veřejnosti nepřístupná. Lidé si často plně neuvědomují, jaké nebezpečí jim na železnici hrozí, pokud nebudou dodržovat platné právní předpisy, a riskují svůj život nezodpovědným chováním. Je potřeba rovněž zmínit, že do těchto mimořádných událostí jsou započítány i střety vlaku se zaměstnanci železnice a 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 2010 došlo na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem k **261 střetům drážních vozidel s osobami**, při nichž zemřelo **189 osob** a dalších **73** bylo zraněno. Ve srovnání s rokem 2009 se počet střetů zvýšil o 18 případů (7,4 %) a počet usmrcených osob o 13 (7,4 %). Mimo tato čísla došlo dále ve 28 případech (2009 – 18) ke střetnutí drážních vozidel s osobami na železničních přejezdech (viz kapitola MU na železničních přejezdech). Z uvedených údajů vyplývá, že střety drážních vozidel s osobami na železnici ve většině případů končí smrtí zúčastněné osoby (v 72 %) a následky jsou nejzávažnější ze všech kategorií MU. V 16 případech z celkového počtu se jednalo o střety drážních vozidel se zaměstnanci provozovatelů ve službě, což představuje **nárůst oproti roku 2009 o 12 případů**. Tyto střety si vyžádaly celkem 7 lidských životů, přičemž v roce 2009 nezemřel na následky střetu s vlakem žádný zaměstnanec drah. Nejtragičtější nehoda v roce 2010 se udála dne 20. 10. mezi stanicemi Prackovice nad Labem a Lovosice, kde vlak EuroCity jedoucí z Hamburku do Budapešti usmrtil dva zaměstnance firmy pracující pro provozovatele dráhy v kolejišti.

Počet mimořádných událostí byl největší v měsíci březnu, kdy se stalo 31 střetů, naopak nejmenší počet (17) eviduje Drážní inspekce v měsíci únoru. Nejvíce osob (21) zemřelo v měsících březnu a říjnu, nejméně osob (13) zahynulo v listopadu.

Nejvíce nehod za rok 2010 eviduje Drážní inspekce ve Středočeském kraji, kde při 39 střetech vlaků s osobou zahynulo 27 osob, a v Moravskoslezském kraji, kde při 38 nehodách zahynulo 25 osob. K nejvýraznějšímu meziročnímu zvýšení počtu nehod a jejich následků při střetech vlaků s osobami v roce 2010 došlo v Olomouckém kraji, ve kterém Drážní inspekce eviduje celkem 27 MU (2009 – 16), a v němž zahynulo 24 osob (2009 – 13). Příznivější vývoj v počtu a následcích nehod byl v roce 2010 zaznamenán v Jihomoravském kraji, kde se stalo celkem 22 MU (2009 – 36) a

**Střety s osobami v roce 2010 dle krajů**

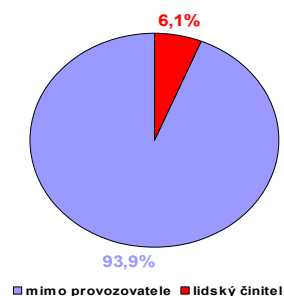
kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	10	3	7
Jihomoravský	22	17	6
Karlovarský	8	5	3
Královéhradecký	8	5	3
Liberecký	9	6	2
Moravskoslezský	38	25	13
Olomoucký	27	24	3
Pardubický	14	12	2
Plzeňský	10	7	3
Praha	22	15	7
Středočeský	39	27	12
Ústecký	28	23	6
Vysočina	13	9	4
Zlínský	13	11	2
<b>celkem</b>	<b>261</b>	<b>189</b>	<b>73</b>



při nichž zahynulo 17 osob (2009 – 32).

Pouze v 16 případech byla příčina střetů drážních vozidel s osobami na straně železnice, avšak všechny tyto nehody byly způsobeny zaměstnanci provozovatelů, kteří si zranění způsobili většinou svou neopatrností při výkonu povolání.

Sřety s osobami dle odpovědnosti na dráze celostátní, regionální a vlečkách



## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI ŠETŘENÉ NA MÍSTĚ JEJICH VZNIKU

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

V roce 2010 Drážní inspekce vyjžděla celkem k 253 případům (188 v roce 2009), z toho k 221 případům na dráze celostátní, regionální a vlečkách. Na dráze tramvajové vyjžděla Drážní inspekce k 27 případům, na dráze speciální ke 3 a na dráze trolejbusové a lanové celkem ke 2 případům. Jednalo se zejména o srážky drážních vozidel, vykolejení, střety s osobami pohybujícími se na veřejnosti přístupných místech dráhy a nehody na železničních přejezdech se zraněním.

### Přehled nejzávažnějších MU



Dne 14. 1. 2010 ve 12.45 hod. se v žst. **Praha-Holešovice** střetl vlak EC 174 se zaměstnancem provozovatele dráhy, který vymetal sních v obvodu výhybek. Při střetu utrpěl zaměstnanec smrtelné zranění. Příčinou MU bylo **pozdní vystoupení zaměstnance provozovatele dráhy z provozované koleje, po které jel vlak.**



Dne 19. 1. 2010 ve 23.11 hod. v žst. **Kolín** vykolejila lokomotiva a prvních sedm vozů nákladního vlaku Pn 66373. K vykolejení došlo v důsledku najetí vlaku na technické zařízení dráhy (nesklopená výkolejka). Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na více než 1 milion korun. Nehoda komplikovala provoz mezi žst. Kolín a Zábory nad Labem až do večerních hodin dne 20. 1. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nedovolená jízda vlaku Pn 66373 za návěstidlo zakazující jízdu.**



Dne 21. 1. 2010 ve 23.55 hod. mezi žst. **Přerov** a **Prosenice** vykolejil jeden vůz nákladního vlaku Nex 46723. Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví, byl značně poškozen železniční svršek a celková škoda byla vyčíslena na 4,1 milionu korun. Provoz ve 2. traťové koleji byl obnoven ve večerních hodinách dne 23. 1. Bezprostřední příčinou MU byla **technická závada na drážním vozidle – změna kolových sil pravého kola 3. nápravy vozu Laekks, zapříčiněná změnou polohy, vzpříčením vymešovací podložky v uložení mezi ložiskovou komorou a opaskem pružnice pravého kola 3. nápravy.**



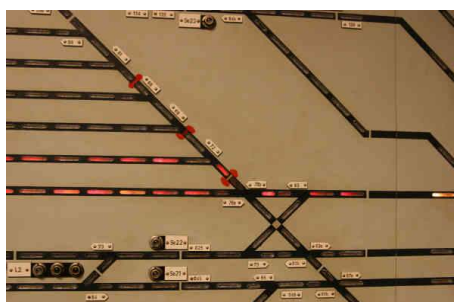
Dne 29. 1. 2010 ve 4.15 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací (bez závor) v obvodu žst. **Kolín** střetl osobní vlak Os 22200 s nákladním automobilem pro přepravu osobních automobilů. Řidič narazil do přední části drážního vozidla, přičemž došlo k vykolejení vlaku. Řidič nákladního automobilu utrpěl lehkou újmu na zdraví a celková škoda dosáhla částky 7,8 milionu korun. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha.**



Dne 7. 2. 2010 v 8.35 hod. v **žst. Železná Ruda-Alžbětín** vznikl před odjezdem vlaku R 967 požár u osobního vozu, který byl řazený jako druhý za lokomotivu. Přední část vlaku se podařilo před rozšířením požáru od soupravy odpojit. Při MU nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 2,7 milionu korun. Příčinou MU byla **technická závada na osobním voze pravděpodobně zapříčiněná závadou na zapnutém topení vozu.**



Dne 27. 2. 2010 v 8.53 hod. v **žst. Písečná** ujel při posunu jeden nákladní vůz. Během následné desetikilometrové nezajištěné jízdy vůz poškodil výhybku, projel zastávku Hradec-Nová Ves, žst. Mikulovice, sedm železničních přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži, tři železniční přejezdy zabezpečené přejezdovým zabezpečovacím zařízením a zastavil až na území Polské republiky. **Při MU nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 4 tisíce korun. Příčinou MU byl technický stav drážního vozidla, kdy vlivem vadné tlakové brzdy vozu došlo k odbrzdění a následnému uvedení do pohybu.**



Dne 5. 3. 2010 ve 22.16 hod. v **žst. Valašské Meziříčí** ujela skupina 21 nákladních vozů, projela kolem návěstidla s návěstí „Stůj“, následně došlo k rozřezu dvou výhybek a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 3217. Při MU nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 23 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – odjištění skupiny drážních vozidel proti ujetí před přivěšením hnacího drážního vozidla.**





Dne 7. 3. 2010 ve 4.02 hod. v žst. **Ostrava hl. n.** utrpěl újmu na zdraví cestující při ukončení jízdy vlaku Os 3181. Cestující byl přivřen nástupními dveřmi drážního vozidla za dolní končetinu a následně vlečen. Bezprostřední příčinou MU bylo **neopuštění prostoru pravých jednokřídlových nástupních dveří hnacího drážního vozidla cestujícím v době, kdy byla výstražnou světelnou signalizací „NEVYSTUPOUJTE“ a houkačkou dávana cestujícímu výstraha k opuštění prostoru dveří.** Zásadní příčinou MU bylo **nevybavení vozidel řady 842 zařízením spolehlivě kontrolujícím úplné zavření nástupních dveří v celé jejich délce.**



Dne 9. 3. 2010 v 8.28 hod. mezi žst. **Prackovice nad Labem** a **Lovosice** vykolejil jeden vůz nákladního vlaku Pn 66681. Vlak s vykolejeným vozem pokračoval v jízdě více než 2 kilometry a zastavil až na výhybce v žst. Lovosice, přičemž byl značně poškozen železniční svršek. Při MU nedošlo k újmě na zdraví a škoda přesáhla 32 milionů korun. Provoz po obou traťových kolejích byl obnoven až za měsíc. Bezprostřední příčinou MU byl **technický stav drážního vozidla – ukroucení ložiskového čepu dvojkolí vlivem závady nápravového ložiska.**



Dne 10. 3. 2010 v 8.33 hod. se v žst. **Rapotice** střetla posunující lokomotiva od vlaku Os 4805 s dozorkyní výhybek, která utrpěla smrtelné zranění. **Příčinou MU byla nepozornost zaměstnankyně při pohybu v kolejišti.**



Dne 11. 3. 2010 v 9.24 hod. mezi žst. **Brodek u Přerova** a **Přerov** za jízdy vlaku R 804 vypadl brzdový špalík, jež se odrazil od terénu a vlétl oknem do prostoru pro přepravu cestujících. Škoda byla vyčíslena na 72 tisíc korun. Bezprostřední příčinou MU byl **technický stav drážního vozidla – nezajištění speciální překlopné pojistky horního klínu brzdového špalíku závlačkou, mající za následek vysunutí zajišťovacího klínu brzdového špalíku a následné vypadnutí brzdového špalíku.** Zásadní příčinou bylo **nezjištění nezajištění speciální překlopné pojistky horního klínu brzdového špalíku při provádění technické prohlídky v žst. Břeclav.**



Dne 24. 3. 2010 v 7.30 hod. odjel nedovoleně nákladní vlak Mn 85551 z žst. **Mníšek pod Brdy** na jednokolejnou trať směrem do žst. **Dobříš** v době, kdy v opačném směru jel vlak Os 19006. Vlaky byly zastaveny, nedošlo ke srážce, újmě na zdraví ani ke škodě. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – odjezd vlaku Mn 85551 z žst. Mníšek pod Brdy bez výpravy.**





Dne 25. 3. 2010 ve 13.18 hod. se na přejezdu se světly bez závor v obvodu žst. **Chodov** střetl motorový vůz (bez cestujících) jedoucí jako vlak Sv 27142 s nákladním automobilem. Při nehodě motorový vůz vykolejil a bylo poškozeno přejezdové zabezpečovací zařízení a trakční vedení. Újmu na zdraví utrpěl strojvedoucí a strojvedoucí v přípravě, škoda byla vyčíslena na 3,1 milionu korun. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha.**



Dne 4. 4. 2010 ve 13.59 hod. utrpěla na zast. **Sázavka** újmu na zdraví cestující při vystupování z vlaku Os 5910. Při výstupu byla cestující přivřena dveřmi drážního vozidla za dolní končetinu a následně vlečena rozjíždějícím se vlakem po nástupišti. Po použití záchranné brzdy vlak následně zastavil. Při MU nevznikla žádná škoda. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo **uzavření nástupních dveří vozu v době, kdy ještě probíhal výstup cestujících z vlaku na místě k tomu určeném.** Zásadní příčinou vzniku MU, související s kvalifikací, postupy a údržbou, je **nedostatečné ošetření**

**bezpečnosti cestujících technologickými postupy pro výpravu a uvedení vlaku do pohybu u drážních vozidel, jejichž nástupní dveře se bez výstrahy samočinně uzavírají (centrálně nebo pohybem vozidla) a strojvedoucí nemá kontrolu jejich správného uzavření.**



Dne 16. 4. 2010 v 11.01 hod. se v žst. **Golčův Jeníkov** za odjezdu nákladního vlaku Nex 40737 srazila lokomotiva tohoto vlaku se součástí výhybky a s dřevěnou konstrukcí přejezdu. Škoda byla vyčíslena na 400 tisíc korun. Bezprostřední příčinou byl **technický stav drážního vozidla – vypadnutí spojovacích šroubů skříně vedení kamene přenosu tažných sil 1. podvozku a selhání záchytných lanových závěsů šikmých a vodorovných tyčí přenosu tažných sil 1. podvozku.** Zásadní příčinou byla **nesprávně provedená údržba a nesprávně provedená periodická oprava.**



Dne 19. 4. 2010 ve 13.15 hod. ujelo z žst. **Meziměstí** speciální hnací drážní vozidlo (MUV 69) s přívěsným vozíkem směrem do Polska. Řidič vozidla prováděl nakládku kolejnic a poté měl posunovat. Po rozjezdu zastihly strojvedoucího náhlé zdravotní problémy a vozidlo nekontrolovaně ujelo směrem k česko – polské hranici. Vozidlo se podařilo zastavit po ujetí téměř 3 kilometrů na polském území. Řidič vozidla z něj ještě na českém území vypadl a byl nalezen usmrčen (smrt nenastala v souvislosti s MU). Nedošlo k újmě na zdraví jiných osob ani ke škodě. Příčinou MU bylo **úmrtí zaměstnance při výkonu práce.**



Dne 30. 4. 2010 v 10.37 hod. projel v žst. **Čičenice** posunový díl (samostatný motorový vůz) kolem seřaďovacího návěstidla zakazujícího posun, poškodil výhybku a jel proti vlaku Os 18313, který odjížděl ze stanice. Obě soupravy zastavily cca 100 m od sebe, nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 40 tisíc korun. **Příčinou MU bylo selhání lidského činitele – nerespektování návěsti „Posun zakázán” seřaďovacího návěstidla strojvedoucím posunového dílu.**



Dne 10. 5. 2010 v 8.00 hod. se na zastávce **V Sadech Pětatickátníků** v Plzni srazily tramvaje linky č. 4. První tramvajová souprava stála v zastávce a byla připravena k odjezdu a druhá tramvajová souprava narazila do její zadní části. Při nehodě bylo zraněno pět cestujících a celková škoda dosáhla částky 500 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – mikrosopánek řidiče při dojíždění do zastávky**.



Dne 19. 5. 2010 ve 12.54 hod. došlo v dopravně **Heřmánky** ke srážce speciálních tažených vozidel naložených kolejnicemi s odstaveným motorovým vozem. Při MU utrpěl lehké zranění zaměstnanec stavební firmy a celková škoda byla vyčíslena na 240 tisíc korun. Na trati probíhala výluka spojená s výměnou kolejnic a technický přípravek naložený kolejnicemi se z vyloučené koleje na spádu rozjel a pokračoval na již provozovanou trať, kde následně došlo ke srážce. Příčinou MU bylo **nezajištění speciálních drážních vozidel určených k pohybu na vyloučené koleji proti ujetí**.



Dne 27. 5. 2010 ve 22.05 hod. mezi žst. **Háj ve Slezsku** a **Štítina** při jízdě vlaku Os 3450 došlo k poškození hnacího drážního vozidla utrženým kardanovým hřídelem, proražením podlahy a vniknutím do prostoru pro cestující. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 200 tisíc korun. Příčinou MU byl **technický stav drážního vozidla – roztržení pružného kloubu a následné utržení kardanového hřídele mezi spalovacím motorem a slučovací převodovkou**.



Dne 29. 5. 2010 v 18.47 hod. se na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži mezi žst. **Červená Voda** a **Králíky** střetl vlak Os 20556 se dvěma cyklisty jedoucími na jednom kole. Jeden cyklista byl usmrcen a druhý těžce zraněn. Škoda byla vyčíslena na 5 tisíc korun. Bezprostředními příčinami bylo **nedostatečné rozhledové pole cyklistů směrem k přijíždějícímu vlaku a chování řidiče jízdního kola, který si nepočíнал před železničním přejezdem zvláště opatrně**. Zásadní příčinou byl **nesprávný postup při prohlídkách přejezdu a údržbě rozhledových poměrů spočívající v nesprávném použití ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody**.



Dne 31. 5. 2010 v 11.02 hod. se v žst. **Blansko** střetl vlak EC 75 se dvěma osobami (žena a dítě). Osoby se nacházely v prostoru u výpravní budovy, těsně před průjezdem zmíněného vlaku se však dítě rozeběhlo po služebním přechodu ke koleji, po které vlak projížděl. Žena ještě stačila své dítě před vlakem odstrčit, jí samotné se však již uhnout nepodařilo. Při MU utrpěla žena smrtelné zranění a její dítě lehkou újmu na zdraví. Příčinou MU byl **nedovolený pohyb osob v obvodu dráhy, která nejsou přístupná veřejnosti**.



ilustrační foto: © 2011 Dražní inspekce



Dne 15. 6. 2010 v 18.22 hod. ujela z vozovny **Motol** v **Praze** tramvajová souprava, která předtím ukončila jízdu na lince č. 7. Tramvaj po výjezdu z vozovny poškodila vrata a nekontrolovaně pokračovala v jízdě po Plzeňské ulici. Řidič tramvaje nekontrolovaně jedoucí tramvaj dostihl a zastavil v prostoru zastávky Poštovka. Při MU nebyl nikdo zraněn a vznikla škoda ve výši 3 tisíce korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – porušení technologických postupů při manipulaci s tramvají ve vozovně.**



Dne 19. 6. 2010 ve 13.46 hod. se na přejezdu se světlý bez závor mezi žst. **Domašov nad Bystřicí** a **Moravský Beroun** střetl rychlík R 823 s osobním automobilem. Při MU byla v osobním automobilu usmrcena jedna osoba a další čtyři osoby utrpěly újmu na zdraví. Celková škoda dosáhla částky 92 tisíc korun. **Příčinou MU byl nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha.**



Dne 22. 6. 2010 v 7.03 hod. se v žst. **Brno hl. n.** střetl vlak Os 4922 s výpravčí ve službě, která utrpěla smrtelné zranění. Příčinou MU **byla nepozornost zaměstnankyně při pohybu v kolejišti.**



Dne 28. 6. 2010 v 16.47 hod. v obvodu žst. **Ústí nad Labem hl. n.** vykolejil za vjezdu do stanice vlak Os 2316. Vlak byl sestaven z elektrické jednotky řady 471 „CityElefant“, přičemž vykolejil řídicí, vložený i hnací vůz. Při MU byla poškozena elektrická jednotka, železniční svršek a trakční vedení. Při MU byl usmrcen strojvedoucí a újmu na zdraví utrpělo 9 osob. Škoda byla vyčíslena na téměř 71 milionů korun. Provoz na trati po jedné koleji a s přípreží nezávislé trakce byl obnoven v nočních hodinách následujícího dne. Bezprostřední příčinou MU byl **vjezd osobního vlaku na kolejovou spojku rychlostí o 67 km/h vyšší, než byla v tomto úseku**

**nejvyšší dovolená rychlost.** Zásadní příčinou vzniku MU bylo **nesplnění povinnosti dopravce řídit se pokynem provozovatele dráhy.** Přispívajícími faktory bylo, že osoba řídící vlak Os 2316 nebyla zdravotně způsobilá k řízení drážních vozidel.



Dne 3. 7. 2010 ve 13.04 hod. se v žst. **Olomouc hl. n.** srazil tažený posunový díl (lokomotiva a pět osobních vozů) s nákladním vlakem Rn 53033. Při MU vykolejila lokomotiva a jeden vůz posunového dílu a sedm vozů nákladního vlaku. K újmě na zdraví osob nedošlo a celková škoda přesáhla částku 6 milionů korun. V důsledku nehody byl na několik hodin zastaven provoz v traťovém úseku Olomouc – Přerov a Olomouc – Prostějov. Bezprostřední příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nerespektování návěsti „Posun zakázán“ strojvedoucím posunového dílu.**



Dne 6. 7. 2010 v 17.55 hod. se na přejezdu se světly bez závor mezi žst. **Čížová a Písek** v blízkosti zastávky Písek-Dobešice střetl rychlík R 1252 s osobním automobilem. Při MU byly usmrceny tři osoby z osobního automobilu a celková škoda dosáhla částky 186 tisíc korun. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha.**



Dne 27. 7. 2010 v 15.45 hod. se na lanové dráze **Čerňava – Šerák** srazily dvě sedačky obsazené cestujícími s ramenem autojeřábu. Stavební stroj prováděl práce na rekonstrukci lanové dráhy a po jejich skončení zůstal zaparkován pod lanovou dráhou. Po spuštění chodu lanové dráhy a prověšení lana v důsledku zatížení sedaček cestujícími došlo ke srážce. Při MU nebyl nikdo zraněn a nevznikla škoda. Příčinou MU bylo **nedovolené stání autojeřábu v jízdním profilu drážních vozidel lanové dráhy.**



Dne 13. 8. 2010 v 10.52 hod. se v areálu vlečky v žst. **Boří les** střetl posunový díl s nákladním automobilem na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži. Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 400 tisíc korun. Bezprostředními příčinami vzniku MU bylo **nezabezpečení jízdy posunového dílu přes přejezd a způsob, jakým se tahač s návěsem a posunující díl současně přibližovaly k železničnímu přejezdu.** Zásadní příčinou byl **nesoulad traťové rychlosti a rozhledových poměrů na přejezdu z hlediska zajištění bezpečnosti drážní i silniční dopravy.** Přispívajícím faktorem bylo

nerespektování silniční dopravní značky B02 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ řidičem nákladního automobilu a dále nesprávné jednání vedoucího posunu – prodlení s dávaním návěsti „Stůj, zastavte všemi prostředky“ strojvedoucímu.



Dne 16. 8. 2010 v 8.30 hod. odjel nedovoleně rychlík R 636 ze žst. **Ješetice** na jednokolejnou trať směrem do žst. **Heřmaničky** v době, kdy v opačném směru jel vlak IC 101. Vlaky byly zastaveny cca 2 km od sebe. Při MU nedošlo k újmě na zdraví ani ke škodě. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – odjezd vlaku R 636 ze žst. Ješetice bez rozkazu k odjezdu a dávaní pokynu při organizování drážní dopravy způsobem, jenž nebyl srozumitelný.**



Dne 31. 8. 2010 v 16.04 hod. se na přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži na vlečkové síti v **Ostravě** střetl vlečkový vlak s osobním automobilem. Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 60 tisíc korun. Bezprostředními příčinami vzniku MU byl **vjezd silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak, a nezajištěný nerušený rozhled na dráhu, tj. na čelo vlečkového vlaku, v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla.** Zásadní příčinou bylo **neověřování rozhledových poměrů na železničním přejezdu, v závislosti na**

**změnách stavebnětechnických nebo provozních podmínek vyvolaných náletovou vegetací rostoucí v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla.**





Dne 6. 9. 2010 ve 21.24 hod. v žst. **Všetaty** vykolejilo 7 nákladních vozů pro přepravu automobilů za jízdy vlaku Nex 56201. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 340 tisíc korun. Drážní doprava v 1. traťové koleji mezi žst. Všetaty a Dřísy byla obnovena až dne 10. 9. v odpoledních hodinách. Příčinou MU byl **nevyhovující stav železničního svršku – překročení mezních odchylek parametrů geometrické polohy koleje při jízdě vlaku přes silně zbahněné a podmáčené šterkové lože.**



Dne 26. 9. 2010 v 7.45 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi žst. **Bruntál** a **Valšov** střetl rychlík R 820 s nákladním automobilem. Při MU vykolejily dva vozy rychlíku. Újmu na zdraví utrpěli tři cestující, strojvedoucí, průvodčí a řidič nákladního automobilu. Škoda byla vyčíslena na více než 15 milionů korun. Drážní doprava na trati byla obnovena až ve večerních hodinách dne 27. 9. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha.**



Dne 29. 9. 2010 v 7.25 hod. za jízdy vlaku R 1245 mezi žst. **Zliv** a **Dívčice** byl zjištěn požár v prostoru pro cestující posledního vozu vlaku. Cestující byli evakuováni do ostatních vozů a vlak poté zastavil v žst. Dívčice. Všichni cestující opustili vlak a vůz byl odpojen od zbytku soupravy. Požár se rozšířil na celý vůz a zcela ho zničil. Při MU nedošlo k újmě na zdraví a škoda byla vyčíslena na 450 tisíc korun. Bezprostřední příčinou bylo **vznícení snadno hořlavé látky v prostoru oddílu pro cestující v posledním voze vlaku.**



Dne 7. 10. 2010 v 17.50 hod. došlo v zastávce **Bílý Kostel nad Nisou** k újmě na zdraví cestující, která vystupovala z vlaku Os 6256. Cestující byly zachyceny ruce do dálkově uzavíraných nástupních dveří vozidla a následně došlo k jejímu vlečení po nástupišti zastávky. **Příčinou MU byla chyba lidského činitele – uzavření nástupních dveří a uvedení vozidel do pohybu v době, kdy probíhal výstup cestujících z drážního vozidla na k tomu určeném místě.**



Dne 19. 10. 2010 v 8.58 hod. projel v **žst. Tábor** posunový díl (motorová jednotka „Regionova“) kolem seřaďovacího návěstidla zakazujícího posun, poškodil výhybku a vjel do postavené vlakové cesty pro vlak IC 101. Ke srážce vlaků nedošlo a celková škoda byla vyčíslena na 350 tisíc korun. **Příčinou MU bylo selhání lidského činitele – nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřaďovacího návěstidla strojvedoucím posunového dílu.**



Dne 20. 10. 2010 ve 14.29 hod. mezi žst. **Prackovice nad Labem** a **Lovosice** srazil vlak EC 175 dva zaměstnanci stavební firmy pracující pro provozovatele dráhy v kolejišti. Při MU byli oba zaměstnanci usmrceni a vznikla hmotná škoda 10 tisíc korun. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo **nedovolené vstoupení zaměstnanců do průjezdného průřezu pojezděné koleje v době jízdy vlaku EC 175.**



Dne 25. 10. 2010 v 1.00 hod. se v **Plzni** v obvodu **seřadovacího nádraží** střetl posunující díl se zaměstnancem nákladního dopravce, který utrpěl smrtelné zranění. Příčinou MU **byla nepozornost zaměstnance při pohybu v kolejišti.**



Dne 2. 11. 2010 v 6.48 hod. na **Odbočce Odra** v Ostravě projel vlak Lv 76047 (sestaven ze speciálních drážních vozidel pro údržbu trakčního vedení) návěstidlo zakazující jízdu. Bezprostředně před tímto vlakem projížděl odbočkou osobní vlak Os 2835, ke srážce vlaků nedošlo. Při MU nebyl nikdo zraněn a nevznikla hmotná škoda. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – následkem nepřizpůsobení jízdy vlaku klimatickým podmínkám došlo k projetí vjezdového návěstidla v poloze „Stůj“.**

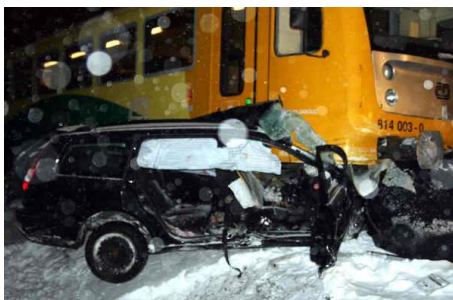


Dne 3. 11. 2010 v 17.08 hod. se u železničního přejezdu zabezpečeného světelnou signalizací mezi žst. **Rumburk** a **Šluknov** střetl vlak Os 16033 s cyklistou, který zastavil před výstražníkem přejezdového zabezpečovacího zařízení. Při MU byl cyklista usmrcen. Šetřením bylo zjištěno, že účelová komunikace v místě střetu zasahuje ve vzdálenosti 2,8 m od železničního přejezdu svým asfaltovým okrajem do průjezdného průřezu trati a že se osoba nacházela 0,75 m od hrany komunikace. Bezprostřední příčinou MU byl **nedovolený vstup osoby do průjezdného průřezu pojezděné traťové koleje v době, kdy po této koleji projížděl vlak.**



Dne 4. 11. 2010 ve 12.09 hod. došlo v zastávce **Kraličky** k újmě na zdraví cestující, která vystupovala z vlaku Os 3811. Cestující se po výpravě vlaku snažila vystoupit a byla přivřena zavírajícími se dveřmi za zápěstí a následně vlečena rozjíždějícím se vlakem. Vlak byl poté zastaven pomocí záchranné brzdy. **Příčinou MU byl pozdní výstup cestující z vlaku v době, kdy již byl dán obsluhou vlaku souhlas k odjezdu.**





Dne 1. 12. 2010 ve 21.07 hod. se na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži a doplněném silniční značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“ mezi dopravou **Střítež nad Bečvou** a **žst. Valašské Meziříčí** střetl vlak Os 13232 s osobním automobilem, přičemž vlak po střetu vykolejil. Při MU byla v osobním automobilu usmrcena jedna osoba a další tři osoby utrpěly újmu na zdraví. Celková škoda dosáhla částky 620 tisíc korun. **Příčinou MU byl nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



dražního vozidla, zapříčiněného závadou brzdového rozvaděče, a způsobilo rozvětvený lom celistvého kola.

Dne 7. 12. 2010 v 6.47 hod. mezi žst. **Jeseník** a **Lipová Lázně** vykolejil jeden vůz rychlíku R 900. Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 80 tisíc korun. Bezprostřední příčinou MU bylo **tepelné ovlivnění celistvého kola 3. nápravy taženého drážního vozidla, vzniklé v důsledku nadměrného tepelného zatížení přechodu hrany jízdni plochy kola do vnějšího čela věnce kola**. K nadměrnému tepelnému zatížení došlo v důsledku trvalého (dlouhodobého) brzdění taženého



Dne 8. 12. 2010 v 11.00 hod. mezi žst. **Prerov** a **Prosenice** vykolejil jeden vůz nákladního vlaku 2. nsl. Nex 46659. Při MU nedošlo k újmě na zdraví, byl poškozen železniční svršek a celková škoda byla vyčíslena na 16,2 milionu korun. Bezprostřední příčinou MU byla **ztráta svislé kolové síly levého kola 2. nápravy taženého drážního vozidla Laaers zapříčiněná jeho technickým stavem**. Zásadní příčinou bylo **osazení taženého drážního vozidla Laaers trapézovými pružnicemi s vyšší hodnotou tuhosti než je stanovena technickými podmínkami pro drážní vozidlo typu 365**.



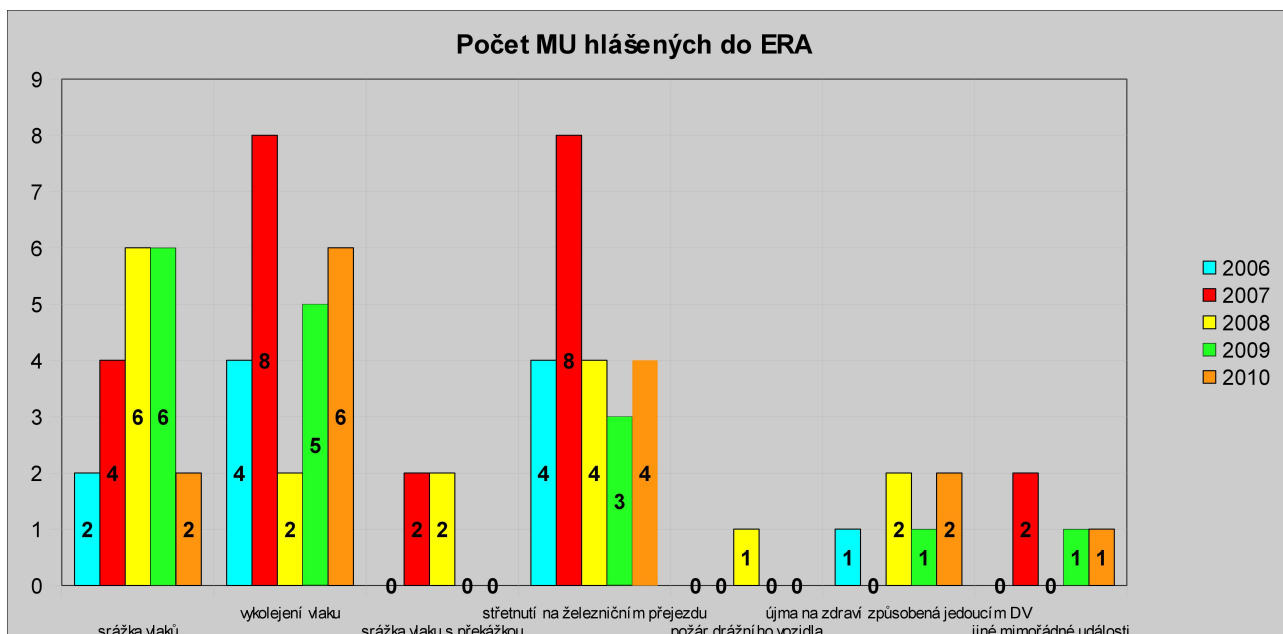
Dne 20. 12. 2010 v 8.56 hod. se v žst. **Kamenné Žehrovice** srazil osobní vlak Os 19702 se stojícím posunovým dílem (lokomotiva a jeden nákladní vůz). V osobním vlaku utrpěli újmu na zdraví strojvedoucí, vlakvedoucí a dvanáct cestujících. Celková škoda byla vyčíslena na téměř 4 miliony korun. Bezprostřední příčinou MU bylo **dovolení vjezdu vlaku do dopravní s koleje rozvětvením na kole obsazenou drážními vozidly bez zavedení dalších opatření**. Zásadní příčinou MU bylo **porušení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce**.



Dne 28. 12. 2010 v 11.27 hod. se na přejezdu se světly bez závor mezi žst. **Mníšek u Liberce** a **Liberec** střetl osobní vlak Os 6317 s nákladním automobilem. Při MU vykolejil jeden vůz vlaku. Újmu na zdraví utrpěl jeden cestující, strojvedoucí a řidič automobilu. Škoda byla vyčíslena na více než 8 milionů korun. Drážní doprava na trati byla obnovena až v nočních hodinách. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha**.

## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

Ve vztahu k Evropské železniční agentuře (ERA) plnila Drážní inspekce v roce 2010 povinnosti vyplývající z platného znění zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a závazků plynoucích z členství České republiky v Evropské unii. Drážní inspekce jménem České republiky i v loňském roce 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 nehod, jejichž šetření dokončila. Během roku 2010 tak byla ERA informována o 15 případech, u kterých Drážní inspekce zahájila šetření zakončené závěrečnou zprávou (v 1 případě se jednalo o MU z roku 2009). Pokaždé se jednalo o závažné nehody, nehody nebo ohrožení, při nichž došlo, případně mohlo dojít k vážnému ohrožení bezpečnosti nebo bylo v zájmu prevence MU zapotřebí vydat bezpečnostní doporučení. Meziroční vývoj počtu MU šetřených Drážní inspekcí a nahlášených ERA ukazuje následující graf.



Drážní inspekce, jakožto národní vyšetřovací orgán drážních nehod v České republice, 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. Drážní inspekce je zapojena do práce této Sítě i do činnosti pracovních skupin založených za účelem řešení konkrétních otázek, a provádí za Českou republiku vůči ERA legislativou stanovené úkony. Všechny tyto aktivity obnáší osobní účast na jednáních, spolupráci pomocí virtuálního prostředí Extranet a databáze ERA.

Zástupci Drážní inspekce se v loňském roce účastnili 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.

Drážní inspekce také pokračovala v činnosti pracovních skupin TF2 – klasifikace



příčin nehod, TF4 – odbornost a vzdělávání vyšetřovatelů, ERAIL – vznik nové evropské databáze MU a skupiny zabývající se činností ERA ve vztahu k národním vyšetřovacím orgánům podle Směrnice 49/2004/ES a sestavením zprávy pro komisaře pro dopravu Evropské komise. 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 směrnice, které se po absolvování příslušných procedur stanou závaznými pro všechny členské země EU. Největším úkolem bylo sestavení pracovního rámce na specifikaci požadavků na systém vzdělávání i návrh systému samotného.

Mimo rámec oficiálních zasedání konzultovali zástupci Dražní inspekce průběžně metodiku šetření i výměnu praktických zkušeností s kolegy ze zahraničních vyšetřovacích orgánů, zejména Velké Británie, Německa, Polska, Rakouska, Maďarska, Rumunska a Slovenska. Velmi přínosná byla i dvoustranná jednání s představiteli ERA, při kterých byla rozebírána problematika rozhodování o zahajování šetření nehod Dražní inspekci, její metodika klasifikace nehod a jejich příčin, úskalí při zpracování Výroční zprávy národního vyšetřovacího orgánu a způsob vedení agendy nehod na Dražní inspekci. Velmi přínosným bylo také řešení problematiky šetření lidského faktoru.

V termínu do 30. září Dražní inspekce zaslala ERA výroční zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU za rok 2009, včetně přehledu přijatých bezpečnostních doporučení a jejich aplikace.

V roce 2010 ERA spustila evropskou databázi Bezpečnostní informační systém, která slouží pro národní vyšetřovací i bezpečnostní orgány k výměně důležitých informací a poznatků z hlediska zvyšování bezpečnosti na dráhách. Dražní inspekce do této databáze vložila své výsledky šetření MU z 23. 6. 2009, kdy se v žst. Brno hl. n. srazilo hnací drážní vozidlo s odstavenou soupravou.

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.

## MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI ŠETŘENÉ DRÁŽNÍ INSPEKCI V PLNÉM ROZSAHU

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

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Bezprostřední příčiny	Následky
1. 7 .2009	Strančice – Senohraby	vykolejení drážního vozidla přední nápravou za jízdy vlaku Pn 1.nsl 66803 v km 155,675 na 1. traťové koleji	změna směrové a výškové polohy koleje pod druhým taženým DV v důsledku součinnosti jízdy vlaku a deformace železničního spodku a svršku stavební činností	bez zranění, škoda 0 Kč

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Bezprostřední příčiny	Následky
21. 1. 2010	Přerov – Prosenice	vykolejení jednoho vozu nákladního vlaku Nex 46723	technická závada na drážním vozidle – změna kolových sil pravého kola 3. nápravy vozu Laekks, zapříčiněná změnou polohy, vzpříčením vymezovací podložky v uložení mezi ložiskovou komorou a opaskem pružnice pravého kola 3. nápravy	škoda 4,1 mil. Kč
29. 1. 2010	Kolín	střetnutí vlaku Os 22200 s nákladním automobilem na železničním přejezdu s následným vykolejením	nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dáována zvuková a světelná výstraha	1 osoba zraněná, škoda 7,8 mil. Kč
7. 3. 2010	Ostrava hl. n.	přivření cestujícího nástupních dveří drážního vozidla od vlaku Os 3181 s následným vlečením	neopuštění prostoru pravých jednokřídlových nástupních dveří hnacího drážního vozidla cestujícím v době, kdy byla výstražnou světelnou signalizací „NEVYSTUPOUJTE“ a výstražnou signalizací houkačky dáována cestujícímu výstraha k bezpečnému opuštění prostoru nástupních dveří	1 osoba zraněná
9. 3. 2010	Prackovice nad Labem – Lovosice	vykolejení 1 vozu nákladního vlaku Pn 66681	technický stav drážního vozidla – ukroucení ložiskového čepu dvojkolí vlivem závady nápravového ložiska	škoda 32,2 mil. Kč
11. 3. 2010	Brodek u Přerova – Přerov	poškození osobního vozu za jízdy vlaku R 804 vypadnutým brzdovým špalíkem	technický stav drážního vozidla – nezajištění speciální překlápací pojistky horního klínu brzdového špalíku závlačkou, mající za následek vysunutí zajišťovacího klínu brzdového špalíku a následné vypadnutí brzdového špalíku	bez zranění, škoda 72 tis. Kč
4. 4. 2010	Sázavka	újma na zdraví cestující při výstupu z vlaku Os 5910	uzavření nástupních dveří vozu v době, kdy ještě probíhal výstup cestujících z vlaku na místě k tomu určeném	1 osoba zraněná, bez škody
16. 4. 2010	Golčův Jeníkov	srážka lokomotivy s technickým zařízením dráhy a následné vykolejení za jízdy vlaku Nex 40737	technický stav drážního vozidla – vypadnutí spojovacích šroubů skříňně vedení kamene přenosu tažných sil 1. podvozku hnacího drážního vozidla a selhání záchytných lanových závěsů šikmých a vodorovných tyčí přenosu tažných sil 1. podvozku hnacího drážního vozidla	bez zranění, škoda 400 tis. Kč
29. 5. 2010	Dolní Orlice – Králíky	střetnutí vlaku Os 20556 se dvěma osobami jedoucími na jednom kole na železničním přejezdu	nedostatečné rozhledové pole cyklistů směrem k příjíždějícímu vlaku Os 20556 a chování řidiče jízdního kola, který si nepočítal před železničním přejezdem zvláště opatrně	1 osoba usmrčená, 1 osoba zraněná, škoda 5 tis. Kč
28. 6. 2010	Ústí na Labem hl. n.	vykolejení elektrické jednotky za jízdy vlaku Os 2316	vjezd osobního vlaku na kolejovou spojku mezi výhybkami č. 103 a č. 105 rychlostí o 67 km/h vyšší, než byla nejvyšší dovolená rychlost	1 osoba usmrčená, 9 osob zraněných, škoda 70,9 mil. Kč
3. 7. 2010	Olomouc hl. n.	srážka taženého posunového dílu s nákladním vlakem Rn 53033	selhání lidského činitele – nerespektování návěsti „Posun zakázán“ strojvedoucím posunového dílu	bez zranění, škoda 6,1 mil. Kč
13. 8. 2010	Vlečka Fosfa, Boří les	střetnutí posunového dílu s jízdní soupravou (tahač s návěsem) na železničním přejezdu	nezabezpečení jízdy posunového dílu přes železniční přejezd a způsob, jakým se tahač s návěsem a posunující díl současně přibližovali k železničnímu přejezdu	bez zranění, škoda 400 tis. Kč
31. 8. 2010	Vlečková síť OKD, Ostrava	střetnutí vlečkového vlaku s osobním automobilem	vjezd silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak, a nezajištěný nerušený rozhled na dráhu, tj. na čelo vlečkového vlaku, v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla.	bez zranění, škoda 60 tis. Kč

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Bezprostřední příčiny	Následky
7. 12. 2010	Jeseník – Lipová Lázně	vykolejení jednoho osobního vozu za jízdy vlaku R 900	tepelné ovlivnění celistvého kola drážního vozidla, vzniklé v důsledku nadměrného tepelného zatížení přechodu hrany jízdni plochy kola do vnějšího čela věnce kola. K tepelnému zatížení došlo v důsledku trvalého (dlouhodobého) brzdění taženého drážního vozidla, zapříčiněného závadou brzdového rozvaděče	bez zranění, škoda 80 tis. Kč
8. 12. 2010	Přerov – Prosenice	vykolejení jednoho vozu nákladního vlaku 2. nsl. Nex 46659	ztráta svislé kolové síly levého kola 2. nápravy taženého drážního vozidla Laaers 23 83 4363 610-2 zapříčiněná technickým stavem taženého drážního vozidla	bez zranění, škoda 16,2 mil. Kč
20. 12. 2010	Kamenné Žehrovice	srážka vlaku Os 19702 se stojícím posunovým dílem	dovolení vjezdu vlaku do dopravní s kolejovým rozvětvením na kolej obsazenou drážními vozidly bez zavedení dalších opatření	14 osob zraněných, škoda 4 mil. Kč

## OPATŘENÍ K PŘEDCHÁZENÍ MIMOŘÁDNÝM UDÁLOSTEM

Opatření následující po mimořádných událostech přispívají ke zvyšování bezpečnosti drah. Na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU může Drážní inspekce vydat bezpečnostní doporučení. Na základě bezpečnostního doporučení je provozovatel dráhy nebo dopravce povinen přijmout odpovídající vlastní opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy nebo drážní dopravy a oznámit toto opatření Drážní inspekci. Pokud tak neučiní, Drážní inspekce v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, zahájí správní řízení, které může být ukončeno uložením pokuty až do výše 10 milionů korun.

V roce 2010 Drážní inspekce vydala bezpečnostní doporučení na základě výsledků šetření následujících MU:

- **7. března 2010, Ostrava hl. n.**, přivření cestujícího nástupními dveřmi hnacího drážního vozidla 842.025-9 za dolní končetinu. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci Českým drahám, a. s.:

- stanovit mezní hodnotu vůle mezi stlačenými pryžovými lemy rámu nástupních dveří a nástupních dveří hnacích drážních vozidel řady 842 tak, aby se minimalizovala možnost přivření končetin osob při indikaci uzavřených nástupních dveří;
- do systému nižších údržbových stupňů hnacích drážních vozidel řady 842 zapracovat pravidelnou kontrolu mezní vůle mezi stlačenými pryžovými lemy rámu nástupních dveří a nástupních dveří;
- doplnit obvod kontroly uzavření nástupních dveří hnacích drážních vozidel řady 842 zařízením, spolehlivým způsobem kontrolujícím úplné uzavření nástupních dveří po celé jejich délce;
- úpravou vnitřního ovládacího madla nástupních dveří hnacích drážních vozidel řady 842 zamezit pneumatickému uzavírání nástupních dveří, při poloze ovládacího přepínače nástupních dveří S131/S132 v poloze „OL“ nebo „OP“, po nechtěné iniciaci vyvolané nastupujícími cestujícími, který při nastupování ovládací madlo lehce vyklopí ve směru uzavření dveří;
- doplnit obvod zadání výkonu hnacích drážních vozidel řady 842 pro jízdu zařízením blokujícím zadání výkonu při indikaci neuzavření nástupních dveří;
- při používání drážních vozidel nevybavených zařízením spolehlivým způsobem kontrolujícím úplné uzavření nástupních dveří po celé jejich délce, do technologických postupů doplnit postup před odjezdem vlaku s přepravou cestujících z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících nebo před odjezdem drážních vozidel určených k přepravě cestujících z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících po ukončení jízdy vlaku s přepravou cestujících, kterým bude osobě řídící drážní vozidlo

uložena povinnost po centrálním uzavření nástupních dveří a kontrole indikace uzavření nástupních dveří na stanovišti strojvedoucího, pohledem podél soupravy, na vzdálenost, na kterou má ze svého stanoviště výhled, a to ne prostřednictvím zpětných zrcátek, se přesvědčit o uzavření všech nástupních dveří a bezpečném ukončení výstupu a nástupu cestujících.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drážní dopravy v České republice, používajících při provozování drážní dopravy HDV řady 842.

- **11. března 2010, Brodek u Přerova – Přerov**, poškození drážního vozidla vlaku R 804 za jízdy vypadnutým brzdovým špalíkem. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci Českým drahám, a. s.:

- pro soustavné zlepšování systémů zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy stanovit postup přístavby tažených drážních vozidel k vykonávání vnější technické prohlídky, při které je kontrolován i spodek a brzdové zařízení, do míst s odpovídajícím prostorem po obou stranách tažených drážních vozidel a umožnit tak osobě odborně způsobilé zjistit zřejmé závady a opotřebení, které by mohly ohrozit bezpečnost drážní dopravy nebo způsobit škodu, či újmu na zdraví osob;
- ve smyslu § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. přijmout odpovídající opatření k předcházení vzniku podobných MU, která odlišně od doposud přijatých opatření budou účinná a systémová a která zajistí, aby při provozování drážní dopravy byla TDV s podvozky Görlitz používána v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti, tj. s klíny horních brzdových špalíků zajištěnými speciálními překlopnými pojistkami, zajištěnými závlačkami;

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných dopravců používajících při provozování drážní dopravy TDV s podvozky Görlitz.

- **4. dubna 2010, Sázavka**, újma na zdraví cestující při výstupu z vlaku Os 5910. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s.:

- upravit technologický postup pro výpravu a uvedení vlaku do pohybu u drážních vozidel se samočinným uzavíráním nástupních dveří, kde strojvedoucí nemá kontrolu jejich správného uzavření, tak, aby členové obsluhy vlaku měli možnost zabránit pohybu vlaku v případě, kdy je ve dveřích zachycena osoba nebo jsou-li dveře po uzavření opětovně otevřeny (např. v případě pozdního nástupu a výstupu cestujících), resp. aby členové obsluhy vlaku měli přehled o situaci u odjíždějícího vlaku;

Drážnímu úřadu:

- přijmout vlastní opatření, směřující k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných dopravců, používajících při provozování drážní dopravy drážní vozidla se samočinným uzavíráním nástupních dveří, kde strojvedoucí nemá kontrolu jejich správného uzavření.

- **16. dubna 2010, Golčův Jeníkov**, srážka součásti prvního z dvojice hnacích drážních vozidel s pravou středovou ohnutou kolejnicí odbočné větve výhybky. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci ČD Cargo, a. s.:

- ve směrnici Kvsl-B-2009 „Údržba a opravy hnacích vozidel“ u stupně opravy „periodická vyvazovací V“ stanovit horní hranici kilometrického proběhu;

Všem dopravcům, kteří:

- provozují hnací drážní vozidla řady 230, 240 a 242, zařadit kontrolu záchytných lan přenosu tažných sil do stupně opravy, který respektuje pro tuto kontrolu výrobcem doporučený kilometrický proběh;
- provozující hnací drážní vozidla řady 230, 240 a 242, provést jednorázovou kontrolu zaměřenou na technický stav a parametry záchytných lanových závěsů šikmých a vodorovných tyčí přenosu tažných sil, kontrolu vidlic kamene a dotažení spojovacích šroubů vedení kamene přenosu tažných sil;

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u jiných provozovatelů drážní dopravy, používajících při provozování drážní dopravy hnací drážní vozidla uvedených typů.

- **29. května 2010, Dolní Orlice – Králíky**, střetnutí vlaku Os 20556 se dvěma cyklisty jedoucími na jednom kole. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, s. o.:

- prověřit skutečné rozhledové poměry u všech železničních přejezdů zabezpečených výstražnými kříži, na kterých jsou při výpočtu, posouzení a udržování rozhledových poměrů používány čl. A.5, B.6, C.8 ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, a na kterých je dosud, na základě vnitřního předpisu SŽDC S 4/3 Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů, aplikováno krácení rozhledových poměrů, a neprodleně takové přejezdy uvést do souladu s ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, částí 7.4 Rozhledové poměry u přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem;

Všem dopravcům na dráhách železničních v České republice:

- vybavit zařízením, které by zaznamenávalo dávání zvukového výstražného znamení (návěsti „Pozor“), všechna hnací drážní vozidla, která jím ještě nejsou vybavena, protože nemožnost prokázat tuto činnost může při obdobných mimořádných událostech poškodit některou ze zúčastněných stran;

Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví:

- podmínit použití těch článků příloh A, B, C České technické normy ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, které umožňují při přestavbě přejezdů zmenšení parametrů Dz, Lr a Lp, takovými opatřeními, aby při jejich aplikaci nedocházelo k ohrožení bezpečnosti silniční i železniční dopravy;

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních resp. provozovatelů drážní dopravy na dráhách železničních v České republice.

- **28. června 2010, žst. Ústí nad Labem hl. nádraží – obvod jih**, vykolejení elektrické jednotky za jízdy vlaku Os 2316. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s., a provozovateli dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace:

- vlastním opatřením zabránit dalšímu posuzování zdravotní způsobilosti fyzických osob řídících drážní vozidlo a uchazečů o vydání způsobilosti k řízení drážního vozidla a fyzických osob provádějících ostatní činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy a uchazeče o výkon těchto činností ve smyslu § 1 odst. 2 vyhlášky č. 101/1995 Sb. posuzující lékařkou, která vydala posudek o zdravotní způsobilosti k práci strojvedoucímu vlaku Os 2316;

- zajistit mimořádné prohlídky k přezkoušení zdravotní způsobilosti osob přicházejících v úvahu dle výše uvedeného odstavce s dosud platnými posudky o zdravotní způsobilosti, vydanými touto posuzující lékařkou ve smyslu § 1 odst. 2 vyhlášky č. 101/1995 Sb.;
  - pokud bude při výše uvedených mimořádných prohlídkách k přezkoušení zdravotní způsobilosti zjištěn případ nesprávného postupu posuzující lékařky, dát podnět Drážnímu úřadu k rozšíření na další, v úvahu přicházející, dopravce a provozovatele dráhy.
- **7. prosince 2010, Jeseník a Lipová Lázně**, vykolejení taženého drážního vozidla za jízdy vlaku R 900. Drážní inspekce doporučila:  
Dopravci České dráhy, a. s.:
- pro zvýšení bezpečnosti provozování drážní dopravy používat u TDV brzděných špalíkovou brzdou napěťově-deformačně optimalizovaná kola, která jsou odolná proti zvýšenému tepelnému namáhání a vykazují nízkou úroveň vnitřních zbytkových napětí i trvalých deformací.
- Drážnímu úřadu:
- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných dopravců používajících při provozování drážní dopravy TDV se špalíkovou brzdou.
- **20. prosince 2010, Kamenné Žehrovice**, srážka vlaku Os 19702 se stojícím posunovým dílem. Drážní inspekce doporučila:  
Dopravci České dráhy, a. s., v součinnosti s výrobcem DV řady 814/914, Pars nova, a. s.:
- upravit dále uvedené konstrukční prvky interiéru motorových jednotek řady 814/914 tak, aby byla zvýšena bezpečnost strojvedoucího a cestujících v případě vzniku obdobné MU
  - U DV řady 914:
    - Upravit vstup na stanoviště strojvedoucího a první řadu sedadel v sousedícím oddíle tak, aby:
      - při deformaci nárazníků, jejich vrazení do skříně, a tím vytlačení stojanu a kliky ruční brzdy do prostoru vstupních dveří nebylo znemožněno strojvedoucímu opuštění stanoviště;
      - strojvedoucímu v opuštění stanoviště nezabránil pobyt osob, popřípadě uložení zavazadel v kritickém prostoru otevírání dveří, a zároveň otevřením těchto dveří nebyl znemožněn únik osobě sedící na první sedačce vlevo ve směru jízdy;
      - osoby sedící v první řadě sedadel vpravo ve směru jízdy nebyly ohroženy nárazem na přepážku oddělující stanoviště strojvedoucího, zvláště na její skleněnou výplň.
    - Upravit konstrukci přepážky oddělující nástupní prostor od zadního zvýšeného oddílu pro cestující tak, aby nedocházelo k destrukci skleněných výplní vlivem nárazu podhledu nástupního prostoru do skel přepážek.
  - U DV řady 814 i 914:
    - Změnit konstrukci upevnění krytů sloupků sedadel za odolnější tak, aby nemohly být osoby zraněny utrženými kryty.
    - provést studii proveditelnosti zvýšení bezpečnosti dispozice prostoru sedadel a podokenních stolků s případnou realizací jejího výstupu.
- Drážnímu úřadu posoudit:
- zda na základě výše uvedených zjištěných skutečností DV řady 814, 914 (014) odpovídají svou konstrukcí a technickým stavem požadavkům bezpečnosti dopravy, obsluhujících a



přepřavovaných osob ve smyslu § 43 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.;

- zda současný stav uvedených DV nevyžaduje opatření ve smyslu ustanovení § 44 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.

## SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během roku 2010 Drážní inspekce zahájila celkem 3 správní řízení. Ve všech případech se jednalo o delikt podle § 51 odst. 6 písm. a), respektive písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, kterého se dopustí provozovatel dráhy a drážní dopravy tím, že neoznámí vznik mimořádné události v drážní dopravě podle § 49 odst. 3 písm. a), respektive nezajistí v souladu s § 49 odst. 3 písm. b) místo mimořádné události nebo neprovede dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události. Správní řízení byla vedena jak s provozovateli drážní dopravy, tak s provozovateli dráhy.

Výsledkem těchto správních řízení bylo uložení finanční pokuty v celkové výši 275 000 Kč. Ve dvou případech, a to k MU ze dne 19. 12. 2009 mezi stanicemi Jičín a Kopidlno a k MU projetého návěstidla v Ostravě, byla pokuta řádně zaplácena a správní řízení byla ukončena. Správní řízení k MU ze dne 27. 2. 2010, kdy došlo ve stanici Písečná při posunu k ujetí jednoho drážního vozidla, nebylo do vydání výroční zprávy Drážní inspekcí uzavřeno.

V roce 2010 bylo rozhodnuto správní řízení, které 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 s provozovatelem městské hromadné dopravy. 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

Prioritou Drážní inspekce v roce 2010 bylo šetření a dozorování případů závažnějších MU s cílem odhalovat potenciální bezpečnostní rizika, která by mohla mít vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Drážní inspekce vyjela na místo MU celkem k 253 případům a v 15 případech zahájila vlastní zjišťování příčin a okolností vzniku MU v plném rozsahu, tj včetně závěrečné zprávy.

Rok 2010 byl ve znamení zvyšujícího se počtu mimořádných událostí téměř na všech dráhách. Pouze na tramvajových dráhách došlo k dílčímu snížení počtu mimořádných událostí. V 5 případech Drážní inspekce šetřila příčiny a okolnosti vzniku závažné nehody, které se všechny odehrály na dráhách celostátních. Z **příčin na straně provozovatelů** došlo v roce 2010 k **27,7 % MU**.

Nepříznivý obrat v porovnání s rokem 2009 nastal u počtu usmrcených osob, když na všech dráhách zahynulo o **29 osob více**. Počet usmrcených osob byl nejvyšším od roku 2006, přičemž převážná část byla usmrcena na dráhách celostátních při střetech s drážními vozidly. Příznivější vývoj byl zaznamenán u počtu zraněných, kterých Drážní inspekce evidovala o **73 méně** než v roce 2009. K největšímu snížení v počtech zraněných došlo na dráze tramvajové. Negativním směrem se rovněž statistika posunula u počtu usmrcených osob z příčiny na straně provozovatelů, kdy za rok 2010 bylo takto usmrceno celkem 8 osob (2009 – 0 osob). V sedmi případech se jednalo o zaměstnance provozovatelů, kteří si smrtelné zranění přivodili vlastní neopatrností.

Mimořádně tragický byl rok 2010 v počtech MU i jejich následků při střetnutích na **železničních přejezdech**. Počet **MU** se oproti roku 2009 **zvýšil o 48**, počet **usmrcených osob o 11** a počet **zraněných osob o 41**. V drtivé většině nehod na železničních přejezdech bylo příčinou neukázněné chování účastníků silničního provozu, kteří svým nezodpovědným chováním ohrožovali nejen sami sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu a osoby v drážních vozidlech.

V roce 2010 rovněž **přibýlo** případů **střetů drážních vozidel s osobami**. Všechny tyto **mimořádné události byly způsobeny neopatrným chováním zúčastněných osob** a ve většině případů skončily jejich smrtí. Do této statistiky jsou rovněž započítány osoby, které jednaly v sebevražedném úmyslu. Drážní inspekce v rámci svých preventivních kampaní soustavně upozorňuje na to, že přecházení kolejí nebo pohyb osob v místech veřejnosti nepřístupných je velice nebezpečný a tito lidé hazardují se svým životem.

Z analýzy vývoje nehodovosti na dráhách, vlastních poznatků ze šetření MU a zkušeností Drážní inspekce jednoznačně vyplývá **nezpochybnitelná role prevence**, která však má svůj význam, je-li **prováděna kontinuálně, systémově a bez jakéhokoliv omezování** – zejména výkonem neoznačeného státního dozoru, ale i personálních kapacit (zaměstnanců) inspekčních (dozorovaných) orgánů, kterou je i Drážní inspekce. Lze proto v dalším období předpokládat další nárůst počtu MU či jejich následků, podobně jako tomu bylo v roce 2010, kdy u Drážní inspekce byly provedeny personální redukce. Přitom preventivní státní dozory ve spojení s důsledným dozorováním šetření MU ze strany provozovatelů, stanovení všech příčin a přijímání adekvátních (účinných) opatření jsou základním předpokladem udržování (zvyšování) bezpečnosti na dráhách.



# ***VÝKON STÁTNÍHO DOZORU***



## VÝKON STÁTNÍHO DOZORU

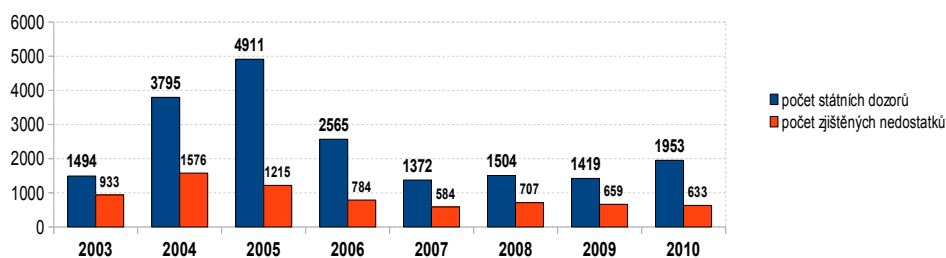
**Výkon státního dozoru ve věcech drah (SD)** tvořil i v roce 2010 nedílnou součást činnosti Drážní inspekce v oblasti prevence a bezpečnosti drážního provozu. Drážní inspekce při něm prověřovala zejména důsledné dodržování zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a jeho prováděcích vyhlášek (vyhláška č. 100/1995 Sb., řád určených technických zařízení, v platném znění, vyhláška č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění, vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění, vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění, vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění, vyhláška č. 376/2006 Sb., 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), přičemž se soustředila zejména na výkon SD v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vzniku MU na dráhách v České republice. Státní dozor ve věcech drah vykonávaný Drážní inspekcí je tedy hlavně směřován na oblast MU a jejich předcházení, na rozdíl od výkonu SD prováděným Drážním úřadem, který je mimo jiné například pověřen dozorem nad plněním podmínek a požadavků osvědčení o bezpečnosti.

Zároveň je SD nenahraditelným nástrojem pro udržení kvalifikační úrovně inspektorů Drážní inspekce díky kontaktu s realitou každodenního provozu a nástrojem pro řešení podnětů (stížností), se kterými se na Drážní inspekci jako na nezávislou a objektivní instituci obrací laická i odborná veřejnost.

Druhy státního dozoru
<b>Oznámený státní dozor</b> – rozsáhlý státní dozor zaměřený na administrativní náležitosti provozovatele, na nějž 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 předchodí vyrozumění.
<b>Státní dozor na místě mimořádné události</b> – státní dozor zaměřený na kontrolu nad činností dozorovaného subjektu při šetření MU.
<b>Státní dozor následný</b> – státní dozor vykonaný za účelem ověření odstranění dříve zjištěných nedostatků a to formou neoznameného i oznameného státního dozoru.

V roce 2010 vykonala Drážní inspekce celkem **1 953 státních dozorů**, z toho 212 oznámených SD (OSD), 1 234 namátkových SD (NSD), 370 SD nad činností provozovatelů drah a dopravců na místě vzniku mimořádné události (SDMU) a 137 SD následných (SDN).

Vývoj státních dozorů



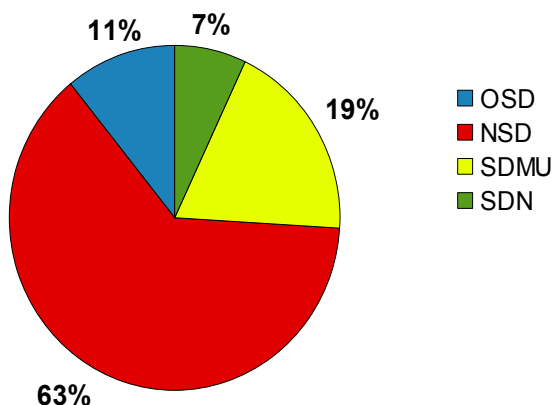
Dražní inspekce i nadále kladla velký důraz na výkon namátkových SD, které mají významný vliv pro prevenci MU, mapují skutečnou situaci v drážním provozu a mají maximální vypovídací hodnotu. Podrobné dělení jednotlivých typů státních dozorů podle druhů drah ukazuje následující tabulka. Pro srovnání jsou uvedeny i souhrnné hodnoty z roku 2009:

Výkon státního dozoru								
Dráha	OSD		NSD		SDMU		SDN	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010
celostátní a regionální	151	130	590	1144	267	330	49	99
vlečka	107	57	11	12	17	11	35	27
speciální (metro)	0	0	1	4	4	4	0	0
tramvajová a trolejbusová	24	11	72	65	30	24	6	4
lanová	21	14	23	9	1	1	10	7
<b>celkem</b>	<b>303</b>	<b>212</b>	<b>697</b>	<b>1234</b>	<b>319</b>	<b>370</b>	<b>100</b>	<b>137</b>

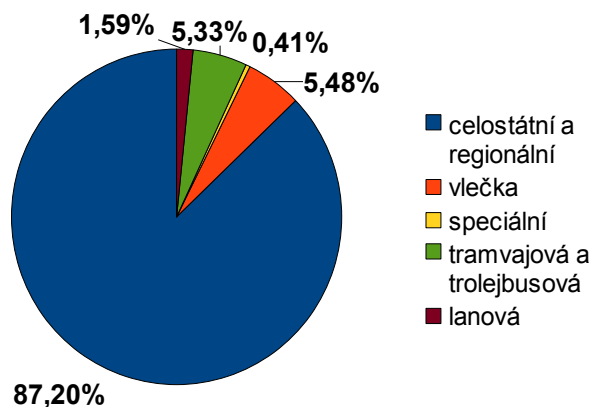
## ROZBOR STÁTNÍCH DOZORŮ V ROCE 2010

K výkonu SD v roce 2010 Dražní inspekce přistupovala s větším důrazem na výkon **namátkových SD**, které mají stěžejní význam pro prevenci mimořádných událostí. V roce 2010 Dražní inspekce vykonala celkem 1 234 NSD oproti 697 těchto SD v roce předchozím. Podíl NSD činil v tomto roce 63 % ze všech dozorů a k jeho zvýšení došlo na úkor minimalizace počtu **oznamovaných SD**, které jsou časově a administrativně náročné. Výkon SD byl oproti roku 2009 více zaměřen na dráhy celostátní a regionální (87,2 %) a zároveň došlo k poklesu výkonu SD na vlečkách (5,5 %) a na tramvajových a trolejbusových dráhách (5,3 %). Uvedené změny trendu ve výkonu SD byly reakcí především na zvýšení počtu MU na celostátních a regionálních dráhách. Výkon SD byl Dražní inspekcí logicky směřován do oblasti prevence a předcházení možného vzniku příčin a okolností MU právě na těchto dráhách.

Státní dozory podle druhů  
2010



Státní dozory podle drah  
2010



Při **1 953 SD** v roce 2010 bylo zkontrolováno nebo bylo kontrolou dotčeno:

- **661** železničních stanic, dopraven a zastávek,
- **1 854** osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením na jejich zdravotní a odbornou způsobilost),
- **383** hnacích drážních vozidel,
- **2 646** tažených drážních vozidel,
- **460** vlakových souprav,
- **713** železničních přejezdů a přechodů.

## VÝVOJ NEDOSTATKŮ ZJIŠTĚNÝCH PŘI VÝKONU SD

Nejvíce pochybení vůči právním předpisům bylo zjištěno na dráhách celostátních a regionálních. Za nimi se v počtu zjištěných nedostatků zařadily vlečky, kde byly zjištěny nedostatky především administrativního rázu. Další dráhou, kde byl zjištěn vyšší počet nedostatků vzhledem k počtu vykonaných SD, byla stejně jako v předešlých letech dráha lanová. Nízký počet nedostatků byl zjištěn na dráze tramvajové a trolejbusové. Na dráze speciální (metro) byl v roce 2010 zjištěn jeden nedostatek.

Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2010 zjištěno **celkem 633 nedostatků**, což je o 26 méně než v roce 2009. Nejzávažnější z nich se, tak jako v předešlých letech, týkaly **nedostatečných rozhledových poměrů** na železničních přejezdech, spisů MU, **postupů při šetření MU a nevyhovujících technických stavů železničních přejezdů**. Správné rozhledové poměry na železničním přejezdu a jeho technický stav jsou přitom základními předpoklady bezpečného provozu drážní i silniční dopravy. Rovněž 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 Dražní inspekce v roce 2010 je uveden v následující tabulce.

2010 dráha	Počet		podíl nedostatků na 1 státní dozor
	státních dozorů	zjištěných nedostatků	
celostátní a regionální	1703	476	0,28
vlečka	107	110	1,03
speciální	8	1	0,13
tramvajová a trolejbusová	104	15	0,14
lanová	31	31	1
<b>celkem</b>	<b>1953</b>	<b>633</b>	<b>0,32</b>

Mezi stále častější a **závažná zjištění** při výkonu SD v tomto roce lze zařadit zjištění týkající se údržby železničních tratí například **nedostatečné zašterkování** kolejového lože v ostrém oblouku, na jehož vnější straně je ostrý sráz končící v řece Sázavě. Provozovatel dráhy na základě výzvy Dražní inspekce uvedl trať do provozuschopného a odpovídajícího stavu.

Výkon SD se také zaměřoval na kontroly týkající se plnění opatření k vydaným bezpečnostním doporučením. V souvislosti s MU Ostrava-Kunčice ze dne 6. 12. 2007 byl



proveden výkon OSD se zaměřením na vytvoření systému údržby drážních vozidel řady 460, který by umožnil zkontrolování skutečného technického stavu a bezpečný provoz. Při OSD se zjistilo, že provozovatel drážní dopravy bezpečnostní doporučení Drážní inspekce k vydání k této MU dodržuje a tudíž bylo účinné. Provozovatel drážní dopravy při plnění bezpečnostního doporučení Drážní inspekce zjistil u více než 78 % vozidel řady 063 závadu závěsů sekundárního vypružení.

Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2010	
Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech	114
mimořádné události (šetření, nahlašování, vedení spisu)	61
provozoschopnost dráhy (měření, kontrola, údržba)	60
nevyhovující technický stav železničních přejezdů	50
viditelnost výstražníků a výstražného kříže z pozemní komunikace	20
vybavení vlakových souprav	19
odborná a zdravotní způsobilost osob	16
umístění výstražného kříže a výstražníků	14
pozorování tratě, návěstí a jednání podle zjištěných skutečností	14

V případě, že je při SD zjištěn nedostatek, vyzve Drážní inspekce dozorovaný subjekt k jeho odstranění. 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 2010 zaslala provozovatelům drah a dopravcům celkem **356 výzev**, aby ve stanovených lhůtách odstranili nedostatky zjištěné při výkonech SD, což je o 28 více než v roce 2009. Zde se ukazuje velice důležitá role inspekční (dozorové) činnosti v zájmu předcházení MU.

Většina provozovatelů nedostatky odstranila, ale v několika případech nedošlo k odstanění zjištěných nedostatků, i když provozovatel tvrdil opak. Při 46 SDN bylo zjištěno celkem 89 nedostatků. V případě, že ani po tomto zjištění nebyla příslušným provozovatelem zjednána náprava, byl o těchto případech vyrozuměn Drážní úřad, který má v souladu s metodikou schválenou Ministerstvem dopravy s dozorovaným subjektem zahájit správní řízení. Ve většině případů se jednalo o nezajištění rozhledových poměrů na železničních přejezdech.

V případě bezprostředního ohrožení drážního provozu využívala Drážní inspekce i v roce 2010 telefonických výzev, když prostřednictvím COP ve 35 případech vyzvala provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti. V naprosté většině případů se jednalo o zjištění nedostatků týkající se nedostatečných rozhledových poměrů, a tedy i přímého ohrožení uživatelů pozemní komunikace.

Drážní inspekce v roce 2010 prostřednictvím svých inspektorů několikrát bezprostředně zasáhla a zabránila možnému vzniku mimořádné události, když například při posouvání historického parního vlaku se v době posunu pohybovaly v kolejišti osoby z řad veřejnosti a na soupravě v té době byly děti, které se vezly na stupačkách drážního

vozidla a přidržovaly se madel – Drážní inspekce nařídila okamžité zastavení vlaku a zjednaní nápravy. Dalšími bezprostředními zásahy bylo řešení nebezpečně jedoucích tramvaje v Praze, kdy byla překračována povolená rychlost nejen na rovných úsecích, ale i v obloucích a byla tím ohrožena bezpečnost nejen cestujících, ale zároveň i uživatelů pozemních komunikací v okolí dráhy tramvajové.

Při státním dozoru vykonaném v souvislosti s MU Brodek u Přerova, při kterém bylo kontrolováno zajištění brzdových zdrží proti upadnutí, byly u všech kontrolovaných vozů zjištěny nedostatky spočívající v chybějících pojistných pleších, které mají zabránit samovolnému vysunutí klínu horní zdrže. Na základě těchto zjištění vyzvala Drážní inspekce provozovatele drážní dopravy k zajištění bezpečnosti. V návaznosti na tato zjištění byl na rok 2011 naplánován tematický celostátní státní dozor, se zaměřením na realizaci a přijetí opatření na základě vydaného bezpečnostního doporučení provozovatelem drážní dopravy k výše zmíněné MU.

## TEMATICKÉ STÁTNÍ DOZORY

Kromě rutinního výkonu preventivních státních dozorů pokrývajících všechny dráhy, provozovatele drah, dopravce, činnosti a místa na dráhách věnovala v roce 2010 Drážní inspekce systematickým výkonem SD zvýšenou pozornost těmto oblastem:

- provozování drah v zimních podmínkách – v souvislosti se značnými sněhovými srážkami na začátku roku bylo na všech dráhách vykonáno celkem **53 SD** se zaměřením zejména na bezpečný přístup cestujících k vlakům. Bylo zjištěno **celkem 5 nedostatků**;
- historické jízdy drážních vozidel – na základě podnětu veřejnosti bylo přistoupeno k provedení SD, které byly zaměřeny na provozování jízd veřejných historických vlaků. **Při 8 SD bylo zjištěno celkem 5 nedostatků**;
- dodržování dávání zvukové slyšitelné návěsti „Pozor“ před železničními přejezdy – **při 44 SD bylo zjištěno celkem 5 nedostatků**. Zjištěné nerespektování pokynů provozovatele dráhy strojvedoucími při dávání návěsti „Pozor“ může za změněných okolností vést až ke vzniku MU;
- výlukovou činnost na dráhách – SD byly zaměřeny převážně na zajištění náhradní dopravy, prokazatelné zpravení strojvedoucího o změnách, které mají vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, a včasné a dostatečné informování cestujících o změnách a mimořádnostech ve stanicích a zastávkách. **Při 14 SD nebyl zjištěn nedostatek**;
- státní dozory ve spolupráci s PČR – při společné akci bylo PČR zjištěno celkem 60 překročení rychlosti na železničním přejezdu a 6 nerespektování dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě“ ze strany uživatelů pozemních komunikací. Na straně provozovatele dráhy a drážní dopravy **při 19 SD nebyl zjištěn nedostatek**;
- kontroly osob řídících drážní vozidla zahraničních dopravců – NSD na stanovišti osoby řídící drážní vozidlo **při 7 SD nebyl zjištěn nedostatek**.

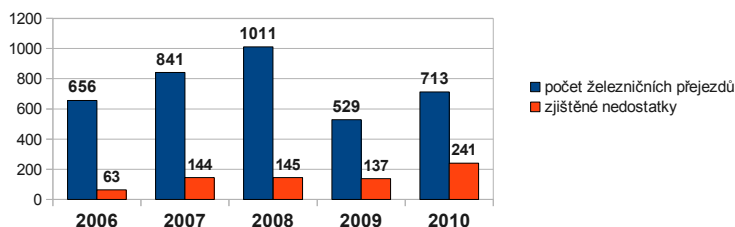
Při tematickém SD, který byl zaměřen na veřejné jízdy historických vlaků, bylo zjištěno, že ve stanici Praha-Braník byl prováděn posun za účasti nezletilých dětí, které

v době posunu stály na stupačkách drážních vozidel a přidržovaly se jen za madla. Posun byl prováděn osobami bez ochranných pomůcek a v kolejišti se pohybovali cestující. Posun byl zastaven a provozovatel drážní dopravy byl vyzván k okamžitému zjednání nápravy.

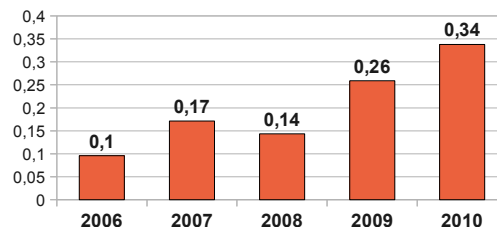
## VÝKON STÁTNÍHO DOZORU NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

V České republice evidováno více než **8 tisíc 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 ze strany provozovatele dráhy. V průběhu roku 2010 Drážní inspekce **zkontrolovala 713 železničních přejezdů a přechodů**. Na 151 z nich bylo zjištěno celkem 241 nedostatků.

Vývoj státních dozorů na železničních přejezdech



Podíl nedostatků na jeden železniční přejezd



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. Další nedostatky byly technického charakteru, týkající se stavu přejezdu (umístění ochranného klínu, stav přejezdové vozovky, stav žlábků pro okolek drážního vozidla). Na základě vykonaných SD Drážní inspekce zjistila opětovný nárůst podílu nedostatků na jednom železničním přejezdu oproti roku 2009. Nepříjemným zjištěním bylo, že provozovatelé drah nedodržují a neplní povinnosti, které jim ukládají právní předpisy. Drážní inspekce, ze své pozice nezávislého vyšetřovacího a kontrolního orgánu, na všechny zjištěné nedostatky provozovatele dráhy upozornila a o svých zjištěních ve smyslu platné metodiky Ministerstva dopravy informovala Drážní úřad.

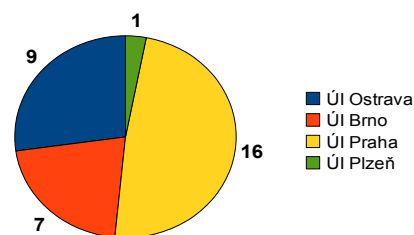
Vývoj státních dozorů na železničních přejezdech			
rok	počet železničních přejezdů	zjištěné nedostatky	podíl nedostatků na jeden železniční přejezd
2006	656	63	0,1
2007	841	144	0,17
2008	1011	145	0,14
2009	529	137	0,26
2010	713	241	0,34

## VÝKON STÁTNÍHO DOZORU NA ZÁKLADĚ PODNĚTŮ

V rámci prošetřování podnětů a stížností občanů a institucí formou **oznamovaného a namátkového SD** bylo zkontrolováno 26 železničních přejezdů, 1 lanová dráha, 2 vlakové soupravy, 2 železniční tratě, 2 vlečky a 4 stanice. Mezi nejzávažnější nedostatky zjištěné Drážní inspekcí v roce 2010 díky podnětům občanů a institucí stejně jako v letech minulých patří:

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

Výkon státního na základě podnětů		
kontrolovaná oblast	počet dozorů	počet nedostatků
železniční přejezd	26	14
lanová dráha	1	0
vlakových souprav	2	1
železniční stanice	4	0
vlečka	2	0
železniční trať	2	1
<b>celkem</b>	<b>37</b>	<b>16</b>

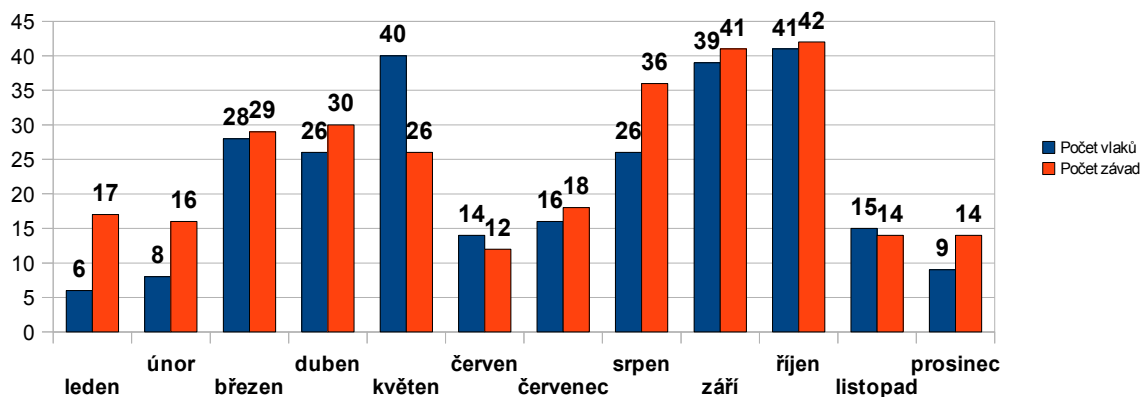


## VÝKON KONTROL KULTURY CESTOVÁNÍ

V rámci doplňkové činnosti při výkonu SD vykonávala Drážní inspekce v roce 2010 na základě žádosti Ministerstva dopravy kontroly zaměřené na plnění smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě, uzavřené mezi Ministerstvem dopravy a Českými drahami, a. s., u kategorie vlaků EuroCity, InterCity, EuroNight, Expres, Rychlík a Spěšný vlak. V průběhu roku 2010 Drážní inspekce zkontrolovala 268 vlaků, kde zjistila celkově 295 závad. Nejčastější závady se týkaly čistoty interieru nasazených drážních vozidel a nedostatků v hygienických zařízeních vozu. Tyto závady byly zjištěny u 151 vlaků. Ve 47 případech se Drážní inspekci podařilo zjistit, že nebylo dodrženo správné řazení vlaku, čímž rovněž došlo k porušení smluvních podmínek. Na základě těchto kontrol, jejichž rozsah (četnost) korespondovala s personálními kapacitami Drážní inspekce, došlo nejen ke zvyšování kvality a kultury cestování, ale i nemalým úsporám finančních prostředků státního rozpočtu.

### Přehled výsledků kontrol Kultury cestování 2010

Počet vlaků a závad





## SHRNUTÍ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

Vývoj výkonu SD na Drážní inspekci navazoval na předcházející léta a zaměřoval se především na zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a na potencionální bezpečnostní rizika. Drážní inspekce svými výsledky v oblasti SD v roce 2010 prokázala svou velmi důležitou preventivní roli pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

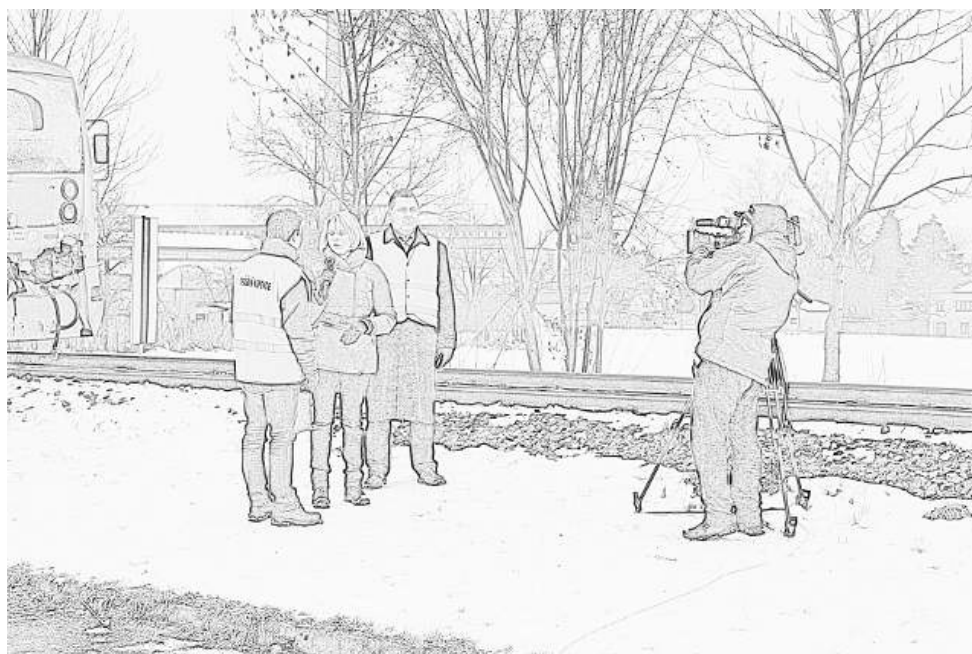
V roce 2010 vykonala Drážní inspekce celkem **1953 státních dozorů**. **Větší část** byla tvořena **namátkovými státními dozory**, které Drážní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku mimořádných událostí. Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2010 zjištěno **celkem 633 nedostatků**.

Velkou pozornost při výkonu SD Drážní inspekce věnovala železničním přejezdům, kde dochází k nárůstu počtu zjištěných nedostatků. V průběhu roku 2010 formou SD Drážní inspekce **zkontrolovala 713 železničních přejezdů a přechodů**, na nichž bylo **zjištěno 241 nedostatků**. Nejzávažnější nedostatky se týkaly **nedostatečných rozhledových poměrů a nevyhovujícího technického stavu železničních přejezdů**. V rámci **prošetřování podnětů a stížností** občanů a institucí formou oznámeného a namátkového SD bylo vykonáno celkem 37 státních dozorů, při nichž bylo zjištěno 16 nedostatků.

Během roku 2010 vykonávala Drážní inspekce i tzv. tématické státní dozory, během nichž bylo odhaleno celkem 15 nedostatků. Při výkonu NSD na vybraných soupravách osobních vlaků v roce 2010 prováděla Drážní inspekce i kontroly kultury cestování. Takto bylo zkontrolováno 268 vlaků a bylo zjištěno celkově 295 závad. Nejčastější závady se týkaly čistoty interieru nasazených drážních vozidel.



# ***KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ***



## OTEVŘENÁ KOMUNIKACE

Drážní 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. Drážní 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 Drážní inspekce, zakončením, bez něhož by šetření nehod ani preventivní kontroly neměly patřičný význam.

## DRÁŽNÍ INSPEKCE V MÉDIÍCH

V roce 2010 pokračovala Drážní inspekce v systematické a otevřené komunikaci s veřejností a médii. Vypracovaný systém včasného informování o závažných nehodách a nehodách umožnil veřejnosti sledovat aktuální dění na dráhách on-line na zpravodajských serverech i na webu Drážní inspekce, který byl v případě vzniku závažnějších nehod několikrát denně aktualizován a přinášel čerstvé informace a snímky z místa nehody. **Webový prostor** Drážní inspekce byl využíván jako **zdroj informací** nejen pro on-line zpravodajství, ale i pro tištěné deníky a jiná periodická média vycházející na území České republiky, která hodnotila spolupráci s Drážní inspekcí jako příkladnou a v případě potřeby se s důvěrou obracela na odpovědné zaměstnance Drážní inspekce s žádostí o informace.

Vydáváním **tiskových zpráv** informovala Drážní inspekce o mimořádných událostech velkého rozsahu, statistických výstupech, nezvykle vysokém počtu mimořádných událostí nebo usmrcených na železnici v krátkém časovém úseku. Mimo tiskových zpráv Drážní inspekce vždy v nejkratším možném čase informovala sdělovací prostředky a internetovou komunitu o aktuálních mimořádných událostech. Během roku 2010 Drážní inspekce vydala **91 krátkých zpráv**, kterými informovala nejen média, ale i veřejnost, a předcházela šíření spekulací a mylných informací týkajících se aktuálních mimořádných událostí v drážní dopravě.

Vydané tiskové zprávy v roce 2010	Datum
Statistika mimořádných událostí na dráhách za rok 2009	18. 1.
Pondělí 18. ledna: tři nehody na přejezdech, 2 mrtví, 1 zraněný (zatím)	18. 1.
Rok 2010: počet nehod na přejezdech prudce stoupá	3. 2.
Rok 2010: již 10 mrtvých na železničních přejezdech	7. 2.
Tragedie na železnici pokračují, v únoru zahynulo dalších 18 osob	1. 3.
První čtvrtletí na dráhách je nejtragičtější za poslední 4 roky	12. 4.
Rok 2010: již více mrtvých na přejezdech než za celý rok 2007	1. 7.



Každá třetí nehoda na železničním přejezdu je smrtelná	3. 8.
Srpen bez obětí na železničních přejezdech	1. 9.
Železniční přejezdy: Letos již dosaženy následky loňska	26. 9.
Přes všechna varování počet úmrtí na železničních přejezdech stoupá	26. 11.

**Webový prostor** Dražní inspekce doznal v roce 2010 značných úprav, a to především z důvodu zkvalitnění obsahu a zpřehlednění informací na webu poskytovaných. Nejvíce změn se dotklo části týkající se závěrečných zpráv z MU, která byla od základu přestavěna včetně doplnění informace o bezpečnostním doporučení, a u každé závěrečné zprávy je možné dočíst se krátký popis mimořádné události.

**Webový prostor** Dražní inspekce byl v roce 2010 označen **Národní knihovnou** jako **kvalitní zdroj informací**, který by měl být uchován do budoucna a stát se součástí českého kulturního dědictví. Dražní inspekce se stala součástí WebArchivu Národní knihovny, což zaručuje webu Dražní inspekce několikrát ročně archivaci obsahu a uchování i v případě ukončení činnosti Dražní inspekce. Současně byla Dražní inspekce zařazena do katalogu Národní knihovny a její web byl zařazen do České národní bibliografie.

Dražní inspekce po celý rok 2010 vstřícně přistupovala k žádostem o informace jak ze strany médií, tak veřejnosti. Jako státní úřad je Dražní inspekce podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v platném znění, povinna na základě žádosti poskytovat informace vztahující se k její činnosti. Během roku 2010 neobdržela Dražní inspekce žádnou takovou žádost o informace. Na místo těchto žádostí o informace se Dražní inspekce zabývala řadou podnětů a stížností z řad veřejnosti z oblasti výkladu právních předpisů či bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, nejčastěji pak ve věci železničních přejezdů.

## PREVENCE A OSVĚTA

Hlavním smyslem činnosti Dražní 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 Dražní inspekce preventivně také na veřejnost, a to formou preventivních a osvětových kampaní. Dražní inspekce se v rámci svých **preventivních akcí** v roce 2010 zaměřila na jednu z nejsmutnějších oblastí – zbytečné úrazy dětí a mládeže na železnici.

Dražní inspekce se v roce 2010 podílela jako partner na akci **Preventivní vlak**, která se stala již tradiční možností, jak rizikovou skupinu mládeže výchovně vzdělat. Dražní inspekce využila této preventivní akce k prezentaci filmů *Hazardéry železnice zabíjí* a *Řidič – postrach přejezdů*, které se promítaly v rámci Kinematovozu. Následovala přednáška odborného lektora z Dražní inspekce prezentujícího před návštěvníky téma železničních přejezdů a potencionálního nebezpečí vyplývajícího z nezodpovědného

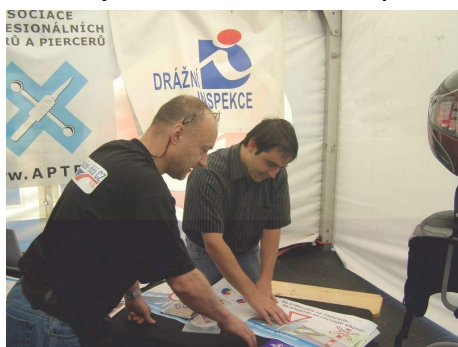
**DRAŽNÍ INSPEKCE**  
NEZÁVISLÝ NÁRODNÍ ORGÁN PRO DOBROU ŠETŘENÍ PŘÍČIN MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ

**ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY Z MU**  
Na webu Dražní inspekce můžete najít zprávy o výsledcích šetření příčin a okolnostech vzniku mimořádných událostí ve formátu pdf.  
Upozornění: Citace vyjádření osob, přepisy komunikace a citace dokumentů jsou ve zprávkách usazeny v autorském znění, s výhradou případných platností, případných chyb a neaktuality vyjádření.

Datum	Místo	Popis mimořádné události	ZZ	BD
31. 8. 2010	Vsetín AWT Ostrava	Sřetení vlakového vlaku 420040 se sítěním motorovým vozidlem na železničním přejezdu	1,9 MB	NE
31. 7. 2010	Olomouc M. n.	Sřetení tažného posuvného dílu s nákladním vlakem Br 53038	1,6 MB	NE
29. 5. 2010	Kaňky	Sřetení vlaku Os 05556 s dalšími osobami jedoucími na jednom kole, na železničním přejezdu	1,9 MB	ANO
16. 4. 2010	Gabřov Jevíšov	Sřetení hracho drážního vozidla 200 0534 s technickým zařízením dráhy a nákladní výhledem za jízdy R 804 vyznačeným červenou čarou	1,7 MB	ANO
1. 3. 2010	Bratruv Píseň	Přiblížení drážního vozidla vlaku za jízdy R 804 vyznačeným červenou čarou	1,5 MB	ANO
7. 3. 2010	Ostrava M. n.	Přiblížení cestujícího nastupujícího do vlaku drážního vozidla dráhy železniční a jeho následným vstoupením za drát koncovou	987 KB	ANO
20. 1. 2010	Keln	Sřetení vlaku Os 20000 s automobilkem s vykládkou	2,8 MB	NE
21. 1. 2010	Píseň - Převrta	Vykolejení jednoho tažného drážního vozidla nákladního vlaku Nu 46723	1,6 MB	NE
10. 11. 2009	Kanzenheim Znojmo	Sřetení posuvného dílu s automobilkem na přejezdu	2,2 MB	NE
16. 10. 2009	Píseň	Sřetení nákladního vlaku Br 50238 se stojícím nákladním vlakem Nu 6121 s vykládkou	2,8 MB	ANO

chování v jejich okolí. Cílem bylo zábavnou formou sdělit dětem a mládeži základní pravidla chování na železničních přejezdech.

V roce 2010 Drážní inspekce započala spolupráci s **Krajským ředitelstvím policie hlavního města Prahy**, a to především na preventivních kampaních pořádných pro děti a mládež. Kampaně byly zaměřeny na nebezpečí vznikající při přecházení přes koleje v místech, která k tomu nejsou určena, případně přecházení přes železniční přejezdy v době, kdy je železniční přejezd ve výstraze. Spolupráce obou institucí by měla pokračovat i v roce 2011, kdy by měla být rozšířena o další preventivní akce zaměřené na děti a mládež.



Již tradičně se Drážní inspekce účastnila preventivní akce **Bezpečné léto**, která proběhla 15. a 16. 6. 2010 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. Drážní inspekce na této akci informovala o rizicích

spojených s pohybem v okolí železnice a veřejnost seznamovala s filmy s preventivní tématikou z dílny Drážní inspekce Hazardéry železnice zabíjí a Řidič – postrach přejezdů.

V neposlední řadě se Drážní inspekce účastnila i **Evropského dne bez aut** v Kralupech nad Vltavou, který se pořádal 17. 9. 2010 a 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. Drážní inspekce tam přednášela na téma **Bezpečnost v okolí železnice** a aktivně diskutovala o rizicích vyplývajících z nezodpovědného chování v okolí drah a v závěru proběhlo i drobné ústní přezkoušení nabytých znalostí.

Drážní inspekce se podílela i na přípravě preventivního snímku pro Českou televizi **Rozum nebo extrém** s dílem nazvaným **Koleje a nebezpečné hry**, který byl zaměřen na nebezpečí vyplývající z pohybu v okolí železnice, především pak na běhání po odstavených vozech, pokládání předmětů na koleje, házení kamenů na vlaky a jiné nebezpečné a nezodpovědné činnosti.

V rámci prevence a osvěty se Drážní inspekce odborným vedením podílela i na připravované **publikaci o první pomoci**, kde je několik kapitol věnováno drážní problematice, především pak železniční dopravě a chování v okolí železnice.



## HODNOCENÍ PREVENCE, OSVĚTY A MEDIÁLNÍ ČINNOSTI

Jedním ze základních předpokladů bezpečné železnice je kvalitní a intenzivní práce na preventivních akcích. Zatímco vrchní inspektoři kontinuálně vykonávají státní dozory, jež odhalují nedostatky přímo v provozu, tak část Drážní inspekce odpovědná za komunikaci s veřejností **soustavně pracuje na osvětě, uvědomění a přijetí základních bezpečnostních principů v řadách veřejnosti**. Tento způsob prevence je zaměřen především na **minimalizaci potencionálně rizikových situací**, jako například chůze po kolejích, přecházení kolejí v místech veřejnosti nepřístupných a dodržování pravidel silničního provozu. Ze statistik Drážní inspekce jasně vyplývá, že právě tyto způsoby porušování platných zákonů nesou s sebou ty nejtragičtější následky.

V průběhu roku 2010 se Drážní inspekce podílela na několika významných preventivních kampaních a účastnila se preventivních akcí zaměřených jednak na mládež školního věku, v tomto případě akce **Preventivní vlak a Týden mobility**, ale také na bezpečnost na silnici a železničních přejezdech, v tomto případě akce **Bezpečné léto**. Osvětová činnost však probíhala i skrze televizní, zvuková i tištěná média, když se Drážní inspekce zapojila do **natáčení preventivních snímků**, respektive odborně vedla přípravu publikace o první pomoci.

Nemalou měrou se Drážní inspekce podílela na **tvorbě témat** všech **zpravodajství** v České republice, když svými tiskovými zprávami průběžně informovala o statistických výstupech za vybraná období, ale i komplikacích spojených s aktuálně vzniklými mimořádnými událostmi. V rámci těchto tiskových zpráv Drážní inspekce opakovaně upozorňovala na rizika spojená s pohybem v obvodu železnice, nedodržováním pravidel silničního provozu i nesprávným chováním v dopravních prostředcích. Zároveň vždy důsledně připomínala, že je možné na jejich webových stránkách bezplatně stáhnout preventivní kampaně Drážní inspekce a následně je využít k nekomerčním prezentacím.

Bohužel i v oblasti prevence a osvěty byla Drážní inspekce nucena v souvislosti s úspornými opatřeními a zejména výraznou redukcí personálních kapacit značně omezit činnost a několik projektů zastavit (nerealizovat).





# ***DALŠÍ ČINNOST***



## SPOLUPRÁCE S PARTNERY

Tak jako v předchozích letech, tak i v roce 2010 pokračovala úzká **spolupráce** Dražní inspekce s tradičními partnery, zejména **Ministerstvem dopravy, Dražním úřadem a Policií České republiky**.

Dražní inspekce se v roce 2010 zapojila do činnosti komise **Ministerstva dopravy**, která byla zaměřena na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Cílem této komise bylo eliminovat narůstající počet nehod na železničních přejezdech. Dražní inspekce v rámci této komise prezentovala prostřednictvím generálního inspektora výsledky šetření nehod na železničních přejezdech a upozornila na narůstající počet zjištěných týkajících se nedostatečných rozhledových poměrů a používání vnitřního předpisu provozovatele dráhy, na základě kterého je možné zkrácení délky rozhledových poměrů až na polovinu normou stanovené a požadované hodnoty.

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

Za velmi kvalitní a přínosnou může Dražní inspekce považovat spolupráci s **Policií České republiky** a jejími organizačními složkami. Spolupráce spočívala nejen v získávání podkladů potřebných pro šetření mimořádných událostí, ale i spolupráci na preventivních akcích zaměřených na mládež i účastníky silničního provozu. Akce spočívaly v měření maximální dovolené rychlosti na železničních přejezdech, respektování svislé dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, respektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení a předjíždění na železničním přejezdu. V souvislosti s těmito akcemi Dražní inspekce prověřila stav rozhledových poměrů na železničních přejezdech, stav přejezdů po technické stránce i odpovídající umístění potřebných návěstí na trati. 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. Dražní inspekce se podílela i na odborných školeních policistů kriminální policie, když se účastnila jako přednášející na instruktážně metodickém zaměstnání v Těrlicku.

V roce 2010 se Dražní inspekce zúčastnila **cvičení složek integrovaného záchranného systému** na téma závažná vlaková nehoda, které se uskutečnilo ve Starém Plzenci. Dražní inspekce v rámci cvičení vyzkoušela flexibilitu vlastních složek, a to jak COP, tak i nehodové pohotovosti. Zároveň se s činností na místě MU seznámil nový tiskový mluvčí, který měl dále v místě zásahu možnost spolupracovat s vytvořeným krizovým tiskovým centrem.



V rámci **zjišťování příčin a okolností vzniku** mimořádných událostí **využívala** Dražní inspekce služeb **odborných a vzdělávacích institucí** z oboru drážní dopravy i strojního inženýrství.

### Mezinárodní spolupráce

Dražní inspekce je členem **Sítě národních vyšetřovacích orgánů při ERA**. V roce 2010 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. Bohužel, ne všechny členské státy postupovaly stejně, když jejich závěrečné zprávy neodpovídaly stanovené struktuře v evropské legislativě a ne všechny státy informovaly ERA o prováděných šetření. Z toho důvodu vznikla v ERA nová pracovní skupina, která se zabývá hlubší problematikou spolupráce ERA a národních vyšetřovacích orgánů. Avšak tato pracovní skupina nespĺnila očekávání zástupců národních vyšetřovacích orgánů a bude v této problematice pokračovat i v roce 2011.

V průběhu roku 2010 se Dražní inspekce pravidelně a aktivně zúčastňovala jednání sítě národních vyšetřovacích orgánů (NIB), pracovních skupin **TF2 – klasifikace příčin nehod, TF4 – odbornost a vzdělání vyšetřovatelů, ERAIL a skupiny zabývající se činností ERA** ve vztahu k národním vyšetřovacím orgánům podle Směrnice 49/2004/ES konaných ve francouzském Lille či Valenciennes.

Závěrem roku 2009 bylo na jednání pracovní skupiny o klasifikaci příčin stanoveno, že Dražní inspekce bude jedním z účastníků pilotního programu – ověřování nově navržené klasifikace příčin MU ze strany ERA. Ověřování proběhlo tím způsobem, že ERA začátkem roku 2010 navštívila Dražní inspekci a provedla zkušební klasifikaci příčin MU na dvou vybraných nehodách šetřených Dražní inspekcí (MU Moravany z 19. 5. 2008 a Čerčany z 24. 4. 2009). Dražní inspekce nastudovala na jednání s ERA všechny dostupné materiály týkající se tří existujících klasifikací příčin MU s tím, že měla připravený i vlastní návrh klasifikace. U jednání s ERA byl přítomen generální inspektor i všichni ředitelé územních inspektorátů a ačkoliv se před zahájením jednání řešila otázka jazykové bariéry a možnosti využití externích překladatelských služeb, tak ve finále Dražní inspekce zajistila komunikaci a potřebné překlady materiálů vlastními silami, a to na profesionální úrovni, což zástupci ERA velmi kladně ohodnotili. Klasifikace navržená Evropskou železniční agenturou však, nejen v ČR, ale i v ostatních členských státech, které se pilotního projektu zúčastnily, nespĺnila očekávané výsledky, a proto se od navržené klasifikace ustoupilo.

V rámci činnosti pracovní skupiny ERAIL akceptovala ERA doporučení Dražní inspekce ve věci klasifikace mimořádných událostí a **algoritmy klasifikace** mimořádných událostí **vytvořené Dražní inspekcí budou implementovány do databázových systémů ERA**. ERA také převzala z databáze MU Dražní inspekce způsob popisu a klasifikace příčin i způsob určení lokality MU.

V měsíci červenci se uskutečnil vůbec první **Workshop řídicího výboru pro vzdělávání vyšetřovatelů (TF 4)**. Tento workshop byl organizován na popud členských zemí a jejich cílem bylo představení vlastní práce a vzdělávacích aktivit pořádaných

jednotlivými členskými státy s tím, že má být zachována národní specifičnost jednotlivých vzdělávacích aktivit. Základním argumentem byla znalost vlastních zkušeností a individuálních podmínek a možnost sestavení systému vzdělávání dle těchto specifických atributů. V rámci akce bylo dohodnuto, že nejpozději v roce 2012 bude spuštěn pilotní projekt dvou vybraných vzdělávacích kurzů s tím, že členské státy budou moci k těmto projektům vznášet připomínky. **Dražní inspekce** na tomto workshopu **představila vypracovaný vzdělávací rámeček v podobě vzdělávací mapy**, která byla sestavena jako jednoduchý, univerzální a praktický materiál a byl vysoce oceněn všemi účastníky.

Na **zasedání síť národních vyšetřovacích orgánů** v říjnu Dražní inspekce prezentovala **problematiku drážního sektoru v ČR, nezávislosti Dražní inspekce** a procesu šetření na Dražní inspekci. Bylo zde zdůrazněno, že státní dozor prováděný Dražní inspekcí není systematickým dohledem nad provozovateli drah a dopravci, ale účinným nástrojem k provádění preventivních inspekcí v provozu, které jsou vykonávány na základě aktuálních problémů a příležitostí vyplývajících z nastalých situací, například služebních cest vrchních inspektorů drážní dopravou. Současně byl zdůrazněn nenahraditelný přínos těchto státních dozorů pro udržení odpovídající kvalifikace vyšetřovatelů a jejich kontaktu s provozem inovativním prostředím drážní problematiky.

Dalším nosným tématem na zasedáních ERA byla problematika **stanovení druhů a příčin MU**. Z důvodů personálních změn v pracovní skupině pro klasifikaci příčin MU v roce 2010 ze strany ERA iniciovala Dražní inspekce jednání s odvolaným vedoucím pracovní skupiny, jehož cílem bylo detailní pochopení připravované klasifikace příčin, bez něhož by nebylo možné v rámci pracovní skupiny pokračovat. **Na základě aktivity Dražní inspekce tak nedošlo k zahazení dlouhodobě připravované koncepce a je možno s novým vedením pokračovat v navrhované přípravě odpovídající klasifikaci příčin.**

Dražní inspekce se v loňském roce aktivně zúčastnila jednání vyšetřovacích orgánů v rámci skupiny „**německy mluvící země**“, které se konalo dvakrát, a to **v Budapešti a Bernu**. Na těchto jednáních probíhá především výměna praktických zkušeností ve vztahu k implementaci evropské legislativy do národních legislativ. Zúčastněné strany se vzájemně informovaly o novinkách a změnách v oblasti nezávislého šetření ve svých zemích, a také o způsobech a závěrech šetření vybraných mimořádných událostí s tím, že Dražní inspekce prezentovala výsledky a postupy šetření závažné nehody ve Studénce. Zároveň bylo naplánováno jarní zasedání Německy mluvících zemí. **Pořádáním jarního zasedání, které se uskuteční v České republice, byla pověřena Dražní inspekce.**

Důležitou roli sehrála Dražní inspekce při řešení problematiky **šetření lidského faktoru**. Z poznatků a zkušeností získaných z předešlých konferencí, školení, kurzů a vlastních zkušeností, a také z velice přínosných kurzů v Kanadě má Dražní inspekce sestavený koncept dané problematiky a je připravena v roce 2011 tento postup konzultovat v rámci jednání s ERA a posunout tak tuto problematiku šetření o kus dále.

**Dražní inspekce** v průběhu roku **několikrát upozornila na** možné budoucí **problémy** a na **logické kroky** např. v **oblasti klasifikace příčin MU** nebo v **postupech při rozhodování o šetření mimořádných událostí**. Při své práci narazila Dražní inspekce i na problematiku **chybných výkladů** některých **pojmu** uvedených ve **Směrnici**

**ES/49/2004** a na **chybné překlady** do ostatních jazyků.

Pro Drážní inspekci je spolupráce s ERA i ostatními členskými zeměmi způsobem, jak přímo ovlivnit budoucí podobu šetření drážních nehod, a jak je nejlépe sladit s národními specifiky, získat cenné zkušenosti a rozvíjet tak svoje know-how, vyvarovat se případným problémům vzniklých v jiných členských státech. V průběhu roku 2010 se opět několikrát potvrdilo, že koncepce i jednotlivé principy zaváděné do praxe Drážní inspekcí reprezentují světovou špičku v bezpečnostně orientovaném šetření nehod a česká Drážní inspekce je vzorem pro řadu ostatních inspekčních orgánů v rámci ERA.

Stejně jako Drážní inspekce, i ostatní vyšetřovací orgány se potýkají s **problémy** jako je **nezávislost šetření MU, úspora finančních prostředků, nedostatek odborných vyšetřovatelů, problémy s délkou šetření MU nebo dojezdnost na místo MU**. I z tohoto důvodu se snaží členské státy oslovovat ERA, aby jím v daných konkrétních problémech byla nápomocna, jak to vyžaduje evropská legislativa.

## VNITŘNÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE

V roce 2010 připravila Drážní inspekce návrh úpravy zákona č. 266/1994 Sb., který vychází z právní úpravy evropských států, zejména Švýcarské konfederace, jehož nezávislý vyšetřovací orgán vznikl jako jeden z prvních svého druhu v Evropě a je tak celosvětově uznáván, a dále z poznatků, praxe a zkušeností Evropské železniční agentury a Drážní inspekce. Návrh nové právní úpravy je v souladu s evropským právem – plně implementuje Směrnici, zajišťuje nezávislost DI, umožňuje úspory nákladů na šetření (tedy prostředků státního rozpočtu) tím, že náklady přenáší na viníky mimořádných událostí, a především jasně definuje pravidla jmenování a odvolávání generálního inspektora Drážní inspekce.

Vývoj **personálních změn** v průběhu roku 2010 nijak nevybočoval z nastoleného negativního trendu z předchozích let, kdy Drážní inspekce **s obtížemi hledala dostatečně kvalifikované zaměstnance** na pozice **vrchních inspektorů** ochotné pracovat za plat, jež mohla Drážní inspekce nabídnout, a zároveň se musela potýkat s **odchody** již zkušených a **zaučených inspektorů do soukromého sektoru**, který nabízel výrazně vyšší finanční ohodnocení jejich práce a do jisté míry paradoxně i větší jistotu a stabilitu zaměstnání. I v roce 2010 musela Drážní inspekce řešit další z pokusů o její zrušení, tentokrát pod záminkou racionalizace státní správy. Tato situace se ještě více zkomplikovala **zavedenými plošnými úspornými** opatřeními ve veřejnoprávním sektoru snížením prostředků na platy na konci roku, které vyústily v **propouštění** nejen v rámci **Kanceláře Drážní inspekce, ale i mezi vrchními inspektory**. Předložený návrh Drážní inspekce na řešení nepříznivého stavu převodem finančních prostředků z běžných výdajových účtů na platy v rámci rozpočtu Drážní inspekce nebyl schválen. Objem prostředků na platy v roce 2010 byl tak o 11,02 % nižší než v roce 2009. Nucený odchod zaměstnanců však nebyl jediným opatřením, které byla Drážní inspekce donucena zavést. Jedním z prvních bylo **omezení počtu pohotovostních pracovišť** ze čtyř na dvě s dopadem na **prodlužování doby výjezdů a dojezdových časů** k mimořádným událostem i náročnosti práce pohotovostních vrchních inspektorů. Důvodem zavedeného opatření byl nedostatek prostředků na platy, povinné příplatky za práci v noci a mimo

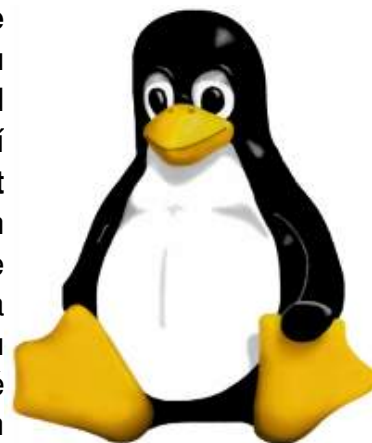


pracovní dny a zamítnutí žádosti na přesun těchto prostředků v rámci rozpočtu Dražní inspekce jako v předchozích letech, kterým se řešil systémový nedostatek z počátku existence Dražní inspekce, kdy se nepočítalo s nepřetržitým provozem, tj. nebyly vyčleněny finanční prostředky na povinné příplatky (práce v noci, práce o víkendu). Dražní inspekce se tak snažila **minimalizovat následky** neustálého **snížování rozpočtu** Dražní inspekce a zároveň **maximálně svědomitě** plnit úkoly, pro něž byla v roce 2003 založena a jsou důležité pro **bezpečnost provozu** na dráhách v České republice.

V rámci pokračující elektronizace a vyšší efektivity práce na Dražní inspekci byla na počátku roku 2010 spuštěna **centrální spisová služba**, která umožnila rychlejší a jednotné předávání dokumentů mezi jednotlivými zaměstnanci Dražní inspekce sídlícími v různých městech, možnost vykonávat práci s dokumenty na libovolném počítači s přístupem k internetu, tj. umožnila větší operativu a úřadování prakticky z kteréhokoliv místa na světě, včetně nepřetržitého dohledu vedoucích zaměstnanců nad prací svých zaměstnanců, zjednodušila se archivace důležitých dokumentů a přispěla k větší ekologičnosti organizace, když díky jejímu používání ubylo papírové agendy vedené standardní papírovou cestou a téměř vše je vedeno cestou elektronickou. Zaměstnanci, jenž spisy zpracovávali, tak mají k dispozici veškeré dokumenty a podklady související s řešenou problematikou, přestože byl spis tvořen několika částmi s daným obsahem, a vyjadřují se k nim zaměstnanci z různých pracovišť. Oprávněné osoby mají umožněnou možnost bezodkladně zasáhnout či nahlédnout do veškerých písemností, které byly dostupné na jednom místě. Tímto se vyloučila možnost ztráty jakékoliv části spisu, neboť ten byl uložen v elektronické podobě v databázi.

V průběhu roku byl na celé Dražní inspekci v souvislosti s novelizací příslušných právních předpisů sumarizován a přehodnocen **stav majetku**. Výsledkem této činnosti bylo vyřazení části nepotřebného majetku. Ten byl nejprve nabídnut jiným složkám státu a následně nabídnut za odhadní cenu zájemcům z řad veřejnosti. Dražní inspekce nyní hospodářší pouze s majetkem, který nezbytně potřebuje ke své činnosti.

Na konci roku 2010 byla realizována **reinstalace serverů** na Dražní inspekci, která si vyžádala jednak výměnu zastaralého hardware současných serverů, ale také přechod na modernější serverový **open source** systém. Dražní inspekce nadále dokazuje, že je možné **efektivně vynakládat finanční prostředky** a neinvestovat je do placených serverových i desktop systémů. V rámci revitalizace počítačových systémů je na rok 2011 naplánována přeinstalace dosavadních desktopových operačních systémů založených na Linuxu, jejíž cílem je sjednocení Linuxové distribuce. Dražní inspekce hodlá i v následujících letech používat open source operační systémy, ale i aplikace které jsou volně přístupné a užívají otevřený formát dokumentů (ODF – OpenDocument), a to nejen na základě doporučení k aplikaci § 4 odst. 2 zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, které jasně uvádí, že je stanovena povinnost v případě zveřejňování informace v elektronické podobě zveřejnit tuto informaci



i ve formátu, jehož specifikace je volně dostupná a použití uživatelem není omežováno. V těchto případech Ministerstvo informatiky doporučuje využívat pro dokumenty jako jsou texty (.odt), tabulky a grafy (.ods) a prezentace (.odp) formáty. Stejná doporučení přichází do České republiky i z Evropské komise, která doporučuje v rámci svého programu Interoperable Delivery of European eGovernment Services to public Administrations, Businesses and Citizens (IDABC) formát OpenDocument jako velmi vhodný pro použití ve veřejné správě. Mnoho orgánů veřejné správy v evropských i mimoevropských státech (Francie, Německo, Dánsko, Finsko, Brazílie, Indie, některé státy USA apod.) již používá OpenDocument jako svůj hlavní dokumentový formát. Drážní inspekce prosazuje použití otevřených formátů i v rámci komunikace mezi orgány veřejné správy v České republice, a tím i úsporu finančních prostředků na nákup potřebného software, který je v daném případě legálně zdarma ke stažení na internetu.

## ZE ŽIVOTA DRÁŽNÍ INSPEKCE

V roce 2010 byl **Územní inspektorát Ostrava** personálně stabilizován a z hlediska odbornosti byl obsazen průřezově všemi drážními odbornostmi vyjma odbornosti zabezpečovací zařízení drah. Důvodem neobsazení této pozice byla nemožnost nabídky odpovídajícího finančního ohodnocení ze strany Drážní inspekce. Významným milníkem v práci Územního inspektorátu Ostrava se stala změna sídla územního inspektorátu, když došlo k jeho přestěhování. Prostory územního inspektorátu se tak po předchozích peripetiích s vlastníkem nebytových prostor staly opět důstojné a odpovídající úloze a poslání Drážní inspekce.

Rok 2010 byl na **Územním inspektorátu Brno** rokem stabilním, převážně ve znamení zefektivňování činnosti a prohlubování odbornosti. V oblasti vnitřní činnosti začal rok 2010 stěhováním Územního inspektorátu Brno, vyvolaného blízkostí se rekonstrukcí budovy. Nové prostory jsou svým uspořádáním a vybavením vyhovující, nová lokalita je z hlediska výjezdů k mimořádným událostem výhodnější. V odborné oblasti bylo prioritou šetření bezpečnostně významných mimořádných událostí v drážní dopravě, s ním související dozorová činnost a návazné správní procesy. Podobně jako v předešlém roce, šlo v těchto případech především o problematiku nedostatečné údržby infrastruktury, příliš zredukovaného systému údržby drážních vozidel a nevyhovujících podmínek pro práci lidského činitele, zejména složitých, nejasných a protirečících si předpisů.

Do roku 2010 vstoupil **Územní inspektorát Praha** se schodkem jednoho vrchního inspektora. Ačkoliv se následně podařilo post vrchního inspektora obsadit, tak problémy s personálním obsazením provázely územní inspektorát po celý rok, ať se jednalo o dlouhodobě nemocné nebo odchody zaměstnanců na lépe placené posty. Opět se tak potvrdilo, že vzhledem k finančnímu ohodnocení slouží Drážní inspekce pro provozovatele dráhy a dopravce jako zdroj zaškolených inspektorů. V závěru roku pak bylo zahájeno dopravní školení z vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽDC, které územní inspektorát organizoval pro vrchní inspektory celé Drážní inspekce. V rámci zvyšování kvalifikace rovněž pokračovali tři vrchní inspektoři ve vysokoškolském studiu.

Rok 2010 byl pro **Územní inspektorát Plzeň** především rokem vyznačujícím problémy v personálních otázkách. Těsně před koncem roku 2009 podali výpověď dva

zkušení zaměstnanci, kteří z finančních důvodů přešli na lépe placená místa k provozovatelům drážní dopravy, a z důvodů snižování systemizace na Drážní inspekci přišel územní inspektorát o dvě systemizovaná místa. Personální problém se podařilo vyřešit nástupem dvou nových vrchních inspektorů. V podmínkách, kdy bylo nutné oba nové zaměstnance zacvičit, provedl nad rámec agendy mimořádných událostí a státního dozoru územní inspektorát mimo jiné i samostatnou akci s Policií České republiky zaměřenou na bezpečnost na přejezdech, aktivně se účastnil činností v odborných komisích Drážní inspekce a v přejezdové komisi Jihočeského kraje.

Začátek i konec roku byl v rámci **Kanceláře Drážní inspekce** ve znamení personálních změn, když bylo počátkem roku obsazeno volné místo tiskového mluvčího a v posledním měsíci roku byly z důvodu zavedení redukčních opatření naopak dvě systemizovaná místa zrušena. Agendu ředitele Kanceláře Drážní inspekce a informatika tak museli převzít zbývající zaměstnanci. Kancelář Drážní inspekce během roku připravovala novou databázi autoprovozu, která umožňuje průběžně kontrolovat formální správnost všech dokumentů týkajících se automobilů Drážní inspekce, aniž by bylo nutné procházet desítky stran záznamů spojených s každým služebním automobilem. V roce 2010 provedla Kancelář Drážní inspekce celkovou revizi majetku, jejíž výsledkem byla nová kategorizace, která výrazně zpřehlední evidenci a zrychlí provádění inventur.

Stejně jako ostatní útvary Drážní inspekce, ani **Odbor inspekce** se nevyhnul fluktuaci zaměstnanců, která byla způsobena možností odchodu inspektorů Drážní inspekce na lépe placené posty v rámci soukromého sektoru. V rámci zvyšování kvalifikace a odbornosti byli nejen nově příchozí zaměstnanci průběžně vysíláni na pracovní stáže na vybrané územní inspektoráty, kde měli možnost získávat nové informace týkající se praktických dovedností z drážní problematiky. Odbor inspekce se v roce 2010 zaměřil především na úpravu metodiky a sjednocení postupů při výkonu SD, neboť hloubka a náplň dozorů se lišily podle jednotlivých územních inspektorátů. Za tímto účelem byly sestaveny odborné komise obsahující zástupce všech územních inspektorátů, které sjednotily náplň jednotlivých druhů SD. Nové šablony na Drážní inspekce začaly platit 1. 1. 2011.

### **Odborové sdružení Drážní inspekce**

V reakci na neustále se opakující snahy o zrušení (omezování) Drážní inspekce s dopadem na bezpečnost na dráhách, respektive existenci nezávislého a objektivního šetření MU na dráhách, ataky na nezávislost Drážní inspekce, redukování systemizovaných míst, respektive finančních prostředků na platy za neustálého nárůstu pracovní agendy vznikla začátkem roku 2010 mezi zaměstnanci Drážní inspekce iniciativa ve věci možnosti založení samostatné odborové organizace při Drážní inspekci. Odborová organizace v rámci Drážní inspekce byla z pohledu zaměstnanců jednou z mála možností, jak řešit rizika spojená se zaměstnáním, účinně jim předcházet a zároveň čelit vnějším snahám ovlivnit či omezit činnost Drážní inspekce, které mohou negativně ovlivnit nejen bezpečnost drážní dopravy, ale i celkovou existenci Drážní inspekce a ohrozit zaměstnanost na Drážní inspekci. Po nezbytných krocích přípravného výboru bylo dne **15. dubna 2010 úředně zaevidováno Odborové sdružení Drážní inspekce (OSDI)**. Následným ohlášením vzniku generálnímu inspektorovi Drážní inspekce vstoupilo OSDI

do právních vztahů vůči Drážní inspekci. V rámci podpory odborové činnosti ostatních svazů se zástupci OSDI účastnili masivní protestní akce dne 21. 9. 2010. Po nelehkém vyjednávání OSDI s vedením Drážní inspekce byla na začátku roku 2011 podepsána Kolektivní smlouva.

## SEMINÁŘE, VZDĚLÁVÁNÍ A MAJETKOVÉ POMĚRY

V roce 2010, stejně jako v předchozích letech, byl kladen důraz na průběžné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace zaměstnanců Drážní inspekce. Během roku se Drážní inspekce účastnila nebo organizovala tyto vzdělávací akce:

- seminář **vedení spisu v Centrální spisové službě**;
- školení **náčelníků drah lanových v Dolní Moravici**;
- seminář **bezpečnostně orientované šetření mimořádných událostí**;
- seminář **šetření mimořádných událostí zaměřený na šetření lidského faktoru**;
- seminář **bezpečnostních poradců RID**;
- školení **v oblasti HDV řady 380 a z drah tramvajových** ve Škoda Transportation;
- školení **protipožární zabezpečení motorových vozů a elektrických lokomotiv**;
- školení z oblasti **kontaktní geometrie kolo – kolejnice** (jízda a stopy kolejových vozidel)
- dopravní školení z **vnitřních předpisů provozovatele dráhy**.

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.

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

kategorie majetku	stav k 31. 12. 2010
Software (013)	1 868 588,00 Kč
drobný dlouhodobý nehmotný majetek (018)	705 996,45 Kč
umělecká díla a předměty (032)	126 000,00 Kč
samostatné movité věci a soubory movitých věcí (022)	13 535 360,23 Kč
drobný dlouhodobý hmotný majetek (028)	8 207 219,43 Kč

Schválený rozpočet Drážní inspekce na nákup investic pro rok 2010 činil 2 milióny Kč, a to konkrétně na obnovu vozového parku. Na základě Usnesení vlády č. 214/2010 a následně č. 522/2010 se jednalo o vázané prostředky a v průběhu roku 2010 je nebylo možné pro potřeby Drážní inspekce použít. Drážní inspekce tedy nedisponovala žádnými prostředky na investice, i přesto byl realizován projekt Databáze Autoprovoz, jejíž celková investice činila 77 400 Kč. Drážní inspekce financovala tento projekt z vlastních nevyčerpaných nároků minulých období. Na neinvestiční majetek měla Drážní inspekce schválený rozpočet v celkové výši 460 000 Kč a v roce 2010 z něj vyčerpala prostředky ve výši 152 929 Kč. Drážní inspekce tak uspořila ze svého rozpočtu více než 300 tisíc Kč a pokračovala v nastoleném trendu pravidelných úspor z přiznaného rozpočtu, a tedy i úspor z čerpání prostředků ze státního rozpočtu.

Schválený rozpočet na běžné výdaje a výdaje na informační a komunikační technologie (vyjma investic) činil v roce 2010 15,4 miliónů Kč. Z těchto finančních prostředků se Drážní inspekci podařilo jen v roce 2010 uspořit téměř 4 milióny Kč.

## KONTROLY NA DRÁŽNÍ INSPEKCI V ROCE 2010

**Vnitřní kontrolní systém** je upraven vnitřním předpisem Drážní inspekce Vnitřní kontrolní systém Drážní inspekce, který byl schválený 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 je tvořena předběžnou kontrolou, na které se podílejí podle výše uvedeného vnitřního předpisu všichni zaměstnanci Drážní inspekce, zejména pak jednotliví příkazci operace (vedoucí zaměstnanci Drážní inspekce) a ekonom Drážní inspekce, a průběžnou a následnou kontrolou, kterou vykonává vedle vedoucích zaměstnanců tříčlenná Komise interní kontroly jmenovaná generálním inspektorem z řad zaměstnanců Drážní inspekce.

**Předběžná kontrola** byla vykonávána kontinuálně v průběhu roku 2010 a týkala se oblasti ekonomicko-správní i oblasti odborné, tj. agendy výkonu státního dozoru ve věcech drah a mimořádných událostí. Pravidelnou součástí předběžné kontroly byly inventury všech pokladen a cenin a porovnávání stavu majetkových účtů v účetnictví s evidencí majetku.

Vzhledem k přetrvávajícímu extrémnímu vytížení všech zaměstnanců Drážní inspekce a podhodnocení systemizace byly na rok 2010 naplánovány jen dvě kontrolní akce.

- Kontrola **vykonávání státního dozoru při služebních cestách drážní dopravou** proběhla na přelomu června a července 2010. Kontrolováno bylo období prosinec 2009 a květen 2010. Komise interní kontroly došla k závěru, že inspektoři v ojedinělých případech nevykonali státní dozor na soupravu při pracovních cestách drážní dopravou. Následným prošetřením těchto případů vedoucími zaměstnanci bylo zjištěno, že v daných případech nebyly dozory vykonány z objektivních důvodů.
- Kontrola **záznamů o provozu vozidel** se zaměřila na dodržování formální a věcné správnosti (rozpisy jednotlivých cílů cesty, bezpečnostní přestávky, doplňování pohonných hmot). Kontrolovány byly záznamy o provozu vozidel (stazek) u všech územních inspektorátů i ústředním inspektorátu. Tato kontrola probíhala na přelomu října a listopadu 2010 a prokázala správnost nastaveného systému a odhalila ojedinělé nedůslednosti v administraci této agendy, zejména nedodržení bezpečnostní přestávky a nepřesnosti ve vyplňování cestovního příkazu. Při posuzování dodržování bezpečnostních přestávek vycházela Komise interní kontroly z nařízení vlády č. 168/2002 Sb. ze dne 25. března 2002. Jako opatření k zamezení opakování zjištěných nedůsledností byli všichni zaměstnanci upozorněni na důsledné dodržování vnitřních předpisů Drážní inspekce. Zároveň byla na konci roku realizována tvorba centrální databáze autoprovozu, která by měla zaručovat nejen jednotnost u všech útvarů Drážní inspekce, ale i nepřetržitý dohled a kontrolu ze strany vedoucích zaměstnanců, investičního referenta a ekonomky Drážní inspekce nad průběhem této agendy.

Zjištění z kontrol Komise interní kontroly se týkala pouze pochybení konkrétních zaměstnanců Drážní inspekce a odhalila případy jen takového charakteru, že nedávala nutnost oznámení státnímu zastupitelství nebo policejním orgánům, případně místně příslušnému správci daně či jiným příslušným orgánům.

I pro rok 2010 lze konstatovat, že 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, tj. extrémní vytížení zaměstnanců Drážní inspekce v průběhu roku 2010, zvláště pak ke konci roku 2010, kdy byla Drážní inspekce nucena snížit stav svých zaměstnanců a nastavit nouzový



režim svého provozu.

**Interní audit** na Dražní inspekci vykonával po většinu roku vrchní rada.

V průběhu měsíců červen a listopad probíhal na Dražní inspekce **personální audit**, který potvrdil výsledky obdobného auditu z roku 2007 tj. maximální vytíženost zaměstnanců Dražní inspekce a až přetíženost u vedoucích zaměstnanců, zejména na pozicích generálního inspektora a náměstka generálního inspektora.

Dne 18. ledna 2010 probíhala na Dražní inspekci ze strany Pražské správy sociálního zabezpečení plánovaná kontrola **pojistného, plnění povinností v nemocenském pojištění a v důchodovém pojištění** ve smyslu ustanovení § 6 odst. 4 písmene o) zákona č. 582/1991 Sb., v platném znění, a § 84 odst. 2 písmene i) zákona č. 187/2006 Sb., v platném znění. Kontrolované období bylo 1. 11. 2007 až 30. 11. 2009. Během kontroly nebylo shledáno žádné pochybení a nebylo tudíž uloženo žádné nápravné opatření.

Kontrola na Dražní inspekci, kterou dne 7. října 2008 zahájil ve smyslu zákona č. 337/1992, zákon o správě daní a poplatků, v platném znění, **Finanční úřad** pro Prahu 1 (FÚ) na základě podnětu Finančního ředitelství pro hlavní město Prahu, které v době od 19. listopadu do 14. prosince 2007 provedlo na Dražní inspekce 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, ukončil FÚ 21. ledna 2010, přestože Dražní inspekce odmítla podepsat Zprávu o kontrole z řady v protokolu o ústním jednání uvedených důvodů. Následně pak FÚ vydal dne 10. února 2010 platební výměr jako odvod za porušení rozpočtové kázně, k níž mělo dojít ze strany Dražní inspekce při výdeji peněžních prostředků státního rozpočtu na nákup osobních ochranných pracovních pomůcek (dále také jen OOPP) a stravovacích kuponů (dále také jen stravenky) v kalendářním a běžném rozpočtovém roce 2006. Proti platebnímu výměru se Dražní inspekce odvolala a zároveň zaslala na Ministerstvo financí žádost o prominutí odvodu za porušení rozpočtové kázně v celé výši s ohledem na skutečnost, že Dražní inspekce nemohla bez závažného narušení chodu instituce postupovat jinak, dále na fakt, že inkriminovanými skutky nedošlo k neefektivnímu nakládání s prostředky státního rozpočtu, ba naopak, a obzvláště s ohledem na značnou administrativní zátěž, kterou pokračování kauzy představuje bez sebemenší vidiny ekonomického či procesního prospěchu pro stát či státního rozpočtu jak na straně Dražní inspekce, tak bezpochyby na straně správce dotací, ale též s vědomím skutečnosti, že se jedná patrně o jediný právně korektní a věcně relevantní a spravedlivý postup, jak shora popsanou věc ukončit rychle a bez dalšího zatěžování státního rozpočtu. **Finanční ředitelství pro hlavní město Prahu jako odvolací orgán v odůvodnění svého rozhodnutí ze dne 29. 11. 2010 konstatoval, že v případě nákupu stravenek nelze tento kvalifikovat jako porušení rozpočtové kázně, tj. potvrdil právní názor Dražní inspekce;** v případě nákupu OOPP nese odpovědnost za vyúčtování poskytnuté zálohy ke konci rozpočtového roku dle obecně platných právních předpisů kontrolovaný subjekt, byť výše zálohy poskytnuté dodavateli OOPP nepřekročila hodnotu dodávek, které měly být uskutečněny dle smluvních podmínek do konce rozpočtového roku 2006. Odvolací orgán tedy nemohl odvolání

v plném rozsahu vyhovět Ministerstvo financí následně vyhovělo žádosti Drážní inspekce a prominulo odvod i penále.

Žádný jiný orgán státní správy v roce 2010 na Drážní inspekci kontrolu neprováděl.

## 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 2010 nemá Drážní inspekce informaci, že by **došlo k 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 inspektoři 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 2010 dbala zvýšené pozornosti týkající se nevhodného chování zaměstnanců Drážní inspekce. V souvislosti s možností nevhodného chování byla i v roce 2010 aktivní e-mailová adresa **stiznosti@dicr.cz**, kam se mohl kdokoliv obrátit se svými připomínkami k chování zaměstnanců Drážní inspekce. **V roce 2010 nemusela Drážní inspekce řešit žádné takové podezření.**

# **ZÁVĚR**

I v roce 2010 musela Drážní inspekce řešit další z pokusů o její zrušení, tentokrát pod záminkou racionalizace státní správy. Tato situace se ještě více zkomplikovala **zavedenými plošnými úspornými** opatřeními ve veřejnoprávním sektoru snížením prostředků na platy na konci roku, které vyústily v **propouštění** nejen v rámci **Kanceláře Drážní inspekce**, ale **i mezi vrchními inspektory**. Jedním z dalších opatření bylo **omezení počtu pohotovostních pracovišť** ze čtyř na dvě s dopadem na **prodlužování doby výjezdů a dojezdových časů** k mimořádným událostem i náročnosti práce pohotovostních vrchních inspektorů. Důvodem zavedeného opatření byl nedostatek prostředků na platy, povinné příplatky za práci v noci a mimo pracovní dny a zamítnutí žádosti na přesun těchto prostředků v rámci rozpočtu Drážní inspekce.

V roce 2010 Drážní inspekce evidovala celkem **4 394 MU**, přičemž počet MU vzrostl téměř na všech dráhách, nejvíce na dráze celostátní o 113 a dráze trolejbusové o 87. Pouze na dráze tramvajové se počet MU o 88 snížil. Při těchto MU bylo **usmrceno celkem 250 osob a 634 bylo zraněno. Z příčin na straně provozovatelů drah a drážní dopravy** došlo v roce 2010 k **27,7 % MU**.

Drážní inspekce v roce 2010 evidovala na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem **1 656 MU**. Celkem na dráze celostátní, regionální a vlečkách v roce 2010 **zahynulo 242 osob a 269 jich bylo zraněno**.

Na „neželezničních“ dráhách (tj. dráze tramvajové, trolejbusové, lanové) a na dráze speciální (metro) Drážní inspekce v roce 2010 evidovala celkem **2 738 MU**. Na těchto dráhách **bylo v roce 2010 usmrceno 8 osob, z toho 4 osoby zemřely na dráze tramvajové a 4 na dráze speciální. Za rok 2010** bylo na těchto dráhách **zraněno 365 osob**.

Z hlediska počtu mimořádných událostí **na železničních přejezdech** a následků těchto nehod **byl rok 2010 nejtragičtějším od roku 2006**. Na železničních přejezdech drah celostátních, regionálních a vlečkách se stalo celkem **275 střetnutí**, při nichž zemřelo **49 osob** a dalších **126 osob** bylo zraněno. Ve srovnání s rokem 2009 se **počet nehod zvýšil o 48 (21,2 %)**. Ke střetnutí nejčastěji docházelo s osobními automobily, nákladními automobily a s chodci. **Drtivou většinu nehod na železničních přejezdech i nadále způsobují neukáznění účastníci silničního provozu**, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Nejčastějším prohřeškem je ignorování světelné a zvukové signalizace přejezdového zabezpečovacího zařízení, případně jízdy/přechodu přes přejezd se sklopenými závorovými břevny. Drážní inspekce rovněž šetřila několik mimořádných událostí, kde byla zjištěna příčina i na straně provozovatele dráhy, zejména kvůli nedodržení předepsaných rozhledových poměrů na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži. I v roce 2010 pokračovala snaha Drážní inspekce o zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a zajištění dostatečných rozhledových poměrů, která vyústila až v podání návrhu Drážnímu úřadu na odejmutí osvědčení provozovatele dráhy.

V roce 2010 došlo na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem k **261 střetům drážních vozidel s osobami**, při nichž zemřelo **189 osob** a dalších **73** bylo

zraněno. V 16 případech z tohoto počtu se jednalo o střety drážních vozidel se zaměstnanci provozovatelů ve službě a tyto střety si vyžádaly celkem 7 lidských životů.

Během roku 2010 vykonala Drážní inspekce celkem **1 953 státních dozorů**, z toho 212 oznámených SD, 1 234 namátkových SD, 370 SD nad činností provozovatelů drah a dopravců na místě vzniku mimořádné události a 137 následných SD. Při SD v roce 2010 bylo zkontrolováno nebo bylo kontrolou dotčeno **661** železničních stanic, dopraven a zastávek, **1 854** osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením na jejich zdravotní a odbornou způsobilost), **383** hnacích drážních vozidel, **2 646** tažených drážních vozidel, **460** vlakových souprav, **713** železničních přejezdů a přechodů.

Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2010 zjištěno **celkem 633 nedostatků**. Nejzávažnější z nich se, tak jako v předešlých letech, týkaly **nedostatečných rozhledových poměrů** na železničních přejezdech, spisů MU, **postupů při šetření MU a nevyhovujících technických stavů železničních přejezdů**. Mezi stále častější a **závažná zjištění** při výkonu SD v tomto roce lze zařadit zjištění týkající se údržby železničních tratí. Drážní inspekce v roce 2010 zaslala provozovatelům drah a dopravcům celkem **356 výzev**, aby ve stanovených lhůtách odstranili nedostatky zjištěné při výkonech SD. Zde se ukázala velice důležitá role inspekční (dozorové) činnosti v zájmu předcházení MU. Při výkonu namátkových SD na vybraných soupravách osobních vlaků v roce 2010 prováděla Drážní inspekce i kontroly **kultury cestování**. Takto bylo **zkontrolováno 268 vlaků** a bylo **zjištěno celkově 295 závad**. Nejčastější závady se týkaly čistoty interieru nasazených drážních vozidel.

Drážní inspekce **zkontrolovala 713 železničních přejezdů a přechodů**. Na 151 z nich bylo zjištěno celkem 241 nedostatků, přičemž nejzávažnějšími nedostatky a pochybeními ze strany provozovatele dráhy bylo nezajištění patřičných rozhledových poměrů, čímž došlo ke snížení bezpečnosti železničního přejezdu a zvýšení rizikovosti při přejíždění/přecházení přejezdu (přechodu) ze strany uživatele pozemní komunikace. Další nedostatky byly technického charakteru, týkající se stavu přejezdu (umístění ochranného klínu, stav přejezdové vozovky, stav žlábků pro okolek drážního vozidla).

Drážní inspekce v roce 2010 **krátkými zprávami** informovala nejen média, ale i veřejnost o aktuálním dění na železnici, a předcházela šíření spekulací a mylných informací týkajících se mimořádných událostí v drážní dopravě. Značnými změnami prošel i **webový prostor** Drážní inspekce. Jeho obsah byl v roce 2010 **označen Národní knihovnou** jako **kvalitní zdroj informací**, který by měl být uchován do budoucna a stát se součástí českého kulturního dědictví a na základě toho byla Drážní inspekce zařazena do projektu Webarchiv, který zajišťuje několikrát do roka provedenou archivaci vybraného webového prostoru.

Drážní inspekce se v roce 2010 podílela jako partner na akci **Preventivní vlak**, započala spolupráci s **Krajským ředitelstvím policie hlavního města Prahy**, účastnila se preventivní akce **Bezpečné léto, Evropského dne bez aut** a v neposlední řadě se podílela i na přípravě preventivního snímku pro Českou televizi **Rozum nebo extrém** s dílem nazvaným **Koleje a nebezpečné hry**

I v roce 2010 pokračovala úzká spolupráce Drážní inspekce s tradičními partnery, zejména **Ministerstvem dopravy, Drážním úřadem a Policií České republiky**. Celý rok



se pak události a činnosti Drážní inspekce točily okolo bezpečnosti na železničních přejezdech, tak jako i účast v komisi **Ministerstva dopravy**, v rámci které prezentovala výsledky šetření nehod na železničních přejezdech a upozornila na narůstající počet zjištění týkajících se nedostatečných rozhledových poměrů a používání vnitřního předpisu provozovatele dráhy. Stejně tak spolupráce s **Dražním 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 a Ministerstva dopravy na nesprávný postup provozovatele dráhy Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, při posuzování bezpečnosti na přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži. I spolupráce s **Policií České republiky** spočívala v pořádání společných akcí zaměřených na bezpečnost na železničních přejezdech, ale také při šetření mimořádných událostí na dráhách nebo preventivních kampaních zaměřených na bezpečnost na železnici vůbec.

V průběhu roku 2010 se Drážní inspekce pravidelně a aktivně zúčastňovala jednání sítě **národních vyšetřovacích orgánů**, pracovních skupin TF2 – klasifikace příčin nehod, TF4 – odbornost a vzdělání vyšetřovatelů, ERAIL a skupiny zabývající se činností ERA ve vztahu k národním vyšetřovacím orgánům podle Směrnice 49/2004/ES konaných ve francouzském Lille či Valenciennes. Začátkem roku 2010 pak zástupci ERA navštívili z důvodů provedení zkušební klasifikace příčin MU Drážní inspekci. Klasifikace navržená Evropskou železniční agenturou však, nejen v ČR, ale i v ostatních členských státech, které se pilotního projektu zúčastnily, nespĺnila očekávané výsledky, a proto se od navržené klasifikace ustoupilo. V rámci činnosti pracovní skupiny ERAIL akceptovala ERA doporučení Drážní inspekce ve věci klasifikace mimořádných událostí a algoritmy klasifikace mimořádných událostí vytvořené Drážní inspekcí budou implementovány do databázových systémů ERA. Na zasedání sítě národních vyšetřovacích orgánů v říjnu Drážní inspekce prezentovala problematiku drážního sektoru v ČR, nezávislosti Drážní inspekce a procesu šetření na Drážní inspekci. Bylo zde zdůrazněno, že státní dozor prováděný Drážní inspekcí není systematickým dohledem nad provozovateli drah a dopravci, ale účinným nástrojem k provádění preventivních inspekcí v provozu, které jsou vykonávány na základě aktuálních problémů a příležitostí vyplývajících z nastalých situací, například služebních cest vrchních inspektorů drážní dopravou. Dalším nosným tématem na zasedáních ERA byla problematika stanovení druhů a příčin MU. Na základě aktivity Drážní inspekce nedošlo k zahazení dlouhodobě připravované koncepce, kterou dokázala převzít od jejího původního autora, jež byl v průběhu roku 2010 odvolán, a je možno s novým vedením pokračovat v navrhované přípravě odpovídající klasifikaci příčin. Drážní inspekce v průběhu roku několikrát v ERA upozornila na možné budoucí problémy a na logické kroky např. v oblasti klasifikace příčin MU nebo v postupech při rozhodování o šetření mimořádných událostí. Při své práci narazila Drážní inspekce i na problematiku chybných výkladů některých pojmů uvedených ve Směrnici ES/49/2004 a na chybné překlady do ostatních jazyků.

**Schválený rozpočet** Drážní inspekce **na nákup investic** pro rok 2010 činil **2 milióny Kč**, a to konkrétně na obnovu vozového parku. Na základě Usnesení vlády č. 214/2010 a následně č. 522/2010 se jednalo o vázané prostředky a v průběhu roku 2010 **je nebylo možné pro potřeby Drážní inspekce použít**. Drážní inspekce tedy

nedisponovala žádnými prostředky na investice.

**Schválený rozpočet na běžné výdaje** a výdaje na informační a komunikační technologie (vyjma investic) pro rok 2010 činil **15,4 miliónů Kč**. Z těchto finančních prostředků se Drážní inspekci podařilo jen v roce 2010 **uspořit téměř 4 milióny Kč**.

V průběhu měsíců červen a listopad probíhal na Drážní inspekce **personální audit**, který potvrdil výsledky obdobného auditu z roku 2007 tj. maximální vytíženost zaměstnanců Drážní inspekce a až přetíženost u vedoucích zaměstnanců, zejména na pozicích generálního inspektora a náměstka generálního inspektora.

V reakci na neustále se opakující **snahy o zrušení** (omezování) Drážní inspekce s dopadem na bezpečnost na dráhách, respektive existenci nezávislého a objektivního šetření MU na dráhách, ataky na nezávislost Drážní inspekce, redukování systemizovaných míst, respektive finančních prostředků na platy za neustálého nárůstu pracovní agendy vznikla začátkem roku 2010 mezi zaměstnanci Drážní inspekce iniciativa ve věci možnosti založení samostatné odborové organizace při Drážní inspekci. Po nezbytných krocích přípravného výboru bylo dne **15. dubna 2010 úředně zaevidováno Odborové sdružení Drážní inspekce**. Následným ohlášením vzniku generálnímu inspektorovi Drážní inspekce vstoupilo OSDI do právních vztahů vůči Drážní inspekci.

Na konci roku 2010 byla realizována **reinstalace serverů** na Drážní inspekci, která si vyžádala jednak výměnu zastaralého hardware současných serverů, ale také přechod na modernější serverový open source systém. Drážní inspekce nadále dokazuje, že je možné efektivně vynakládat finanční prostředky a neinvestovat je do placených serverových i desktop systémů. V rámci revitalizace počítačových systémů je na rok 2011 naplánována přeinstalace dosavadních desktopových operačních systémů založených na Linuxu, jejíž cílem je sjednocení Linuxové distribuce. Drážní inspekce hodlá i v následujících letech používat open source operační systémy, ale i aplikace které jsou volně přístupné a užívají otevřený formát dokumentů (ODF). Drážní inspekce prosazuje použití otevřených formátů i v rámci komunikace mezi orgány veřejné správy, a tím i úsporu finančních prostředků na nákup potřebného software, který je v daném případě legálně zdarma ke stažení na internetu.

V průběhu roku se Drážní inspekci podařilo ukončit vleklý spor s finančním úřadem, který se vedl ve věci výdeje peněžních prostředků státního rozpočtu na nákup osobních ochranných pracovních pomůcek a stravovacích kuponů v kalendářním a běžném rozpočtovém roce 2006. Výsledkem sporu bylo, že Drážní inspekce nemusela zaplatit finančním úřadem dříve vyměřenou pokutu ani penále.

Rok 2010 byl z pohledu Drážní inspekce velice hektický plný zvratů a personálních změn. I přes veškerá úskalí, které neočekávané události přinášely, zvládla Drážní inspekce splnit všechny své stanovené cíle a nad rámec šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí se věnovala výkonu státního dozoru a zvyšování kvalifikace vrchních inspektorů, kteří následně využívali načerpané vědomosti při řešení nelehkých úkolů spojených s MU na dráhách.