



Výroční zpráva 2011

Obsah

Úvod	3
Devátý rok činnosti Drážní inspekce.....	4
Základní personální údaje.....	6
Mimořádné události	7
Šetření mimořádných událostí.....	8
Mimořádné události na dráhách.....	9
Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	11
Mimořádné události na neželezničních dráhách a v metru.....	15
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	17
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	19
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2011.....	21
Přehled nejzávažnějších MU.....	22
Opatření k předcházení mimořádným událostem.....	35
Mimořádné události a Evropská železniční agentura.....	42
Správní řízení.....	45
Shrnutí mimořádných událostí.....	46
Výkon státního dozoru	49
Výkon státního dozoru.....	50
Rozbor státních dozorů v roce 2011.....	51
Vývoj výkonu státního dozoru.....	52
Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD.....	52
Tematické státní dozory.....	54
Státní dozor na železničních přejezdech.....	55
Výkon kontrol kultury cestování.....	57
Shrnutí výkonu státního dozoru.....	58
Komunikace s veřejností	59
Otevřená komunikace.....	60
Drážní inspekce v médiích.....	60
Prevence a osvěta.....	62
Hodnocení prevence, osvěty a mediální činnosti.....	64
Další činnost	65
Mezinárodní spolupráce.....	66
Vnitřní činnost Drážní inspekce.....	68
Činnost útvarů Drážní inspekce.....	69
Odborové sdružení Drážní inspekce.....	70
Majetkové poměry.....	70
Kontroly na Drážní inspekci v roce 2011.....	71
Kontrolní zjištění předaná k dalšímu řízení a příslušné ukazatele.....	74
Protikorupční opatření a stížnosti.....	75
Závěr	77

ÚVOD

DEVÁTÝ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

Dražní inspekce je správní úřad a svou činnost zahájila 1. ledna 2003 ustanovením zákona č. 77/2002 Sb. Z pohledu Evropské unie je Dražní inspekce vnímána jako národní vyšetřovací orgán pro nezávislé šetření mimořádných událostí na dráhách, a jako takový musí být nezávislý na všech subjektech v odvětví drážní dopravy.

Posláním Dražní inspekce je na základě šetření příčin a okolností mimořádných událostí analyzovat **bezpečnost drah a drážní dopravy** v České republice, upozorňovat na potencionální rizika a navrhopvat přijetí patřičných účinných opatření. Dlouhodobým cílem Dražní inspekce je pak zlepšování stavu v oblasti mimořádných událostí na všech dráhách v České republice. Do působnosti Dražní inspekce spadají všechny dráhy definované zákonem o dráhách (železnice, metro, tramvaje, trolejbusy, lanovky) a jejich i více než 750 provozovatelů dráhy nebo drážní dopravy. Zodpovědnou a náročnou práci vykonávají na Dražní inspekci na čtyři desítky vrchních inspektorů.

Celkem za rok 2011 evidovala Dražní inspekce 3 749 mimořádných událostí. Přestože se jedná o nejmenší počet mimořádných událostí od roku 2003, došlo v roce 2011 k výraznému navýšení tragičnosti a závažnosti těchto mimořádných událostí – usmrcených osob bylo nejvíce v historii Dražní inspekce a počet závažných nehod stoupl oproti dlouhodobému průměru o téměř 200 %. Stejně jako v letech předchozích, tak i v roce 2011 využívala Dražní inspekce svého postavení a v rámci zvýšení bezpečnosti na dráhách doplňovala závěrečné zprávy k mimořádným událostem bezpečnostními doporučeními, na základě kterých jsou provozovatelé povinni přijmout opatření eliminující možnosti vzniku a opakování mimořádných událostí.



V roce 2011 vykonala Dražní inspekce celkem **1 858 státních dozorů**, přičemž se držela nastaveného směru a upřednostňovala výkon **namátkového SD**, který považuje za nejdůležitější nástroj v oblasti prevence předcházení vzniku MU. Dražní inspekce vyhodnocovala poznatky z provedených státních dozorů a podle toho svou činnost optimalizovala tak, aby vedle rutinní prevence cíleně kontrolovala rizikové jevy.

V roce 2011 se Dražní inspekce podílela na pořádání několika preventivních akcí a účastnila se akcí **zaměřených na prevenci bezpečnosti v okolí železnice**, které byly **určeny** především **dětem a mládeži**. Již tradičně mohly děti shlédnout snímky z dílny Dražní inspekce v Preventivním vlaku a diskutovat s vrchním inspektorem na téma bezpečnosti v rámci Týdne mobility. Tématicky do této skupiny zapadla i přednáška, kterou Dražní inspekce připravila pro děti ze základní školy v Černošicích na „Den bezpečných přejezdů“.

Důležitou roli zastávala Dražní inspekce i v rámci Sítě národních vyšetřovacích orgánů při Evropské železniční agentuře (ERA), kde se aktivně účastnila několika

pracovních skupin zaměřených na klasifikaci příčin mimořádných událostí, vzdělávání vrchních inspektorů i celkové směřování spolupráce národních vyšetřovacích orgánů. Důležitým tématem roku 2011 bylo neustálé ohrožování nezávislosti národních vyšetřovacích orgánů po celé Evropě. Dražní inspekce se také v loňském roce zúčastnila jednání vyšetřovacích orgánů **Německy mluvících zemí, přičemž jedním z hostitelských měst byla i Praha.** Na jednáních probíhala především výměna praktických zkušeností ve vztahu k implementaci evropské směrnice do národních legislativ. Zúčastněné strany se též vzájemně informovaly o novinkách a změnách v oblasti nezávislého šetření ve svých zemích. Jedním z nosných témat roku 2011 se stala i problematika nezávislosti vyšetřovacích orgánů.



V roce 2011 proběhla na Dražní inspekci kompletní přestavba všech pracovních stanic a stávající roztříštěná struktura softwarového vybavení na Dražní inspekci byla nahrazena jednotným operačním systémem, který již při své instalaci disponoval všemi potřebnými utilitami pro práci vrchních inspektorů. Používané distribuce Mandriva 2008 a 2010, Fedora, Ubuntu a Gentoo byly přestavovány na aktuální verzi open source systému linux OpenSuse s grafickým prostředím Gnome. Od sjednocení operačního systému na všech počítačových stanicích si Dražní inspekce slibovala především usnadnění práce všech vrchních inspektorů, využití moderních technologií s aktuálním softwarem a snížení administrativní zátěže pro pracovníky IT. Všechny provedené úkony v rámci reinstalace provedla Dražní inspekce svépomocí, což ji pomohlo uspořit nemalé náklady.

V roce 2011 byly na Dražní inspekci vykonány **dvě veřejnosprávní kontroly**, které provedl Odbor auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy ČR. Obě kontroly v celkové délce 10 týdnů byly dle příslušných pověření zaměřeny na hospodaření s veřejnými prostředky ve smyslu § 11 odst. 4 písm. a) zákona o finanční kontrole. Stejně jako byl nestandardní průběh obou kontrol, bylo nestandardní (protizákonné) jednání Ministerstva dopravy, které poskytlo ještě předtím, než byla 1. kontrola podle zákona ukončena, celý protokol, včetně osobních údajů zaměstnanců Dražní inspekce, redaktorovi Mladé fronty Dnes. Daleko horší však bylo, že na základě protokolu, který obsahoval nepravdivé a překroucené informace, **ničím nepodložené** subjektivní dojmy, vyšel článek bulvárního stylu, obsahující lži a polopravdy, což významným způsobem poškodilo Dražní inspekci i její konkrétní zaměstnance, a není pochyb o tom, že vznikl na objednávku a jeho cílem bylo poškodit Dražní inspekci za její nestranné a objektivní postupy.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Na Drážní inspekci na konci roku 2011 pracovalo celkem **49 zaměstnanců**, z čehož bylo 43 mužů a 6 žen. Během roku 2011 na Drážní inspekci nastoupili 3 noví zaměstnanci a zároveň 5 zaměstnanců Drážní inspekce ukončilo pracovní poměr.

věk	muži	ženy	celkem	%
Do 20 let	0	0	0	0
21 – 30 let	6	1	7	14
31 – 40 let	7	3	10	21
41 – 50 let	16	1	17	35
51 – 60 let	6	1	7	14
61 a více	8	0	8	16
celkem	43	6	49	100
%	88	12	100	X

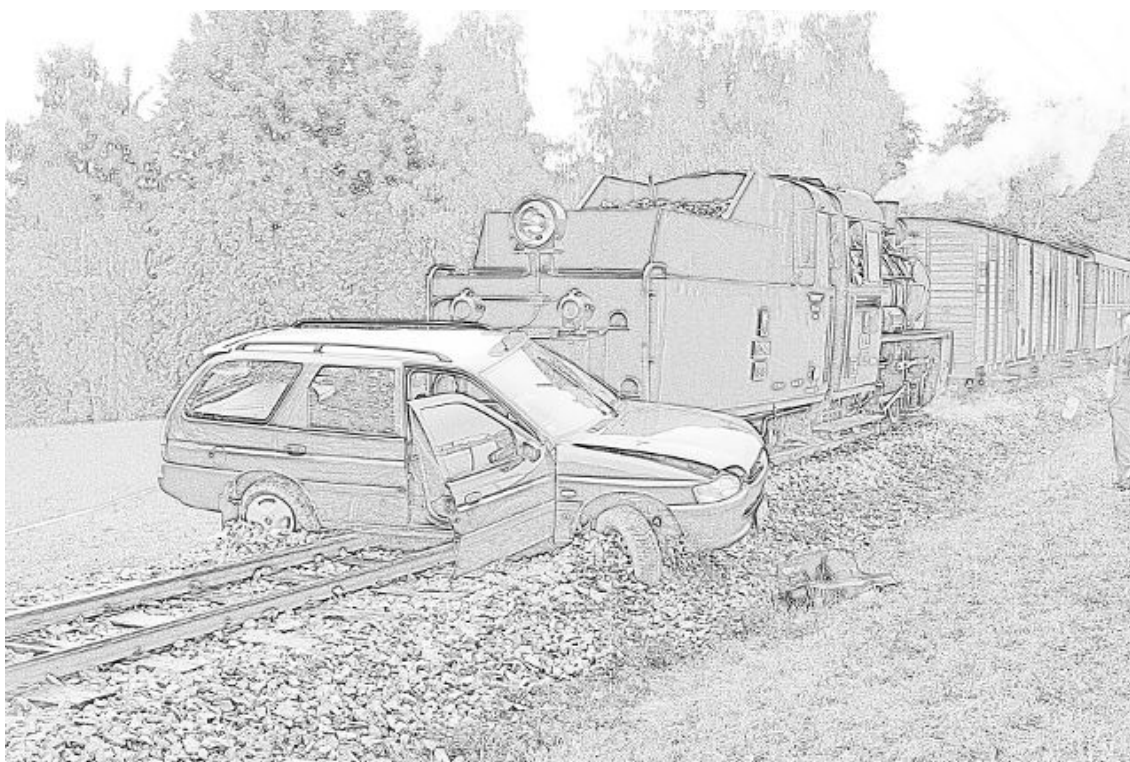
	počet
nástupy	3
odchody	5

Vzdělání	muži	ženy	celkem	%
základní	0	0	0	0
vyučen	0	0	0	0
střední odborné	0	0	0	0
úplně střední	0	0	0	0
úplně střední odborné	17	2	19	39
vyšší odborné	0	0	0	0
vysokoškolské	26	4	30	61
celkem	43	6	49	100

Celkem 30 zaměstnanců na Drážní inspekci dokončilo vysokoškolské vzdělání a 19 zaměstnanců mělo ukončeno střední odborné vzdělání.

Stanovený počet 53 zaměstnanců nemohl být naplněn z důvodu nedostatků finančních prostředků na platy a nemožnost přesunu finančních prostředků z běžných výdajů na platy v rámci rozpočtu Drážní inspekce.

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

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).

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.).

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 pěti 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 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.

Podle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb. jsou všichni provozovatelé dráhy a drážní dopravy povinni oznámit vznik každé MU Drážní inspekci. V průběhu roku 2011 došlo ke změně ve způsobu ohlašování vybraných druhů MU a všichni provozovatelé jsou povinni ohlašovat všechny MU neprodleně. Tato změna byla publikována ve Věstníku dopravy č. 20, vydávaném Ministerstvem dopravy ze dne 21. 9. 2011, rozeslána provozovatelům drah a drážní dopravy a je rovněž uveřejněna na internetových stránkách Drážní inspekce. Jejím důvodem bylo rozhodnutí Ministerstva dopravy, kterým byla zrušena možnost oznamovat méně významné MU souhrnným hlášením za uplynulých 24 hodin. Pro příjem oznámení o vzniku MU je v nepřetržitém provozu Centrální ohlašovací pracoviště, které zpracovává údaje o MU od všech provozovatelů drah a provozovatelů drážní dopravy z celé České republiky. 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 MU.

Stejně jako v předchozích letech, tak i v roce 2011 prováděla Drážní inspekce dozorování, resp. šetření MU za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku MU na dráhách. Drážní inspekce zjišťuje podle § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb. příčiny a okolnosti vzniku závažných nehod v drážní dopravě na dráze celostátní, dráze regionální, v pohraničním úseku těchto drah a na vlečce. Drážní inspekce může zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku MU závažných nehod na ostatních dráhách a nehod a ohrožení na všech dráhách. Při rozhodování o zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU zohledňuje Drážní inspekce zejména závažnost MU, pokud se MU opakuje nebo by za jiných okolností mohla vést k závažné nehodě, respektive jedná se o MU významnou pro celý systém provozování dráhy a drážní dopravy. Výsledkem šetření v plném rozsahu je pak Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU, kterou Drážní inspekce projednává s na MU zúčastněnými provozovateli a s Drážním úřadem a vyrozumívá o nich fyzické a právnické osoby dotčené MU. Poté zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU zveřejňuje Drážní inspekce na svých webových stránkách. Na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU a ve snaze odstranit zjištěná rizika může Drážní inspekce vydat bezpečnostní doporučení, na základě kterého jsou provozovatelé dráhy a drážní dopravy povinni přijmout vlastní odpovídající opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy nebo drážní dopravy a oznámit toto opatření Drážní inspekci.

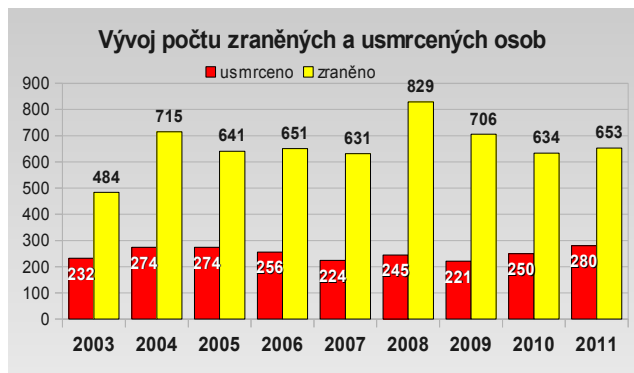
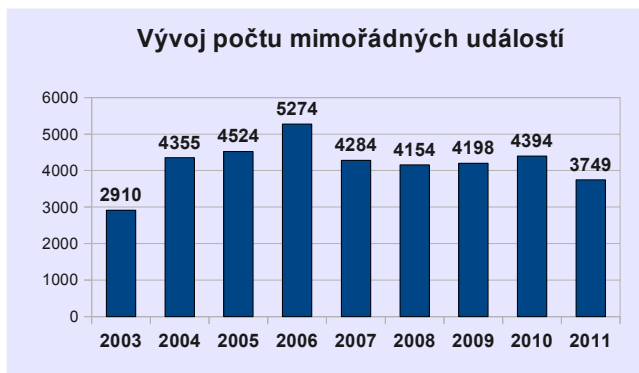
Jako národní vyšetřovací orgán splnila Drážní inspekce v oblasti MU své úkoly a zákonem dané povinnosti ve vztahu k bezpečnosti na dráhách v ČR i EU. Do 7 dnů oznamovala Evropské železniční agentuře (ERA) každé zahájení šetření MU, předložila souhrnnou roční zprávu a všechny závěrečné zprávy ze šetření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

Mimořádné události na dráhách

Drážní inspekce evidovala v roce 2011 na všech dráhách **celkem 3 749 MU**, což ve srovnání s rokem 2010 představuje **snížení o 645 případů**. Počet MU klesl v roce 2011 nejvýrazněji na dráze tramvajové o 287 (13 %) a na dráze celostátní o 250 (20 %). Na dráze trolejbusové se jako na jediné ze všech drah počet MU nepatrně zvýšil o 10 (2 %). Počet MU se tedy oproti roku 2010 snížil téměř o 15 %, ale paradoxně počet usmrcených osob se zvýšil o 12 % a rok 2011 se tak stal nejtragičtějším rokem s následky na životech osob od vzniku Drážní inspekce (od roku 2003). **Celkem bylo při všech MU usmrceno 280 osob a 653 osob zraněno. Počet usmrcených osob se** ve srovnání s předchozím rokem **zvýšil o 30**, největší nárůst byl zaznamenán na dráhách, u kterých se paradoxně počet MU snížil nejvýrazněji. Na dráze celostátní bylo ve srovnání s rokem 2010 usmrceno o 24 (11 %) osob více a na dráze tramvajové bylo usmrceno o 7 osob více (175 %). **Počet zraněných osob se v roce 2011 rovněž nepatrně zvýšil na 653, tj. o 19**

osob více (3 %) než v roce 2010. **Celková odhadnutá škoda** vzniklá při MU činila **308 700 971 Kč**, což je **o 63 miliónů korun méně** než v roce 2010, tj. **o téměř 17 % méně**.

Snížení celkového počtu MU tedy nemělo vliv na jejich závažnost. To dokazuje rovněž zvýšení počtu závažných nehod o 200 %. V roce 2011 se na dráhách událo celkem **15 závažných nehod**, tj. **o 10 více** než v roce 2010. Nejvíce těchto MU bylo zaznamenáno na dráze celostátní (2011 – 7, 2010 – 5) a na dráze tramvajové (2011 – 4, 2010 – 0).



2011	závažné nehody	nehody	ohrožení
dráha celostátní	7	671	315
dráha regionální	2	160	8
dráha vlečka	1	114	22
dráha tramvajová	4	1890	76
dráha trolejbusová	1	391	66
dráha speciální	0	15	2
dráha lanová	0	1	3
celkem	15	3242	492

2011	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
dráha celostátní	993	245	151
dráha regionální	170	17	93
dráha vlečka	137	1	6
dráha tramvajová	1970	11	291
dráha trolejbusová	458	1	103
dráha speciální	17	5	8
dráha lanová	4	0	1
celkem	3749	280	653

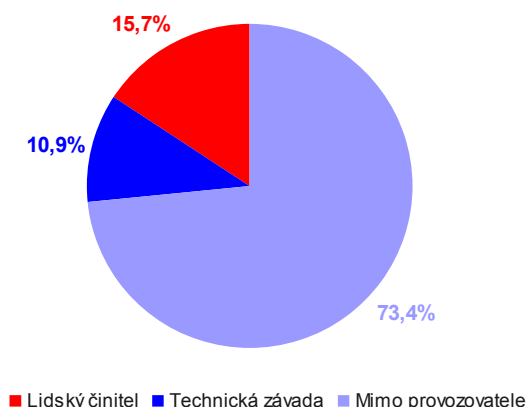
Vývoj počtu MU v jednotlivých krajích České republiky kopíruje celkový vývoj a ve všech 14 krajích se počet MU snížil. Největší pokles o 171 případů zaznamenala Drážní inspekce v Praze (2010 – 1 389). V roce 2011 se v deseti krajích počet usmrcených osob na dráhách ve srovnání s předchozím rokem zvýšil, nejvíce osob (2011 – 42, 2010 – 30) zemřelo v Moravskoslezském kraji. O 14 případů se zvýšil počet obětí drážních nehod v Jihomoravském kraji (2010 – 20). Naopak největší pokles v počtu usmrcených osob v drážní dopravě byl zaznamenán v Ústeckém kraji, a to o 13 případů (2010 – 28). Počet zraněných osob se v roce 2011 ve srovnání s rokem 2010 nejvíce zvýšil (o 48) v Moravskoslezském kraji (zde je však statistika ovlivněna nehodou na železničním přejezdu u obce Velké Hoštice dne 30. 3. 2011, při které bylo zraněno 31 osob). Největší pokles v počtu zraněných osob (o 22) byl zaznamenán ve Středočeském kraji.

Z **příčiny na straně provozovatelů drah a drážní dopravy** došlo v roce 2011 k **26,6 % MU**. Ve zbylých **73,4 % byla příčina vzniku MU mimo provozovatele (mimo dráhu)**, což je ve srovnání s rokem 2010 o 1,1 % více. Negativní trend posledních let byl v roce 2011 zaznamenán opět v případech selhání lidského činitele, když 15,7 % MU vzniklo z příčiny na straně lidského činitele, což je o 1,9 % více než v roce 2010. Z příčiny technické závady vzniklo v roce 2011 10,9 % z celkového počtu MU, což znamená pokles oproti roku 2010 o 3 %.

Mimořádné události na dráhách v roce 2011 dle krajů

kraj	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
Jihočeský	127	14	43
Jihomoravský	599	34	92
Karlovarský	52	8	6
Královéhradecký	65	11	14
Liberecký	98	10	15
Moravskoslezský	519	42	126
Olomoucký	174	24	24
Pardubický	92	18	12
Plzeňský	202	12	31
Praha	1218	31	178
Středočeský	204	37	22
Ústecký	251	15	54
Vysočina	52	6	8
Zlínský	96	18	28
celkem	3749	280	653

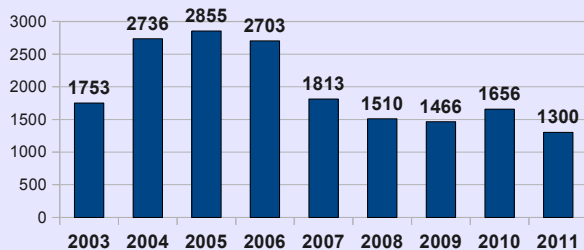
Mimořádné události dle bezprostřední příčiny v roce 2011



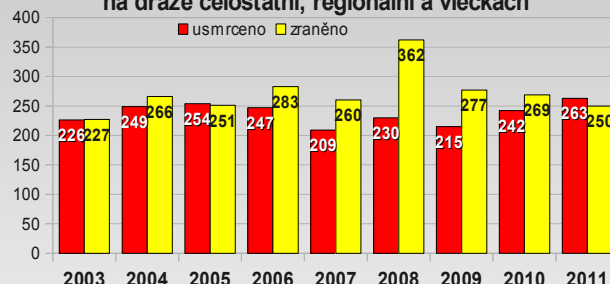
Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

Dražní inspekce v roce 2011 evidovala na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem **1 300 MU**, což je o 21 % méně než v roce 2010, kdy bylo zaznamenáno 1 656 MU. Pokles počtu MU neznamenal snížení počtu usmrcených osob, který se naopak meziročně zvýšil. Pokles byl zaznamenán u počtu zraněných osob.

Vývoj mimořádných událostí na dráze celostátní, regionální a vlečkách



Vývoj počtu zraněných a usmrcených osob na dráze celostátní, regionální a vlečkách



Celkem bylo na těchto dráhách v roce 2011 **usmrceno 263 osob a 250 jich bylo zraněno**. Meziročně se počet usmrcených osob zvýšil o 8,7 % a počet zraněných osob se snížil o 7 %. Na železnici (vyjma metra) bylo usmrceno 93,9 % osob a 38,3 % osob zraněno z celkového počtu usmrcených a zraněných osob na všech dráhách. **Z důvodu příčiny na straně provozovatelů byly** v roce 2011 **usmrceny 4 osoby** (2010 – 8) **a zraněno bylo 46 osob** (2010 – 32). Ve třech případech usmrcení osob se jednalo o zaměstnance provozovatelů, kteří zemřeli při výkonu povolání, jedna cestující byla usmrcena při srážce vlaků u Vodňan.

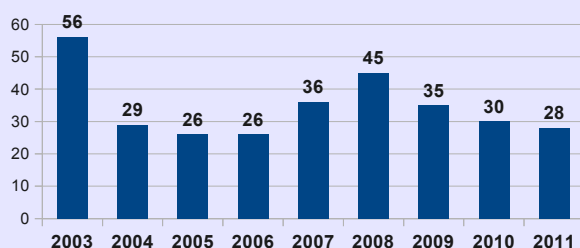
Téměř u všech sledovaných druhů MU na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách evidovala Dražní inspekce v porovnání s předchozím rokem méně MU. Konkrétně srážek drážních vozidel s překážkou se ve srovnání s rokem 2010 snížil o 8,4 % (15 MU), vykolejení o 25,6 % (57 MU), počet požárů drážních vozidel o 35,2 % (19 MU) a střetnutí na železničních přejezdech o 30,9 % (85 MU). Srážek drážních vozidel ubylo o 6,7 % a počet MU, kdy došlo k projetí návěstidel zakazujících jízdu, bylo méně

o 3,8 %. K nepříznivému vývoji došlo v případech střetů drážních vozidel s osobami, kterých bylo ve srovnání s předchozím rokem o 8 % (21 MU) více.

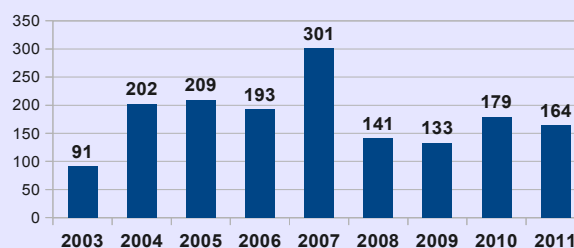
Vývoj jednotlivých druhů MU na dráze celostátní, regionální a vlečkách

druh MU	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
srážky DV s DV	56	29	26	26	36	45	35	30	28
srážka DV s překážkou	91	202	209	193	301	141	133	179	164
vykolejení DV	307	398	375	434	325	262	201	223	166
požáry DV	36	93	63	57	75	75	51	54	35
projetí návěstidla	59	58	83	85	53	69	70	80	77
střet s osobou	228	221	252	274	239	241	243	261	282
střetnutí na přejezdech	298	287	274	288	257	247	227	275	190
ostatní MU	678	1448	1573	1346	527	430	506	554	358

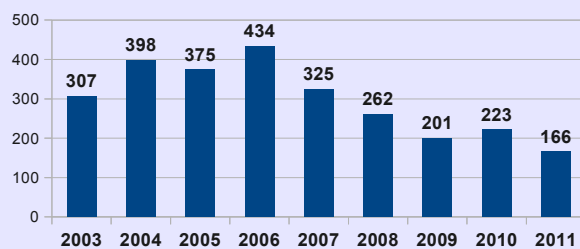
Vývoj počtu srážek DV s DV na dráze celostátní, regionální a vlečkách



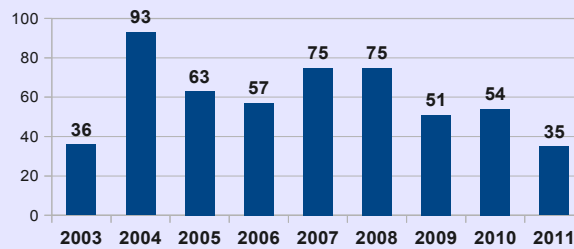
Vývoj počtu srážek DV s překážkou na dráze celostátní, regionální a vlečkách



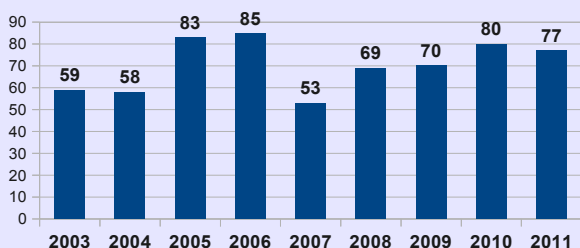
Vývoj počtu vykolejení DV na dráze celostátní, regionální a vlečkách



Vývoj počtu požárů DV na dráze celostátní, regionální a vlečkách



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



Následky MU na dráze celostátní, regionální a vlečkách

druh MU	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
srážka DV s DV	28	1	24
srážka DV s překážkou	164	1	10
vykolejení DV	166	0	0
požáry DV	35	0	1
projetí návěstidla	77	0	0
střet s osobou	282	222	63
střetnutí na přejezdech	190	34	107
ostatní MU	358	5	45
celkem	1300	263	250

Z tabulky následků MU vyplývá, že největší podíl v počtu usmrcených osob na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách představují dlouhodobě střety drážních vozidel s osobami. V roce 2011 byl tento podíl 84,4 % u usmrcených osob a 25,2 % u zraněných osob z celkového počtu všech následků na zdraví osob. Další druh MU s vysokým podílem následků na zdraví osob představují střetnutí na železničních

přejezdech, při kterých bylo z celkového počtu v roce 2011 usmrceno 12,9 % a zraněno 42,8 % osob. Při srážkách drážních vozidel mezi sebou byla v roce 2011 usmrcena jedna a zraněno bylo 24 osob (největší podíl na těchto číslech mají MU ve Vodňanech a v Praze-Libni – viz dále). Při srážkách drážních vozidel s překážkami byla usmrcena jedna osoba a deset jich bylo zraněno.

Celkem se na dráze **celostátní** v roce 2011 stalo **993 MU** (2010 – 1 243), na dráze **regionální** **170 MU** (2010 – 234) a na **vlečkách** **137 MU** (2010 – 179). Z dlouhodobého hlediska se drtivá většina MU odehrává na dráze celostátní (celkově 76 % MU ze všech železničních drah vyjma metra), následují MU na dráze regionální a MU na vlečkách. Podíl počtu usmrcených osob na dráze celostátní dosahuje dokonce hodnoty 96 % ze všech zmiňovaných drah. Ze srovnání je vidět, že na všech železničních drahách (vyjma metra) došlo v porovnání s předchozím rokem ke snížení počtu MU. **Nejčastějším ze sledovaných druhů MU na dráze celostátní** byl v roce 2011 **střet drážních vozidel s osobami** (257 případů), jejichž počet se v porovnání s rokem 2010 zvýšil, počet ostatních druhů MU se snížil. Nejvíce MU bylo zaznamenáno ve Středočeském kraji (146), následovaném krajem Moravskoslezským (120) a Ústeckým (112). **Na dráze regionální** byl v roce 2011 ze sledovaných druhů MU zaznamenán **největší počet střetnutí na železničních přejezdech** (78 případů), jichž se však v porovnání s rokem 2010 stalo o 53 méně. Nejvíce MU bylo zaznamenáno rovněž ve Středočeském kraji (33), následovaném krajem Jihočeským (27) a Ústeckým (17). **Na vlečkách** bylo v roce 2011 **nejčastějším druhem MU vykolejení** drážních vozidel (69 případů), přičemž rozhodujícím krajem s největším provozem na vlečkách je kraj Moravskoslezský, kde Dražní inspekce v roce 2011 evidovala 59 MU, následovaném krajem Ústeckým (26) a Středočeským (25).



Počty mimořádných událostí na dráze celostátní v roce 2011 dle krajů a dle druhů MU

kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	projetí návěstidla	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	1	12	3	2	5	8	14	14	59
Jihomoravský	3	6	11	5	10	33	5	30	103
Karlovarský	0	8	1	0	1	8	2	16	36
Královéhradecký	0	5	1	0	2	9	9	5	31
Liberecký	0	7	4	1	0	11	8	5	36
Moravskoslezský	1	11	7	3	12	35	9	42	120
Olomoucký	1	3	6	5	10	23	12	25	85
Pardubický	0	5	6	1	1	15	6	15	49
Plzeňský	1	8	6	4	2	12	4	21	58
Praha	3	8	13	0	4	30	1	25	84
Středočeský	2	17	17	5	12	30	12	51	146
Ústecký	4	17	7	2	7	18	10	47	112
Vysočina	0	5	1	0	3	9	6	12	36
Zlínský	0	2	2	0	3	16	7	8	38
celkem MU (druh)	16	114	85	28	72	257	105	316	993

Počty mimořádných událostí na dráze regionální v roce 2011 dle krajů a dle druhů MU

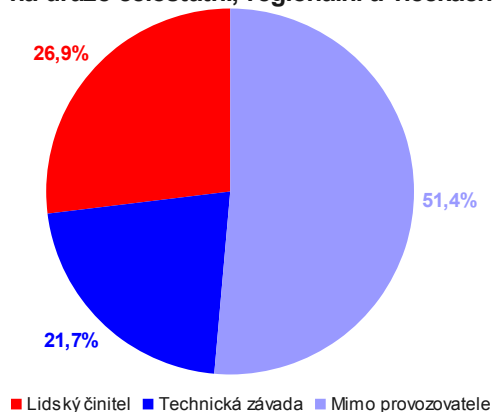
kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	projetí návěstidla	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	1	6	6	2	0	3	9	0	27
Jihomoravský	0	0	0	0	0	2	4	0	6
Karlovarský	0	5	0	0	0	0	5	2	12
Královéhradecký	0	1	0	0	0	1	3	2	7
Liberecký	0	1	0	1	0	1	3	1	7
Moravskoslezský	0	0	2	0	1	5	6	0	14
Olomoucký	0	3	1	0	0	0	1	0	5
Pardubický	0	0	0	0	1	0	5	0	6
Plzeňský	0	4	2	0	0	1	3	0	10
Praha	0	0	0	1	2	1	0	0	4
Středočeský	0	8	1	0	0	5	18	1	33
Ústecký	0	4	0	1	0	0	10	2	17
Vysočina	0	2	0	1	0	1	4	2	10
Zlínský	0	2	0	0	0	3	7	0	12
celkem MU (druh)	1	36	12	6	4	23	78	10	170

Počty mimořádných událostí na vlečkách v roce 2011 dle krajů a dle druhů MU

kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	projetí návěstidla	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	0	0	1	0	0	0	0	1	2
Jihomoravský	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Karlovarský	1	1	1	0	0	0	0	0	3
Královéhradecký	0	1	2	0	0	0	1	0	4
Liberecký	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moravskoslezský	2	5	29	1	0	1	3	18	59
Olomoucký	0	0	1	0	0	0	0	1	2
Pardubický	0	0	5	0	0	0	0	2	7
Plzeňský	0	1	1	0	0	0	0	0	2
Praha	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Středočeský	4	2	15	0	0	0	1	3	25
Ústecký	4	4	9	0	1	1	1	6	26
Vysočina	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Zlínský	0	0	4	0	0	0	0	1	5
celkem MU (druh)	11	14	69	1	1	2	7	32	137

Z příčiny na straně provozovatelů došlo na dráze celostátní, regionální a vlečkách v roce 2011 k **51,4 % MU**, což je obdobný podíl jako v roce 2010. Znamená to, že dlouhodobě je přibližně polovina MU s příčinou na straně provozovatelů a polovina mimo ně. Nárůst o 5,3 % zaznamenala Dražní inspekce u MU s příčinou selhání lidského činitele, naopak o 6,2 % poklesl počet MU v případech technických závad.

Mimořádné události dle bezprostřední příčiny v roce 2011 na dráze celostátní, regionální a vlečkách



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 2011 evidovala celkem **2 449 MU**, což je o 289 MU (10,6 %) méně než v roce 2010. Na těchto dráhách bylo v roce 2011 **usmrceno 17 osob**, z toho 11 osob zemřelo na dráze tramvajové, 5 osob na dráze speciální a jedna osoba na dráze trolejbusové. **Počet usmrcených osob** se na těchto dráhách v roce 2011 v porovnání s předchozím rokem **zvýšil o 9 (112,5 %)**. K nejvýraznějšímu zvýšení počtu usmrcených osob došlo na dráze tramvajové, kde za rok 2011 bylo usmrceno 11 osob, tj. o 7 osob více než v roce 2010. Za rok 2011 bylo na těchto dráhách **zraněno 403 osob**, což představuje meziroční **nárůst o 10,4 % (2010 – 365)**. Nejvíce zraněných je evidováno na dráze tramvajové (291) a na dráze trolejbusové (103). Nejčastějšími příčinami zranění a usmrcení osob na neželezničních dráhách bylo nerespektování pravidel silničního provozu řidiči a chodci, případně zranění cestujících způsobené prudkým brzděním před náhle vzniklou překážkou.



Celkem se v roce 2011 **na dráze tramvajové stalo 1 970 MU**, což je o 287 případů (12,7 %) méně než v roce 2010. U všech sledovaných druhů MU došlo meziročně ke snížení počtu MU (v případech vzájemné srážky drážních vozidel je počet stejný jako v roce 2010). Počet srážek drážních vozidel s překážkou se snížil o 199 (2010 – 1 795), vykolejení v roce 2011 eviduje Drážní inspekce 39 (2010 – 77) a jejich počet se tak meziročně snížil téměř o polovinu, počet požárů drážních vozidel se snížil o 8 případů (2010 – 12) a počet MU nedovolená jízda u tramvají o 5 (2010 – 11). Z porovnání počtu MU v jednotlivých městech byl největší meziroční pokles v počtu MU zaznamenán v Praze o 175 MU (13,6 %) a v Ostravě o 68 MU (22,7 %). 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 2011 dle města a dle druhů MU

město	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	projetí návštěvnicka	střet s osobou	ostatní MU	celkem MU (město)
Brno	15	329	15	0	0	22	22	403
Liberec a Jablonec n. N.	1	49	0	0	1	1	2	54
Most a Litvínov	3	6	0	0	0	0	1	10
Olomouc	3	60	2	2	0	3	12	82
Ostrava	11	153	4	0	5	8	51	232
Plzeň	7	53	5	1	0	5	5	76
Praha	39	946	13	1	0	72	42	1113
celkem MU (druh)	79	1596	39	4	6	111	135	1970

Za rok 2011 eviduje Drážní inspekce **na dráze trolejbusové 458 MU**, což je o 10 MU více než v roce 2010. V jednotlivých městech došlo k největšímu nárůstu počtu MU v Ústí nad Labem (o 66). Počet MU se zvýšil rovněž ve Zlíně a Otrokovicích (o 13). V ostatních městech je počet MU srovnatelný s předchozím rokem nebo došlo ke snížení počtu MU.

Počty mimořádných událostí na dráze trolejbusové v roce 2011 dle města a dle druhů MU

město	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	požáry DV	střet s osobou	ostatní MU	celkem MU (město)
Brno	2	70	0	4	10	86
České Budějovice	1	26	0	0	9	36
Hradec Králové	1	15	0	1	6	23
Chomutov	0	1	0	0	0	1
Jihlava	1	4	0	0	0	5
Mariánské Lázně	0	1	0	0	0	1
Opava	0	9	0	0	4	13
Ostrava	5	32	1	1	42	81
Pardubice	4	20	0	0	6	30
Plzeň	3	45	0	2	6	56
Teplice	0	3	0	0	2	5
Ústí nad Labem	6	41	0	0	33	80
Zlín a Otrokovice	3	28	0	3	7	41
celkem MU (druh)	26	295	1	11	125	458

Na dráze speciální (metro) se v roce 2011 stalo **17 MU**, což je pokles o 8 MU (32 %) oproti roku 2010. Mimořádných událostí, kdy došlo ke střetu metra s osobou, eviduje Drážní inspekce 12 (2010 – 7) a projetí návěstidel zakazujících jízdu 2 (2010 – 5).

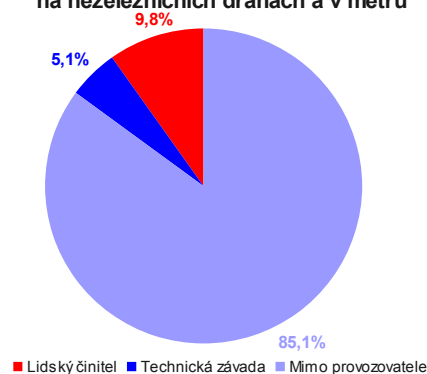
Počty MU v metru v roce 2011

druh MU	počet
vykolejení DV	0
projetí návěstidla	2
střet s osobou	12
ostatní MU	3
Celkem MU	17

Na dráze lanové jsou evidovány za rok 2011 celkem **4 MU** (2010 – 8), při kterých byla zraněna 1 osoba (2010 – 6). Všechny MU na této dráze byly způsobeny nedodržením pravidel cestujícími při nástupu/výstupu na/z lanové dráhy.

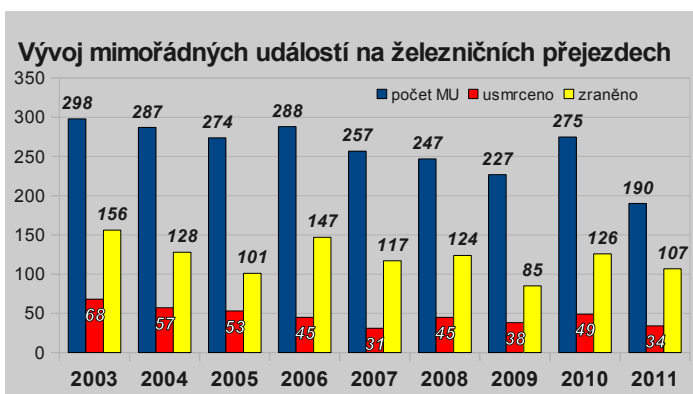
Z příčiny na straně provozovatelů drah neželezničních a metra došlo v roce 2011 ke **14,9 % MU**, což je srovnatelná hodnota s rokem 2010. Z příčiny na straně provozovatelů byly v roce 2011 **usmrceny 4 osoby** (2010 – 0) a **zraněno bylo 64 osob** (2010 – 26).

Mimořádné události dle bezprostřední příčiny v roce 2011 na neželezničních dráhách a v metru



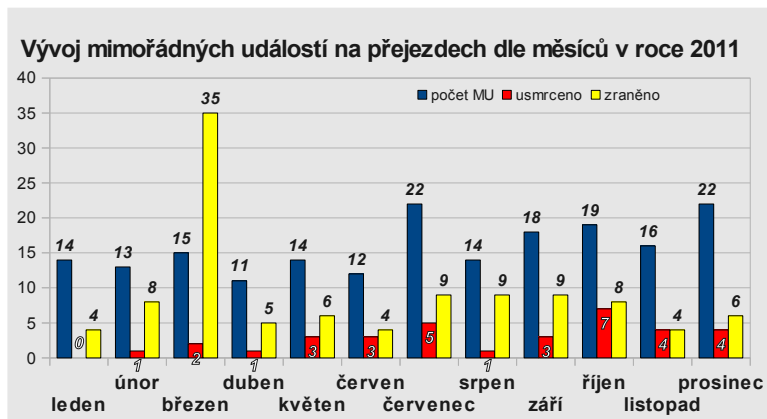
Mimořádné události na železničních přejezdech

Česká republika se s počtem železničních přejezdů na 1 km trati řadí v rámci Evropy na přední příčky této statistiky. Jen železničních přejezdů, které byly na základě předchozích bezpečnostních doporučení Dražní inspekce v roce 2009 označeny jedinečným identifikačním číslem, se v České republice nachází více než 8 tisíc. 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.



V roce 2011 eviduje Dražní inspekce na železničních přejezdech nejnižší počet MU od roku 2003. Počet usmrcených osob byl nižší jen v roce 2007. Na železničních přejezdech drah celostátních, regionálních a vlečkách se stalo celkem **190 střetnutí**, při nichž **zemřelo 34 osob** a dalších **107 osob** bylo **zraněno**. Ve srovnání s rokem 2010 se **počet nehod snížil o 85 (30,9 %)**.

Počet **usmrcených osob** se meziročně **snížil o 15 (30,6 %)**. Zraněných osob bylo ve srovnání s rokem 2010 **o 19 (15,1 %) méně**. Ke střetnutí nejčastěji docházelo s osobními automobily (118 případů), chodci (26 případů) a nákladními automobily (17 případů).



Vývoj MU dle jednotlivých měsíců roku 2011 ukazuje, že počet nehod byl největší ve druhé polovině roku. Nejnižší počet nehod byl zaznamenán v měsíci dubnu. Za nejtragičtější měsíc lze označit říjen, kdy při 19 střetnutí zahynulo 7 a zraněno bylo dalších 8 osob. Naopak v lednu nezemřel při nehodě na železničním přejezdu ani jeden člověk

a zraněny byly pouze 4 osoby. V meziročním srovnání vývoje MU podle měsíců byla zaznamenána největší změna u nehod v lednu a únoru, kdy byl počet MU a jejich následků o více než polovinu nižší než v roce 2010. Nutno ovšem podotknout, že první měsíce roku 2010 byly počtem nehod abnormálně vysoké. Mezi nehody s nejtěžšími následky v roce 2011 patří dvě střetnutí z července. Dne 6. 7. se v Opavě střetl nákladní vlak s osobním automobilem, ve kterém zahynuly 2 osoby a jedna osoba byla těžce zraněna. Stejný počet obětí na životech si vyžádala nehoda dne 15. 7. u Rudné u Prahy, kde se střetl osobní vlak s osobním automobilem. Mimořádnou událostí s největším počtem zraněných osob (31) bylo střetnutí osobního vlaku s nákladním automobilem dne 30. 3. mezi zastávkami Malé Hoštice a Velké Hoštice na Opavsku.

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 nebo chůze přes přejezd se sklopenými závorovými břevny. Drážní inspekce rovněž za rok 2011 eviduje několik MU, kde byla zjištěna příčina i na straně provozovatele dráhy nebo dopravce (19. 1. 2011 – střetnutí na přejezdu mezi Brnem-Horními Heršpicemi a Troubskem – viz přehled MU, 22. 6. 2011 – střetnutí na přejezdu mezi Markvarticemi a Veselým pod Rabštejnem – vypnuto přejezdové zabezpečovací zařízení).

Jediným krajem, ve kterém došlo v roce 2011 ke zvýšení počtu nehod, byl kraj Ústecký, ve kterém se stalo 21 MU (2010 – 18). V ostatních krajích se počet MU meziročně snížil, nejvíce v kraji Moravskoslezském o 15 MU (45,5 %) a Olomouckém o 14 MU (51,9 %). Počet usmrcených osob se meziročně zvýšil v kraji Středočeském (o 3 osoby) a Jihočeském (o 2 osoby). V ostatních krajích byl tento počet stejný jako v roce 2010 nebo se snížil, o 4 osoby méně zahynulo na přejezdech v krajích Plzeňském, Zlínském a Vysočině. Počet zraněných osob se meziročně nejvíce zvýšil v Moravskoslezském kraji (o 24), a to v důsledku nehody mezi zastávkami Malé Hoštice a Velké Hoštice, a v Ústeckém kraji, kde bylo zraněno o 8 osob více než v roce 2010. Největší snížení počtu zraněných osob bylo meziročně zaznamenáno v krajích Zlínském (o 16 osob) a Olomouckém (o 14 osob). Nejtragičtější následky střetnutí zaznamenala Drážní inspekce v Jihočeském kraji, kde při 23 střetnutích na železničních přejezdech bylo usmrceno 6 osob a 12 osob zraněno.

Střetnutí na přejezdech v roce 2011 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	23	6	12
Jihomoravský	10	3	5
Karlovarský	7	1	1
Královéhradecký	13	3	3
Liberecký	11	1	2
Moravskoslezský	18	4	40
Olomoucký	13	5	2
Pardubický	11	2	2
Plzeňský	7	1	4
Praha	1	0	2
Středočeský	31	5	13
Ústecký	21	1	13
Vysočina	10	0	3
Zlínský	14	2	5
celkem	190	34	107

Na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži, kterých je v České republice více než 50 %, se stalo v roce 2011 celkem 82 nehod (2010 – 128), což je pouze o 4 nehody méně než na přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor (2011 – 86, 2010 – 121), kterých je přibližně čtvrtina.

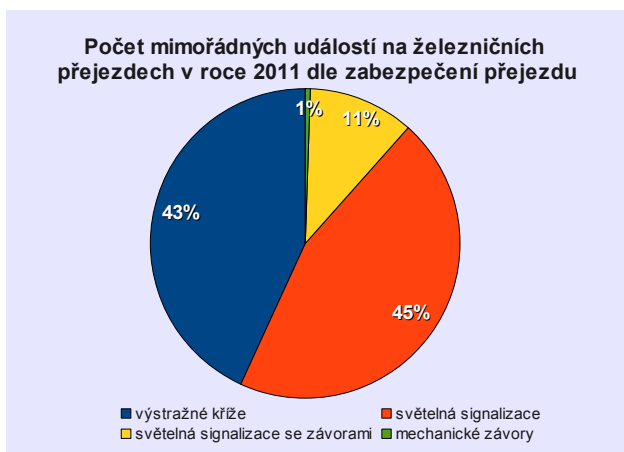
MU na železničních přejezdech dle typu přejezdu v roce 2011

zabezpečení přejezdu	počet MU	usmrceno	zraněno
výstražné kříže	82	5	37
světelná signalizace	86	21	65
světelná signalizace se závorami	21	7	5
mechanické závory	1	1	0
Celkem	190	34	107

Na železničních přejezdech zabezpečených výstražnou světelnou signalizací doplněnou závorovými břevny se stalo 21 MU (2010 – 26) a 1 MU (2010 – 0) se stala na železničním přejezdu zabezpečeném mechanickými závorami.

Nejvíce usmrcených (21 – 2011, 28 – 2010) a zraněných (65 – 2010, 79 – 2010) osob zaznamenává Drážní inspekce dlouhodobě na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. Na přejezdech zabezpečených pouze výstražným křížem zahynulo 5 (2010 – 11) a zraněno bylo 37

(2010 – 42) osob. Na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací se závorami zahynulo celkem 7 lidí (2010 – 10) a bylo zraněno 5 (2010 – 5) osob, přičemž z těchto 7 usmrčených bylo 6 chodců a jeden cyklista. Ve všech těchto případech bylo přejezdové zabezpečovací zařízení v činnosti, tj. blikala červená výstražná světla, a účastníci nehody museli ke vstupu na železniční přejezd překonat sklopené závory, které jim zabraňovaly vstup/vjezd na přejezd. Mimořádná událost s následkem usmrcení osoby, která pravděpodobně jednala v sebevražedném úmyslu, se stala na železničním přejezdu zabezpečeném mechanickými závorami v Třeboni. Ze statistik vyplývá, že **na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor se stalo 45,2 % všech MU, bylo při nich usmrceno 61,7 % a zraněno 60,8 % osob z celkového počtu** usmrčených a zraněných osob na všech přejezdech. Ve všech případech se jednalo o hrubé porušení zákonů a nerespektování výstražných znamení železničního přejezdu. Dražní inspekce soustavně doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorami, protože tento způsob řešení úrovně křížení silnice a dráhy železniční se z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový pro silniční i drážní dopravu (usmrčené a zraněné osoby na těchto železničních přejezdech jsou většinou neukáznění chodci nebo osoby jednající v sebevražedném úmyslu).

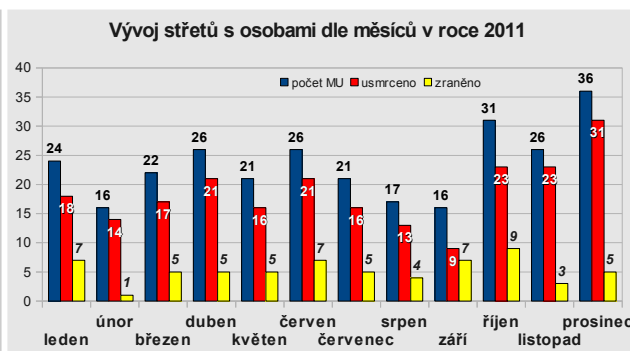
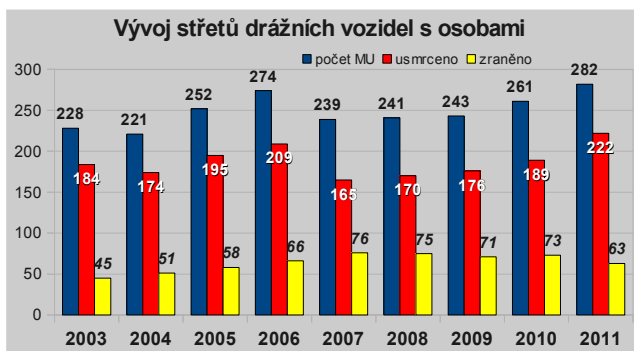


Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

Ze sledovaných druhů MU zaujímají střety drážních vozidel s osobami v počtech a zejména následcích dlouhodobě přední příčky. V posledním roce se zvyšují počty případů, kdy sražené osoby jednají zjevně v sebevražedném úmyslu. K většině těchto případů dochází na místech, která jsou ze zákona o dráhách 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 MU jsou započítány i střety drážních vozidel se zaměstnanci železnice a již zmíněné případy osob, které jednají v sebevražedném úmyslu.

Ve smyslu § 4a odst. 2 zákona č. 266/1994, o dráhách, platném znění, jsou všechna místa na dráze a v obvodu dráhy **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.



Rok 2011 byl v počtech a následcích na životech při střetech drážních vozidel s osobami nejtragičtější v historii Drážní inspekce. V tomto roce eviduje Drážní inspekce na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem **282 střetů drážních vozidel s osobami**, při nichž **zemřelo 222 osob** a dalších **63 bylo zraněno**. Ve srovnání s rokem 2010 se počet střetů **zvýšil** o 21 případů (8 %) a **počet usmrcených osob o 33** (17,5 %). Mimo tato čísla došlo dále ve 26 případech (2010 – 28) 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 (2011 – 79 %, 2010 – 72 %). V 6 případech z celkového počtu se jednalo o střety drážních vozidel se zaměstnanci provozovatelů ve službě, což představuje pokles oproti roku 2010 o 10 případů. Tyto střety si vyžádaly celkem 1 lidský život, což představuje pokles o 6 usmrcených zaměstnanců oproti mimořádně tragickému roku 2010. Nejtragičtějšími nehodami v roce 2011, při kterých byly usmrceny najednou 2 osoby, se udály dne 31. 1. v Českém Těšíně a dne 11. 6. mezi dopravami Zavidov a Lubná na Rakovnicku.

Nejtragičtějším obdobím roku 2011 bylo jednoznačně jeho poslední čtvrtletí. Nejvíce nehod s nejtragičtějšími následky se událo v měsíci prosinci, kdy při 36 střetech zahynulo 31 osob, v listopadu při 26 střetech zemřelo 23 osob a v říjnu při 31 střetech zahynulo rovněž 23 osob. Naproti tomu v září se stalo 16 případů, při nichž zemřelo 9 osob a 7 jich bylo zraněno, v měsíci únoru při stejném počtu střetů zemřelo 14 osob a 1 osoba byla zraněna.

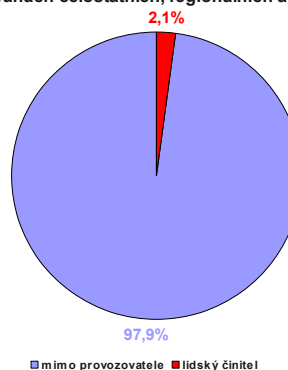
Při srovnání statistických údajů podle jednotlivých krajů eviduje Drážní inspekce v roce 2011 nejvíce nehod v Moravskoslezském kraji, kde při 41 střetech zahynulo 33

osob a 9 bylo zraněno. K nejvýraznějšímu meziročnímu zvýšení počtu nehod a jejich následků při střetech drážních vozidel s osobami došlo v Jihomoravském kraji, ve kterém se oproti roku 2010 stalo o 13 (59 %) MU více a počet usmrcených osob byl vyšší o 11 (64,7 %). K výraznějšímu meziročnímu nárůstu počtu MU o 9 (40,9 %) a počtu usmrcených osob o 6 (40 %) došlo rovněž na území hlavního města Prahy. Příznivější vývoj v počtu a následcích nehod byl v roce 2011 zaznamenán v Ústeckém kraji, kde se stalo celkem 19 MU (2010 – 28) a při nichž zahynulo 14 osob (2010 – 23).

Střety s osobami v roce 2011 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	11	7	4
Jihomoravský	35	28	7
Karlovarský	8	6	2
Královéhradecký	10	8	2
Liberecký	12	9	3
Moravskoslezský	41	33	9
Olomoucký	23	19	5
Pardubický	15	15	0
Plzeňský	13	10	3
Praha	31	21	9
Středočeský	35	31	5
Ústecký	19	14	5
Vysočina	10	6	5
Zlínský	19	15	4
celkem	282	222	63

Střety s osobami dle bezprostřední příčiny v roce 2011 na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách



Pouze v šesti případech byla bezprostřední příčina střetů drážních vozidel s osobami na straně železnice, avšak všechny tyto nehody byly stejně jako v roce 2010 způsobeny zaměstnanci provozovatelů ve službě.

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2011

Drážní inspekce přijímá hlášení provozovatelů o vzniku MU 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 v případech, které by mohly za změněných podmínek vést k vážnějším následkům, popřípadě požádá-li 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 2011 Drážní inspekce vyjížděla celkem k 209 MU (253 v roce 2010), z toho ke 185 případům na dráze celostátní, regionální a vlečkách. Na dráze tramvajové vyjížděla Drážní inspekce k 18 MU, na dráze speciální i trolejbusové ke třem případům. Jednalo se zejména o srážky drážních vozidel, vykolejení za jízdy vlaku, střety s osobami pohybujícími se na veřejnosti přístupných místech dráhy, nehody na železničních přejezdech s vážnějšími následky.

V nejzávažnějších, respektive opodstatněných případech zahájila Drážní inspekce nezávislé šetření příčin a okolností MU v plném rozsahu, tj. včetně vydání závěrečné zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU (MU jsou v následujícím přehledu označeny hvězdičkou).

Přehled nejzávažnějších MU



*Dne 6. 1. 2011 v 11.05 hod. najel vlak Os 5301 mezi žst. **Žďárec u Skutče** a **Hlinsko v Čechách** do sněhové závěje a vykolejil. Uvedený vlak se téhož dne v 6.27 hod. střetl na železničním přejezdu vzdáleném cca 3 km před místem vykolejení s osobním automobilem a po vyšetření této události pokračoval v další jízdě. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda dosáhla částky 430 tisíc korun.

Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo **selhání lidského činitele** – rozhodnutí dovolit bez přijetí opatření k zajištění bezpečnosti jízdu vlaku Os 5301 po trati, která nebyla za nepříznivých povětrnostních podmínek (silného větru a tvorby sněhových závěj) 176 minut projeta žádným drážním vozidlem. **Přispívajícím faktorem** bylo **nevyžádání souhlasu výpravčího před pokračováním Os 5301 v jízdě** z místa nahlášené neschopnosti. **Zásadními příčinami** bylo **nestanovení postupů podmiňujících obnovení provozování dráhy po MU** prokazatelně zdokumentovaným souhlasným vyjádřením odborně způsobilých osob ke stavu dráhy a drážních vozidel a **nestanovení postupu pro činnost výpravčího v situaci, kdy má být vlaku mimořádně stojícímu na trati vydán souhlas k další jízdě, ale výpravčímu jsou známy skutečnosti opravňující k pochybám o sjízdnosti trati.** **Příčinou v používání systému bezpečnosti bylo neaktivování systému zimních opatření k zajišťování bezpečnosti za nepříznivé povětrnostní situace.**



Dne 12. 1. 2011 v 11.13 hod. se v **Ostravě** na křižovatce ulic **1. máje** a **Bílá** srazila tramvaj linky č. 12 s osobním automobilem. V důsledku srážky tramvaj vykolejila. Při MU byl usmrcen řidič osobního automobilu a zraněna řidička tramvaje. Příčinou MU bylo **nedodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích řidičem osobního automobilu.**



Dne 18. 1. 2011 v 19.37 hod. vykolejila v **Brně** na konečné zastávce **Líšeň, Mifkova** tramvaj linky č. 8. Následkem vykolejení se tramvaj srazila se sloupem trakčního vedení. Při MU byli zraněni 3 cestující a celková škoda dosáhla částky 80 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nedobrzdnění tramvaje vlivem špatné technologie jízdy (vysoká rychlost) v prostoru zastávky v kusé koleji.**



Dne 19. 1. 2011 v 10.23 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi žst. **Brno-Horní Heršpice** a **Střelice** střetl vlak Os 4807 s dodávkou. Světelná výstražná signalizace byla v době vzniku MU z důvodu výluky vypnuta z činnosti. Při MU utrpěl újmu na zdraví řidič dodávky a celková hmotná škoda byla vyčíslena na 124 tisíc korun. Příčinami MU bylo **nepřesvědčení se řidiče vozidla o tom, zda může bezpečně přejet železniční přejezd, a vjetí na přejezd v době, kdy již byl vidět příjíždějící vlak, a selhání lidského činitele – nedodržení opatření pro jízdu vlaku se zvýšenou opatrností vlakem Os 4807.**



*Dne 22. 1. 2011 ve 22.02 hod. v žst. **Brno-Maloměřice** vykolejilo na lomu jazyka výhybky hnací drážní vozidlo a tři nákladní vozy za jízdy vlaku Rn 52336. V důsledku vykolejení byla stržena nosná brána trakčního vedení, do které narazil vlak Os 4938 jedoucí po sousední koleji. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob a škoda byla vyčíslena na 4,1 milionu korun. **Bezprostředními příčinami** vzniku MU byl **vznik únavové trhliny na boční ploše paty jazyka výhybky**, v místě přilehnutí jazyka k opornici, a nezjištění únavové trhliny prohlídkami prováděnými podle postupů provozovatele dráhy.

Přispívajícím faktorem bylo **dlouhodobé namáhání jazyka výhybky** roku výroby 1988 v provozně velmi zatížené výhybce. **Zásadními příčinami** byly **nedůsledně prováděné kontrolní obchůzky a pravidelné prohlídky výhybek, špatná údržba jazyka a opornice přispívající ke špatnému technickému stavu obou součástí a fiktivní odstranění závady** – nařízená výměna jazyka a opornice byla záměrně pouze administrativně vykázána. **Příčinami v systému bezpečnosti** bylo **opakované selhání kontrolního systému provozovatele dráhy** a vnitřním předpisem provozovatele dráhy „SŽDC (ČD) S 2/3 Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“ nedostatečně upravená organizace kontrol a následných kontrol způsobující rozporný výklad zaměstnanci provozovatele dráhy na různých úrovních řízení.



*Dne 2. 2. 2011 v 8.22 hod. se mezi stanicí **Vodňany** a žst. **Číčenice** srazil osobní vlak Os 18003 s nákladním vlakem Mn 88850. V důsledku srážky osobní vlak vykolejil. Při MU byla usmrcena jedna cestující a dalších 10 cestujících bylo zraněno. Újmu na zdraví utrpělo také 5 zaměstnanců z osobního i nákladního vlaku. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 6,8 milionu korun. **Bezprostředními příčinami** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele** – nesprávné požádání dirigujícího dispečera strojvedoucím vlaku Os 18003 již v dopravně Bavorov o svolení k odjezdu až do přilehlé žst. Číčenice, dále nesplnění ohlašovací povinnosti strojvedoucího vlaku Os 18003

v dopravně Vodňany, dále svolení dirigujícího dispečera žst. Prachatice strojvedoucímu vlaku Os 18003 k jízdě z dopravně Bavorov až do žst. Číčenice a souhlas dirigujícího dispečera žst. Prachatice výpravčímu žst. Číčenice k jízdě vlaku Mn 88850 z Číčenic do Vodňan. **Zásadní příčinou** bylo **pochybení lidského faktoru** – strojvedoucího vlaku Os 18003. Lidská chyba se projevila přehlédnutím a chybným vyhodnocením nastalé situace. **Příčinou v systému bezpečnosti** bylo **neprovozování bezpečnostního systému bránícímu selhání lidského činitele** při vydání a aplikování vzájemně kolizních pokynů zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravců na předmětné dráze.



Dne 5. 2. 2011 ve 13.35 hod. se v nákladišti **Praha-Žižkov** srazil posunový díl (nákladní vozy a hnací drážní vozidlo) se zarážedlem kusé koleje, následně došlo k vykolejení prvního sunutého vozu a jeho vjetí do staniční budovy. Při MU neutrpěl nikdo újmu na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 2,6 milionu korun. Příčinou vzniku MU bylo **selhání lidského činitele** – **nedovolená jízda posunového dílu za neproměnné návěstidlo zakazující posun**.



Dne 17. 2. 2011 v 16.43 hod. mezi žst. **Litoměřice dolní nádraží** a **Polepy** vykolejil jedenáctý vůz za jízdy nákladního vlaku Pn 67261. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda dosáhla částky 3,9 milionu korun. Příčinou MU byl **technický stav drážního vozidla** – **úplný lom obruče pravého kola třetího dvojkolí vozu v celém obvodu jízdni plochy**.



Dne 23. 2. 2011 ve 13.46 hod. se na přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži mezi dopravnou **Týn nad Vltavou** a žst. **Temelín** střetl vlak Os 18215 s traktorem, přičemž vlak po střetnutí vykolejil. Při MU utrpěli újmu na zdraví řidič traktoru, strojvedoucí a jedna cestující ve vlaku. Celková škoda dosáhla částky 880 tisíc korun. **Příčinou MU byl nedovolený vjezd traktoru na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



Dne 25. 2. 2011 v 5.15 hod. odjel vlak Os 14001 z žst. **Senice na Hané** na jednokolejnou trať směrem k dopravně **Drahanovice** v době, kdy v opačném směru jel vlak Os 14056. Vlaky byly zastaveny cca 1,5 km od sebe. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob ani ke škodě. Příčinou vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – výprava vlaku Os 14001 do obsazeného prostorového oddílu vlakem Os 14056.**



Dne 25. 2. 2011 v 10.30 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněném závorami mezi žst. **Beroun** a **Karlštejn** střetl vlak Ex 351 s nákladním automobilem, které se v prostoru přejezdu nedovoleně otáčelo a následně i uvázlo. Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 3,3 milionů korun. Příčinou MU bylo **uvážnutí nákladního automobilu na železničním přejezdu.**



*Dne 14. 3. 2011 v 9.18 hod. došlo při jízdě vlaku R 867 v žst. **Uhersko** k lomu obruče kola hnacího drážního vozidla. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 245 tisíc korun. **Bezprostředními příčinami vzniku MU byla metalurgická vada materiálu obruče a nezjištění metalurgické vady** a z ní se rozvíjející trhliny při pravidelných údržbových zásazích. Zásadní příčinou byla příliš **velká tolerance pro defektoskopické vady výkovků obručí stanovené předpisem „ČD TÚP/TDPP 1140/I – Technické dodací a přejímací podmínky – Neopracované válcované obruče z nelegované oceli pro hnací drážní**

vozidlo“, nezahrnutí defektoskopických zkoušek obručí do systému pravidelných zásahů vyšších stupňů preventivní údržby hnacího drážního vozidla a nezahrnutí defektoskopických zkoušek obručí do oprav, při kterých dochází k technologickému tepelnému ovlivnění obručí a soustružení jízdni plochy.



Dne 16. 3. 2011 v 5.25 hod. se v **Ostravě** na křižovatce ulic **Vítkovická** a **Železárenská** srazila tramvaj linky č. 10 s nákladním automobilem. V důsledku srážky tramvaj vykolejila. Při MU byl zraněn řidič tramvaje a 9 cestujících. Celková škoda byla vyčíslena na 874 tisíc korun. Příčinou MU bylo **nedodržení zákona o provozu na pozemních komunikacích řidičem nákladního automobilu.**



Dne 29. 3. 2011 v 16.23 hod. v žst. **Praha-Krč** vykolejil třetí vůz za jízdy nákladního vlaku Pn 66560. V důsledku vykolejení došlo k poškození sedmi nákladních vozů, které byly odstavené na sousední koleji. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda dosáhla částky 2,4 miliony korun. Příčinou MU byl **nevyhovující stav železničního svršku – překročení mezních hodnot parametrů geometrické polohy koleje**.



Dne 30. 3. 2011 ve 13.03 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi **zastávkami Malé Hoštice a Velké Hoštice** na Opavsku střetl vlak Os 13416 s nákladním automobilem a vlak následně vykolejil. Újmu na zdraví utrpělo celkem 31 osob – 29 cestujících, vlakvedoucí a průvodčí vlaku. Celková škoda byla vyčíslena na 2,5 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 31. 3. 2011 v 9.24 hod. došlo v žst. **Čimelice** k újmě na zdraví cestující, která vystupovala z vlaku Os 7905. Cestující byla zachycena ruka dálkově ovládanými nástupními dveřmi drážního vozidla a následně byla vlečena po nástupišti. Bezprostřední **příčinou MU bylo selhání lidského činitele – uzavření nástupních dveří a uvedení vozidla do pohybu v době, kdy probíhal výstup cestujících z drážního vozidla na k tomu určeném místě. Zásadní příčinou bylo porušení technologických postupů dopravce vlakvedoucím vlaku Os 7905 – nedostatečné přesvědčení se**

o ukončení výstupu cestujících, konstrukční uspořádání motorového vozu řady 842 – nevybavení těchto vozů zařízením spolehlivě kontrolujícím úplné zavření nástupních dveří v celé jejich šířce, a dále to, že dopravce ČD ve svých technologických postupech nestanovil strojvedoucímu vlaku osobní přepravy, u kterého jsou dveře centrálně uzavírané strojvedoucím a nejsou vybaveny zařízením spolehlivě kontrolujícím jejich úplné uzavření v celé jejich délce, povinnost zkontrolovat pohledem před uvedením vlaku do pohybu, zda jsou všechny dveře řádně uzavřené a zda nemůže jízdou vlaku dojít k ohrožení osob pohybujících se v blízkosti soupravy. Z důvodu nestanovení této povinnosti může docházet k nebezpečné situaci, kdy v době mezi dáním návěsti „Souhlas k odjezdu“ vlakvedoucím a obslužením uzavírání dveří strojvedoucím může z vlaku vystupovat cestující a může dojít k jeho sevření do dveří vozu a k jeho tažení po rozjezdu vlaku.



Dne 2. 4. 2011 v 0.01 hodin se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi **zastávkami Malé Hoštice a Velké Hoštice** na Opavsku (totožný přejezd s MU z 30. 3. 2011) střetl vlak Os 13438 s osobním automobilem, přičemž 3 osoby z automobilu utrpěly újmu na zdraví. Přejezdové zabezpečovací zařízení bylo vypnuté z činnosti z důvodu poškození po předchozí MU. Ze strany provozovatele dráhy však byla přijata odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti na železničním přejezdu. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



*Dne 10. 4. 2011 v 16.22 hod. se v nákladišti **Praha-Žižkov** srazil posunový díl s odstavenými drážními vozidly. Vlivem srážky vykolejily a byly značně poškozeny 3 nákladní vozy a hnací drážní vozidlo jedoucí v čele posunového dílu. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 8,3 milionu korun.

Bezprostředními příčinami MU bylo **selhání lidského činitele** – nedovolená jízda drážního vozidla za km 3,3, do kterého byla jejich jízda povolena jako posun mezi dopravnami, a nepřestavení a neuzamčení výhybek na druhou kolej

v nákladišti Praha-Žižkov před odjezdem předchozího PMD do žst. Praha-Malešice. **Příspěvajícím faktorem** bylo **překročení nejvyšší dovolené rychlosti** při vjezdu do kolejiště nákladíště Praha-Žižkov. **Zásadní příčinou** bylo **nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy** pro provádění obsluhy nákladíště Praha-Žižkov. **Příčinou v systému bezpečnosti** byly **nedostatečné (nejednoznačné) technologické postupy** pro provádění obsluhy nákladíště Praha-Žižkov.



Dne 19. 4. 2011 v 6.57 hod. se na zastávce **Důl Hlubina v Ostravě** srazila tramvaj linky č. 6 s tramvají linky č. 13. První tramvajová souprava narazila do druhé soupravy, která stála v zastávce. Při MU bylo zraněno 11 cestujících a řidič jedné z tramvají. Celková škoda dosáhla 370 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele** – **nevěnování se plně řízení tramvajového vlaku**.

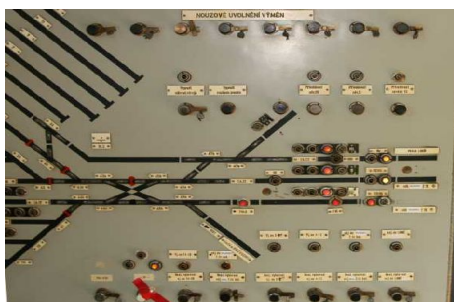


*Dne 21. 4. 2011 ve 12.24 hod. došlo v **Ostravě** na zastávce **Tylova** k těžké újmě na zdraví s následkem smrti cestujícího, který vystupoval z tramvaje linky č. 17. Cestující byl při výstupu zachycen za ruku do dveří tramvajového vlaku a následně byl vlečen po nástupišti. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **selhání lidského činitele** – uvedení tramvajového vlaku linky č. 17, kurz 102, zaměstnancem dopravce do pohybu s cestujícím, přivřeným křídly 1. dveří řízeného drážního vozidla – motorového tramvajového vozu předmětného tramvajového vlaku. **Zásadní příčinou** bylo

nepřesvědčení se zaměstnancem dopravce o situaci podél tramvajového vlaku linky č. 17, kurz 102, **před odjezdem ze zastávky Tylova** a nezjištění cestujícího přivřeného křídly 1. dveří řízeného drážního vozidla – motorového tramvajového vozu předmětného tramvajového vlaku.



Dne 1. 5. 2011 v 6.53 hod. došlo v žst. **Milíkov** k vykolejení jednoho vozu za odjezdu vlaku Os 7313. Vlak ve vykolejeném stavu pokračoval cca 6 km a zcela vykolejil při odjezdu ze žst. Stříbro. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 2 miliony korun. Drážní doprava byla plně obnovena až ve večerních hodinách dne 4. 5. Příčinou MU byl **technický stav drážního vozidla** – **úplný lom celistvého kola vozu**.



Dne 1. 5. 2011 v 15.50 hod. odjel vlak R 852 z žst. **Praha-Vysočany** směrem k žst. **Praha hlavní nádraží** na kolej, po které v opačném směru jel vlak Os 9512. V důsledku jízdy vlaku R 852 na nesprávnou kolej došlo správnou funkcí zabezpečovacího zařízení k předčasné změně návěstního znaku návěstidla na Odbočce Balabenka pro vlak Os 9512 z návěsti „volno“ na návěst „stůj“. Vlak po této události zastavil, a po souhlasu odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy, která tento souhlas udělila, aniž by zjišťovala příčiny náhlé změny návěstního znaku, pokračoval směrem k žst. Praha-Vysočany. Vlaky byly nakonec nouzově zastaveny cca 400 m od sebe. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob ani ke škodě. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – chybné přestavení výhybky a nezkontrolování správného postavení vlakové cesty pro vlak R 852.**



Dne 8. 5. 2011 ve 14.34 hod. mezi dopravními **Rožmberk nad Vltavou** a **Vyšší Brod klášter** vykolejil jeden vůz za jízdy vlaku Os 18809. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 160 tisíc korun. Drážní doprava byla obnovena až následující den ve 12 hod. Bezprostřední příčinou MU bylo **provozování drážních vozidel, která nebyla na předmětné dráze přechodná, a současně spolupůsobení nepříznivých hodnot geometrické polohy koleje.**



Dne 16. 5. 2011 v 11.24 hod. došlo v žst. **Přerov** k požáru hnacího drážního vozidla vlaku R 806. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 1,5 milionu korun. Příčinou MU byla **technická závada drážního vozidla – zkrat v kabelovém svazku vodičů řídicích obvodů a následný požár řídicího pultu.**



*Dne 23. 5. 2011 v 19.17 hod. se v **Brně** na křižovatce ulic **Lesnická** a **Drobného** srazila tramvaj linky č. 9 s trolejbusem linky č. 37. V trolejbusu byl usmrčen jeden cestující a dalších 12 jich bylo zraněno, v tramvaji byl zraněn její řidič. Celková škoda byla vyčíslena na 1 milion korun. **Bezprostřední příčinou MU bylo selhání lidského činitele – nerespektování signálu „Stůj“ křižovatky. Přispívajícím faktorem, který měl vliv na rozsah následků MU, bylo nedodržení maximální povolené rychlosti trolejbusu 30 km·h⁻¹ v místě trolejového křížení.**



*Dne 5. 6. 2011 ve 12.24 hod. mezi žst. **Vyškov na Moravě** a **Ivanovice na Hané** vykolejilo třináct vozů za jízdy nákladního vlaku Vn 52061. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 1 milion korun. Provoz na trati byl obnoven až 7. 6. ve večerních hodinách. **Bezprostředními příčinami vzniku MU byl nevyhovující stav železničního svršku a selhání lidského činitele – nevyhovující celkový technický stav bezстыkové koleje, který bezprostředně ohrožoval bezpečnost drážní dopravy, a nedostatečná a z hlediska zajištění bezpečnosti provozu drážní dopravy,**

neodpovídající reakce provozovatele dráhy na vzniklou situaci, vzhledem k závažnosti opakovaných hlášení o stejné závadě na bezстыkové koleji. Přispívajícími faktory MU bylo vytvoření pevného, tzv. kotevního místa v dilatující bezстыkové koleji s vážně narušenou držečností upevňovadel a značné stáří velmi

provozně zatížené bezстыkové koleje pořízené v roce 1986. **Zásadními příčinami** byly **provozovatelem dráhy dlouhodobě nedůsledně prováděné pravidelné kontroly a prohlídky na úrovni provozní i výkonné jednotky, nezjištění rozsahu nevyhovujícího technického stavu upevnění kolejnic a pryžových podložek pod patami kolejnic, špatná a nedostatečná údržba bezстыkové koleje,** zásadně přispívající k jejímu výslednému špatnému technickému stavu, nevyhovující stav upevnění a pryžových podložek pod patami kolejnic a dlouhodobě neodstraněná opakovaně zjištěná směrová závada. **Příčina v systému bezpečnosti:** vzhledem k rozsahu kontrolami zjištěných závad na bezстыkových kolejích v celé síti drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, se jedná o **naprosté selhání celého kontrolního systému v systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy.** Docházelo dlouhodobě a plošně ke špatnému vykonávání kontrolní činnosti ve vztahu k bezстыkové koleji na úrovni provozních i výkonných jednotek, kdy nebyl kontrolami na různých stupních odhalen závažný zdroj ohrožení dráhy. Jde tak o dlouhodobé a opakované selhávání celého systému zajišťování bezpečnosti.



Dne 6. 6. 2011 v 6.52 hod. se na zastávce **Česká v Brně** srazila tramvaj linky č. 6 s tramvají linky č. 11. První tramvajová souprava narazila do druhé soupravy, která se právě rozjížděla ze zastávky. Při MU byli zraněni 4 cestující a celková škoda dosáhla částky 80 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nevěnování se plně řízení tramvajového vlaku.**



*Dne 8. 6. 2011 v 11.53 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněném závorami mezi žst. **Napajedla** a **Huštěnovice** střetl vlak R 806 s nákladním automobilem, který zůstal stát na přejezdu, s následným vykolejením hnacího drážního vozidla. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 9,7 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku 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 22. 6. 2011 v 17.06 hod. se na zastávce **Kraslice předměstí** srazil osobní vlak Os 20826 se stromem, který spadl na zadní část motorové jednotky. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 7,5 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **zlomení a pád stromu na drážní vozidlo v důsledku nadměrné větrné zátěže při lokální bouři a nezjistitelné vnitřní hniloby dřeva stromu.**



Dne 27. 6. 2011 v 19.22 hod. se v žst. **Děčín hl. n.** srazil posunový díl (samostatné hnací drážní vozidlo) s nákladním vlakem Pn 66612. V důsledku srážky vykolejilo hnací drážní vozidlo jedoucí jako posunový díl. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 4,8 milionu korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo s návěstí „Posun zakázán”.**



Dne 6. 7. 2011 v 7.01 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi žst. **Opava západ** a **Skrochovice** střetl nákladní vlak Pn 69992 s osobním automobilem. Při MU byly usmrceny 2 osoby (řidič a spolujezdkyně) a újmu na zdraví utrpěla spolujezdkyně z automobilu. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 158 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 11. 7. 2011 v 8.49 hod. se v žst. **Olomouc hl. n.** na výhybce vyloučené z provozu srazil nákladní vlak Pn 67261 s překážkou (nářadí a zařízení používané pro opravu výhybky). Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 41 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele** – postavení nesprávné vlakové cesty pro vlak Pn 67261 přes vyloučené místo, výhybku č. 89. **Zásadní příčinou** bylo **umožnění náhodného postavení jízdní cesty na kryté místo**, výhybku č. 89, ze staniční koleje č. 53, přes výhybku č. 103 proti hrotu vedlejším

směrem doleva a nevybavení obslužného pracoviště na ústředním stavědle železniční stanice Olomouc hl. n. schválenou upamatovací pomůckou k označení nebo zajištění řadiče jednotlivého přestavování výhybek č. 89/103 v určené poloze. **Příčinou v systému bezpečnosti** bylo **nestanovení postupu osobám odpovědným za krytí vyloučeného místa v železniční stanici znemožněním náhodného postavení všech možných jízdních cest** na kryté místo zabezpečovacím zařízením nebo zajištěním výhybky či výkolejky (kolejové zábrany) v situaci, kdy krytí přenosným návěstidlem s návěstí „Stůj“ nelze provést.



Dne 15. 7. 2011 v 19.33 hod. se na přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži mezi žst. **Rudná u Prahy** a **Praha-Řeporyje** střetl vlak Os 19973 s osobním automobilem. Při MU byly usmrceny 2 osoby v osobním automobilu a celková hmotná škoda dosáhla částky 227 tisíc korun. **Příčinou MU** byl **nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



Dne 20. 7. 2011 v 11.44 hod. se na přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži mezi žst. **Osek** a **Louka u Litvínova** střetl osobní vlak Os 16936 s nákladním automobilem s následným vykolejením vlaku. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková hmotná škoda byla vyčíslena na 2,7 milionu korun. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



*Dne 21. 7. 2011 v 11.46 hod. se mezi žst. **Hodkovice nad Mohelkou** a **Rychnov u Jablonce nad Nisou** srazil osobní vlak Os 5408 se spadlým stromem. V důsledku srážky osobní vlak vykolejil. Při MU bylo zraněno 5 cestujících a vlakvedoucí a celková škoda byla vyčíslena na 110 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo vyvrácení a následný pád stromu na traťovou kolej. Šetření MU nebylo z důvodů vypracovávání podrobných analýz do vydání výroční zprávy ukončeno.



*Dne 29. 7. 2011 v 10.15 hod. mezi žst. **Okříšky** a **Jihlava** vykolejil služební vlak 1. nsl 62870. V úseku dlouhém cca 26 km opakovaně vykolejila a samovolně nakolejila přepravovaná parní lokomotiva a po vjezdu vlaku do žst. Jihlava vykolejily další 3 historické vozy. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob, byl značně poškozen železniční svršek a celková škoda dosáhla částky 8,8 milionu korun. Drážní doprava na trati byla obnovena až 4. 8. **Bezprostřední příčinou** MU byla **technická závada drážního vozidla** – technická závada na pravém závěsu vypružení nápravy S2, první ve směru jízdy.



*Dne 29. 7. 2011 v 15.12 hod. došlo při křižování vlaků Os 4813 a Os 4814 v žst. **Vladislav**, která neslouží pro nástup a výstup cestujících, ke zranění dítěte. Vlak Os 4813 zastavil ve stanici, aby vyčkal na křižování s protijedoucím vlakem. Strojvedoucímu bylo na stanovišti signalizováno otevření dveří, proto odblokoval dveře vlaku a chystal se jít zjistit možnou závadu. V tom okamžiku začala z vlaku vystupovat skupinka cestujících, která vstoupila do koleje před přijíždějící vlak Os 4814. Všichni z koleje před vlakem stačili vystoupit, kromě dívky, která utrpěla újmu na zdraví. Zda její zranění

bylo způsobeno střetem s vlakem se nepodařilo prokázat ani vyvrátit. Závěrečná zpráva nebyla z důvodu následného šetření v plném rozsahu do vydání výroční zprávy dokončena.



Dne 31. 7. 2011 ve 4.59 hod. se v žst. **Děčín hl. n.** srazily bočně dva posunové díly (dvě osobní soupravy bez cestujících). V důsledku srážky vykolejily dva osobní vozy a byly poškozeny stožáry trakčního vedení. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 3,6 milionu korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele** – **nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo s návěstí „Posun zakázán”**.



Dne 2. 8. 2011 v 11.57 hod. se mezi žst. **Jedlová** a **Svor** srazil vlak Pn 66610 (samostatná lokomotiva) s nákladním automobilem, který spadl na trať ze silničního nadjezdu. V důsledku srážky vykolejilo hnací drážní vozidlo. Při MU utrpěli újmu na zdraví strojvedoucí a strojvedoucí v zácvičku. Celková škoda byla vyčíslena na 3,8 milionu korun. Příčinou MU byl **pád nákladního automobilu na dopravní cestu dráhy**.



Dne 19. 8. 2011 v 18.02 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor v žst. **Praha-Čakovice** střetl vlak Os 9515 s nákladním automobilem, přičemž vlak v důsledku střetnutí vykolejil. Při MU utrpěli újmu na zdraví strojvedoucí a strojvedoucí v zácvičku. Celková škoda byla vyčíslena na 3,8 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 23. 8. 2011 ve 21.49 hod. se v žst. **Praha-Libeň** srazil vlak Os 9326 s posunovým dílem. Při MU vlak vykolejil a vznikl požár lokomotivy nákladní soupravy, pravděpodobně v důsledku zkratu po nárazu osobního vlaku do sloupu trakčního vedení. Při MU došlo ke vzniku ekologické havárie (únik cca 3 500 litrů nafty). Újmu na zdraví utrpěl strojvedoucí a vlakvedoucí osobního vlaku a 3 cestující. Celková škoda byla vyčíslena na 27,4 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele** – nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Lc06 v žst.Praha-Libeň vlakem Os 9326. **Zásadní příčinou** bylo **nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro odjezd vlaků** z dopravní, a to zejména: uvedením vlaku Os 9326 na 6. SK do pohybu z místa zastavení pro výstup a nástup cestujících u 1. nástupiště přesto, že od čela stojícího vlaku byla návěst „Stůj“ na cestovém návěstidle Lc06, umístěném vpravo u 6. SK, nepochybně viditelná a výpravčí k tomu nedal žádný pokyn. **Příčinou v systému bezpečnosti** bylo **nepřijetí odpovídajících vlastních opatření k předcházení obdobným MU na základě vydaného bezpečnostního doporučení**, č. j. 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, po předchozí MU podobného charakteru, ze dne 16. 02. 2009 v žst. Paskov.



Dne 23. 8. 2011 ve 22.53 hod. v žst. **Kyjov** vykolejily dva vozy za jízdy nákladního vlaku Pn 62251. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 1,5 milionu korun. Příčinou MU byl **technický stav drážního vozidla** – **nedodržení tolerancí mezi kluznicemi rámu vozu a podvozku „b“**.



*Dne 31. 8. 2011 v 5.09 hod. se mezi žst. **Zbiroh** a **Kařízek** srazil vlak Os 7800 s nákladním vlakem Pn 64710 s následným vykolejením posledního vozu zmíněného nákladního vlaku. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 4,2 milionů korun. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **selhání lidského činitele** – nerespektování návěsti „Stůj“ na oddílovém návěstidle AB 2-669 vlakem Os 7800, tj. nezastavení před tímto návěstidlem a nedodržení podmínek pro jízdu podle rozhledu. **Zásadní příčinou** bylo **nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy**

a provozovatele drážní dopravy strojvedoucím vlaku Os 7800.



Dne 5. 9. 2011 v 19.09 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi žst. **Střelské Hořice** a **Katovice** střetl vlak R 923 s návěsem nákladního automobilu. Při MU utrpěl újmu na zdraví strojvedoucí vlaku. Celková škoda byla vyčíslena na 3,6 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. 9. 2011 ve 14.25 hod. v žst. **Přerov** vykolejily dva vozy za jízdy nákladního vlaku Vn 48221. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 776 tisíc korun. Šetření MU nebylo z důvodů vypracování odborného posudku do vydání výroční zprávy ukončeno.



*Dne 12. 9. 2011 v 7.50 hod. v žst. **Slatiňany** vykolejily při sunutí dva první vozy posunového dílu v důsledku najetí na nesklopenou výkolejku. Při MU byl usmrčen posunovač, který jel na stupače prvního sunutého vozu a v důsledku vykolejení spadl pod posunový díl. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 32 tisíc korun. Bezprostřední příčinou MU bylo **udělení souhlasu k posunu bez předchozího správného postavení posunové cesty**. Zásadní příčinou byl **příliš vysoký travní porost v okolí výkolejky** a jejím nejbližším okolím **ztěžující zaměstnancům zúčastněným na posunu**

zjistit, že výkolejka v poloze na kolejnici tvoří překážku v postavené posunové cestě.



Dne 16. 9. 2011 ve 12.16 hod. ujelo deset nákladních vozů z vlečky kamenolomu v **Jakubčovicích nad Odrou** na regionální dráhu Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. Došlo k následnému rozřezu výhybky, vykolejení jednoho vozu a srážce s posunovým dílem (nákladní souprava pro vlak Pn 60953). Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 62 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – nezajištění skupiny samostatně stojících drážních vozidel proti samovolnému pohybu**.



*Dne 19. 9. 2011 v 6.12 hod. se na zastávce **Kotlářka** v **Praze** srazila tramvaj linky č. 20 s tramvají linky č. 14. První tramvajová souprava narazila do druhé soupravy, která stála v zastávce. Řidič tramvaje linky č. 20 byl dle výsledků soudní pitvy mrtvý ještě před srážkou (smrt nenastala v souvislosti s MU). Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 58 milionů korun. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **úmrtí zaměstnance při výkonu pracovní činnosti**. Šetření MU nebylo do vydání výroční zprávy ukončeno.



*Dne 29. 9. 2011 ve 14.30 hod. došlo na vlečce **Vítkovice Doprava** ke srážce posunující lokomotivy (dálkově ovládané strojvedoucím) se zavřenými vraty haly lokomotivního depa. Při MU byl usmrčen strojvedoucí a celková hmotná škoda byla vyčíslena na 128 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **nerespektování nepřenositelných návěstidel pro posun** s návěstí „Posun zakázán“ umístěných na křídlech zavřených vrat haly lokomotivního depa na koleji č. D11. **Zásadní příčinou** byla **nevědomá chyba nebo sled nevědomých chyb lidského faktoru**, strojvedoucího, pramenících z nepozornosti nebo nesoustředěnosti nebo momentální zdravotní indispozice.



Dne 5. 10. 2011 v 15.41 hod. se mezi zastávkami **I. P. Pavlova** a **Štěpánská** v **Praze** srazila tramvaj linky č. 16 s tramvají linky č. 6, která nouzově brzdila, a první uvedená tramvaj narazila do její zadní části. Při MU utrpěli újmu na zdraví 2 cestující a řidiči obou tramvajových vlaků. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 440 tisíc korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – neodhadnutí zábrzdné vzdálenosti před předchozí tramvají**.



*Dne 6. 10. 2011 v 0.38 hod. se mezi žst. **Kostomlaty nad Labem** a **Nymburk hl. n.** srazil nákladní vlak Vn 56071 se zadní částí nákladního vlaku Pn 66481, který stál před vjezdovým návěstidlem do žst. Nymburk hl. n. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 6,7 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nedovolená jízda vlaku Vn 56071 za oddílové návěstidlo automatického bloku s návěstí „Stůj“**. **Zásadní příčinou** bylo **porušení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce** vlaku Vn 56071 pro jízdu za oddílové návěstidlo automatického bloku s návěstí „Stůj“ a pro

jízdu podle rozhledových poměrů.



Dne 12. 10. 2011 ve 13.02 hod. se na přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži mezi žst. **Ratboř** a **Bečváry** střetl osobní vlak Os 22208 s nákladním automobilem. Při MU utrpěl újmu na zdraví strojvedoucí a 3 cestující z vlaku. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 1,6 milionu korun. Příčinou MU byl **nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak**.



*Dne 17. 10. 2011 ve 4.05 hod. mezi žst. **Ostrava-Třebovice** a **Děhylov** došlo za jízdy vlaku Os 3442 ke zlomení kardanové hřídele hnacího drážního vozidla, srážce této součásti s příčným pražcem kolejového roštu v prostoru přejezdu, následnému úniku provozních kapalin a požáru. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 11,6 milionu korun. Drážní doprava na trati byla z důvodu likvidace ekologické havárie obnovena až dne 27. 10. **Bezprostřední příčinou** MU byla **technická závada drážního vozidla – lom těla trubky kardanové hřídele pomocných**

pohonů spalovacího motoru „A“. **Zásadní příčinou** bylo **upevnění vývažků na tělo trubky kardanové hřídele způsobem, který tepelně ovlivnil jakost a plasticitu materiálu těla trubky, a absence bezpečnostních trmenů nebo klece pro zabránění nežádoucí destrukce okolí kardanové hřídele**, včetně přesahu vně obrysu hnacího drážního vozidla, v případě závady, která se projeví uvolněním rotující hřídele nebo její části.



*Dne 22. 10. 2011 v 19.26 hod. se na Odbočce **Odra** v Ostravě srazil vlak Os 3428 (elektrická jednotka řady 471) se zarážedlem kusé koleje a sloupem trakčního vedení, přičemž došlo k vykolejení všech drážních vozidel vlaku. Při MU byl zraněn strojvedoucí a 6 cestujících z vlaku. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 10,6 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **selhání lidského činitele – nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (vjezdového) návěstidla 2VL odb. Odra osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 3428**. **Příspějícím faktorem** byla **absence technických prostředků**

zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránilo nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku. Zásadní příčinou byla chyba osoby řídící drážní vozidlo, spočívající v upřednostnění obsluhy informačního systému drážních vozidel a odeslání textové SMS zprávy soukromého charakteru ze služebního mobilního telefonu, před pozorováním tratě z vedoucího drážního vozidla a jednáním podle zjištěných skutečností.



Dne 11. 11. 2011 ve 12.43 hod. došlo v žst. **Popelín** k nezamýšlené jízdě vlaku Pn 47537 na kolej obsazenou osobním vlakem Os 8316. Při MU nedošlo ke srážce vlaků, újmě na zdraví ani škodě. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – neprezkoušení (nezkontrolování) správné polohy výhybky před dovolením jízdy vlaku na přivolávací návěst.**



*Dne 17. 11. 2011 ve 22.47 hod. mezi žst. **Pardubice-Rosice nad Labem** a **Stěblová** vykolejila v důsledku lomu kolejnice lokomotiva za jízdy vlaku Os 6256. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková hmotná škoda byla vyčíslena na 390 tisíc korun. Provoz na trati byl obnoven dne 18. 11. v odpoledních hodinách. **Bezprostřední příčinou MU byly defektoskopické vady na pojezděné části kolejnice,** ze kterých došlo k následnému rozvoji trhlin, vedoucím až k lomům části kolejnice s jejím následným rozpadem na kusy. **Zásadní příčinou bylo nepřijetí odpovídajících opatření vzhledem ke stavu viditelných, pravidelně se opakujících vad na hlavě levého kolejnicového pásu v km 4,232 – 4,284, ve kterých již delší dobu docházelo k rozvoji trhlin – provozovatel dráhy při pravidelných kontrolách včas neodhalil výskyt zdroje ohrožení dráhy a špatný technický stav kolejnice,** ve které byly viditelné rozvíjející se defektoskopické vady, které svým rozvojem nakonec vyústily v lomy s rozpadem části kolejnice.



*Dne 22. 11. 2011 ve 23.15 došlo v zastávce **Hradčany** k poškození nástupiště a nákladu za jízdy nákladního vlaku Pn 47824. Vlak přepravoval mimořádnou zásilku (transformátor), která přesahovala ložnou míru, a v důsledku toho došlo ke srážce tohoto nákladu s nástupištěm zastávky. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková hmotná škoda byla vyčíslena na 199 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou MU byla jízda zásilky s překročenou ložnou mírou místem s překážkou, které nebylo uvedeno v dopravních opatřeních. Zásadní příčinou bylo nezanesení**

překážky (nástupiště) do grafických dat databáze centrální evidence překážek a opakované nezjištění stavu, že není evidována překážka (nástupiště zastávky Hradčany) v grafickém záznamu překážek a nezjištění této závady při následných fyzických kontrolách podle přehledu překážek ani podle grafického testu překážek.



Dne 25. 11. 2011 v 17.16 hod. v žst. **Nymburk hl. n.** vykolejil posunový díl (elektrická jednotka řady 471 bez cestujících) na výhybce. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 3,9 milionu korun. Příčinou MU bylo **selhání lidského činitele – přestavení výhybky pod jedoucím drážním vozidlem.**



*Dne 5. 12. 2011 ve 14.58 hod. došlo v žst. **Baška** k nedovolené jízdě vlaku Os 3127 za návěstidlo zakazující jízdu. Vlak zastavil ve výhybce, tj. již v postavené vlakové cestě pro protijedoucí vlak Os 3150. Vlaky zastavily na vzdálenost 310 m od sebe. Při MU nevznikla újma na zdraví osob ani škoda. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **selhání lidského činitele – nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního** (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška vlakem Os 3127. **Příspěvajícím faktorem** byla **absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.** **Zásadní příčinou** bylo **nedovolené uvedení vlaku Os 3127 do pohybu v době, kdy hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška zakazovalo jízdu,** a upřednostnění sledování situace podél soupravy odjíždějícího vlaku před pozorováním tratě a návěstí před vedoucím drážním vozidlem a jednáním podle zjištěných skutečností. **Příčinou v systému bezpečnosti** bylo **nepřijetí odpovídajících vlastních opatření k předcházení obdobným MU na základě vydaného bezpečnostního doporučení, č. j. 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, po předchozí MU podobného charakteru, ze dne 16. 2. 2009, v žst. Paskov.**



*Dne 8. 12. 2011 v 6.48 hod. došlo k ujetí 2 nákladních vozů z vlečky elektrárny ve **Chvaleticích**. První vůz po skončení lanového posunu jel samotíží k místu, kde byly na kolejnicích položeny kolejové zarážky, které jeho jízdu nezastavily, a následně pokračoval v nezajištěné jízdě až k výkolejce, na které vykolejil. Za tímto vozem ujel druhý vůz, který následně narazil do prvního vykolejeného vozu. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 168 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** MU byla **vyšší rychlost jízdy drážního vozidla, než jakou byly schopny zvolené prostředky pro zastavení drážního vozidla eliminovat.**

Příspěvajícím faktorem bylo **nesledování dojezdu prvního drážního vozidla na volnou kolej č. 102** a nevěnování zvýšené pozornosti klimatickým podmínkám, které mají vliv na pohyb **drážního vozidla** a na adhezní poměry a dále silný nárazový vítr foukající ve směru jízdy **drážního vozidla.** **Zásadní příčinou** bylo **nedostatečné zajištění drážního vozidla proti ujetí v případě zhoršených povětrnostních podmínek.** **Příčinou v systému bezpečnosti** byl **technologický postup provozovatele vlečky dostatečně nezajišťující drážního vozidla proti ujetí** na jinou kolej při zhoršených povětrnostních podmínkách.

Opatření k předcházení mimořádným událostem

Opatření následující po MU přispívají ke zvyšování bezpečnosti drah. Na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU může Dražní inspekce vydat bezpečnostní doporučení, podle kterého je provozovatel dráhy nebo dopravce povinen přijmout vlastní odpovídající opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy nebo drážní dopravy a oznámit toto opatření Dražní inspekci.

V roce 2011 vydala Dražní inspekce bezpečnostní doporučení k těmto MU:

- **6. ledna 2011, Žďárec u Skutče – Hlinsko v Čechách,** srážka vlaku Os 5301 se sněhovou závějí s následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- upravit postupy obnovování provozování dráhy po MU tak, aby byla prokazatelně zdokumentována vyjádření odborně způsobilých osob ke stavu dráhy a drážních vozidel a obnovení provozování dráhy bylo podmíněno respektováním těchto vyjádření;

- stanovit postup pro činnost výpravčího v situaci, kdy má být vlaku mimořádně stojícímu na trati vydán souhlas k další jízdě, ale výpravčímu jsou známy skutečnosti opravňující k pochybám o sjízdnosti trati;
- stanovit podle místních specifik jednoznačná kritéria nebo jasnou metodiku, za jakých podmínek požádat o vyhlášení zimních opatření;
- využívat pro zajištění bezpečného provozování dráhy lokální informace poskytované pobočkami Českého hydrometeorologického ústavu v krajských městech, a to zejména ve vytipovaných oblastech, kde se při nepříznivé povětrnostní situaci předpokládá výskyt překážek na trati.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah regionálních v České republice.

- **22. ledna 2011, žst. Brno-Maloměřice**, vykolejení nákladního vlaku Rn 52336 na lomu jazyka výhybky č. 43 a následná srážka osobního vlaku Os 4938 se strženou bránou trakčního vedení. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- u všech jazyků, které jsou v provozu déle než 15 let, zkrátit termíny provádění defektoskopických kontrol a provádět u nich vždy takovou defektoskopickou kontrolu, kterou se dají odhalit i skryté vady;
- stanovit maximální dobu životnosti pro jazyky výhybek ve vztahu k jejich době provozu a způsobu namáhání;
- ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy „SŽDC (ČD) S 2/3 Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, v ustanoveních týkajících se kontrolní činnosti, provést takové úpravy, aby organizace kontrol a následných kontrol byla stanovena tak jednoznačně, aby nemohlo dojít k rozporným výkladům těchto ustanovení zaměstnanci na různých úrovních řízení a aby byla jednoznačně stanovena jejich osobní odpovědnost, jak požaduje § 2 odst. (1) písm. b) vyhl. č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách, v platném znění.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bodů bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.

- **2. února 2011, Vodňany - Čičenice**, srážka vlaků Os 18003 a Mn 88850. Drážní inspekce doporučila: Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, a dopravcům České dráhy, a. s., a ČD Cargo, a. s.:

- instalovat a uvést do plnohodnotného provozu na tratích, kde se používá zjednodušené řízení drážní dopravy dle § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, přednostně na železniční regionální trati Čičenice – Volary, vzhledem k opakovanému vzniku závažných nehod a vzhledem ke značné intenzitě drážní dopravy na této dráze, technické (zabezpečovací) zařízení, kterým se vyloučí možné selhání lidského činitele v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, a tím vznik závažných nehod, nehod a ohrožení v drážní dopravě, tj. především nedovolené odjezdy vlaků z dopraven, které byly příčinou vzniku již třech závažných nehod na předmetné dráze;
- provést úpravu technologických postupů ve stanovení kontrolních mechanismů k zabránění selhávání lidského činitele, především k odstranění rutinního jednání provozních zaměstnanců.

Dopravci České dráhy, a. s., v součinnosti s výrobcem drážních vozidel řady 814/914 Regionova, kterým je 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 drážních vozidel řady 914:

A) upravit vstup na stanoviště strojvedoucího a první řadu sedadel v sousedícím oddíle tak, aby:

- při deformaci nárazníků, jejich vražení do skříňe, 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.

B) 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 drážních vozidel řady 814 i 914:

A) změnit konstrukci upevnění krytů sloupků sedadel za odolnější tak, aby nemohly být osoby zraněny utrženými kryty;

B) provést studii proveditelnosti zvýšení bezpečnosti dispozice prostoru sedadel a podokenních stolků s případnou realizací jejího výstupu.

Dražnímu úřadu:

A) přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů dráhy regionální a ostatních zúčastněných dopravců.

B) posoudit:

- a) zda na základě výše uvedených zjištěných skutečností DV řady 814, 914 (014) odpovídají svou konstrukcí a technickým stavem požadavkům bezpečnosti dopravy, obsluhujících a přepravovaných osob ve smyslu § 43 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.;
- b) zda současný stav uvedených DV nevyžaduje opatření ve smyslu ustanovení § 44 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.

- **14. března 2011, Uhersko**, za průjezdu vlaku R 867 železniční stanicí Uhersko došlo k lomu obruče kola 4. nápravy hnacího drážního vozidla. Dražní inspekce doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s.:

- zařadit do systému pravidelné údržby při vyšších stupních údržby provádění defektoskopických zkoušek obručí hnacích drážních vozidel;
- zařadit do vnitřních předpisů o organizačním zajištění údržby drážních vozidel defektoskopické zkoušky obručí po opravách, při nichž dochází k jejich tepelnému zpracování a ovlivnění a po soustružení jízdní plochy;
- zpřísnit na základě závěrů šetření této mimořádné události toleranci pro defektoskopické vady obručí v technických a přejímacích podmínkách „Neopracovávané válcované obruče z nelegované oceli pro HDV“.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních dopravců v České republice.

- **31. března 2011, Čimelice**, sevření vystupující cestující do dálkově ovládaných dveří vlaku Os 7905, následné tažení vlakem, pád a zranění.

Dražní inspekce vzhledem k tomu, že dopravce nepřijal žádná vlastní opatření k předcházení vzniku

mimořádných událostí ze stejných nebo obdobných příčin na základě vydaného bezpečnostního doporučení Drážní inspekci v souvislosti s mimořádnou událostí ze dne 7. 3. 2010 v žst. Ostrava hl. n., opětovně doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s.:

- stanovit mezní hodnotu vůle mezi stlačenými pryžovými lemy rámu nástupních dveří a nástupních dveří hnacích drážních vozidel (dále také HDV) řady 842 tak, aby se minimalizovala možnost přivření končetin osob při současné indikaci uzavření nástupních dveří;
- do systému nižších údržbových stupňů HDV řady 842 zapracovat pravidelnou kontrolu mezní vůle mezi stlačenými pryžovými lemy rámu nástupních dveří a nástupních dveří;
- doplnit obvod kontroly uzavření nástupních dveří HDV řady 842 zařízením spolehlivě kontrolujícím úplné uzavření dveří po celé jejich délce;
- úpravou vnitřního ovládacího madla nástupních dveří HDV řady 842 zamezit pneumatickému uzavírání nástupních dveří při poloze ovládacího přepínače nástupních dveří S131/S132 v poloze „OL“ nebo „OP“, po nechtěné iniciaci vyvolané nastupujícím cestujícím, který při nastupování ovládací madlo lehce vyklopí ve směru uzavření dveří;
- doplnit obvod zadání výkonu HDV 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 platných pro všechna DKV 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 uvedených bezpečnostních doporučení i u jiných provozovatelů drážní dopravy v České republice, kteří používají při provozování drážní dopravy HDV řady 842.

- **21. dubna 2011, DP Ostrava, a. s., zast. Tylova**, těžká újma na zdraví s následkem smrti cestujícího vystupujícího z tramvaje linky č. 17. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci Dopravní podnik Ostrava, a. s.:

- vybavit drážní vozidla, motorové a vlečné tramvajové vozy všech typů, určená k přepravě cestujících, technickým zařízením zajišťujícím dodržení minimální doby 3 sekund trvání zvukové výstrahy a optické výzvy (návěst „Nevystupujte – nenastupujte“) před zavíráním dveří pro ukončení výstupu a nástupu cestujících, a to tak, aby se dveřní křídla dala do pohybu až po uplynutí doby trvání zvukové výstrahy a optické výzvy (návěst „Nevystupujte – nenastupujte“);
- stanovit jednotnými technologickými postupy pravidla zajištění účelné a efektivní kontroly bezpečnosti při provozování drážní dopravy, tj. určení zaměření, rozsahu a četnosti prováděných kontrol, vč. stanovení odpovědnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců za provedení kontroly a průběžného vedení dokumentace o všech provedených kontrolách.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení, obsaženého v bodě 1 bezpečnostního doporučení, i u jiných dopravců na drahách tramvajových v České republice.

- **5. června 2011, Ivanovice na Hané – Vyškov na Moravě**, vykolejení 13 vozů za jízdy nákladního vlaku Vn 52061. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- stanovit maximální dobu životnosti pryžových podložek pod patou kolejnice z důvodu jejich prokazatelné degradace vlivem provozu a klimatických podmínek;
- stanovit maximální hodnoty opotřebení pryžových podložek pod patou kolejnice a maximální počet takto opotřebovaných podložek na určený úsek trati, při jehož dosažení bude nutné uskutečnit výměnu pryžových podložek pod patou kolejnice nebo přijmout účinná opatření pro zajištění bezpečnosti;
- stanovit maximální dobu životnosti nebo maximální hodnotu opotřebení dvojitých pružných kroužků v případě jejich umístění v uzlu upevnění kolejnice k podkladnici;
- do příchodu zvýšených teplot v roce 2012 provést mimořádnou kontrolu technického stavu pryžových podložek pod patou kolejnice na všech bezstykových kolejích starších 10 let;
- do příchodu zvýšených teplot v roce 2012 provést mimořádnou kontrolu technického stavu a zachování pružících schopností dvojitých pružných kroužků na všech bezstykových kolejích starších 10 let;
- do příchodu zvýšených teplot v roce 2012 provést mimořádné ověření znalostí u všech vedoucích zaměstnanců, kteří se podílejí na kontrolní činnosti, údržbě a odstraňování závad na bezstykové koleji;
- zpracovat analýzu všech možných pracovních úkonů a činností potřebných při údržbě a kontrolách tratí, stanovit průměrnou časovou náročnost a výsledky analýzy porovnat se skutečnými personálními kapacitami, které jsou pro tyto činnosti k dispozici. Na základě výsledků přijmout další případná opatření.

Drážnímu úřadu posoudit:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace prvních pěti výše uvedených bodů bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.

- **11. července 2011, Olomouc hl. n.**, srážka nákladního vlaku Pn 67261 na vyloučené výhybce s nářadím a zařízením používaném pro opravu uvedené výhybky. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- stanovit osobám, odpovědným za krytí vyloučených míst ve stanici, technologický postup krytí v případech, kdy krytí vyloučených míst ve stanici přenosným návěstidlem s návěstí „Stůj“ nelze provést, a to znemožněním náhodného postavení všech možných jízdních cest na kryté místo zabezpečovacím zařízením nebo zajištěním výhybky či výkolejky (kolejové zábrany).

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah železničních v České republice.

- **29. července 2011, Okříšky – Jihlava**, opětovné vykolejení a nakolejení přepravované parní lokomotivy za jízdy služebního vlaku 1. nsl 62870 a po vjezdu do žst. Jihlava vykolejení dalších 3 historických vozů. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s.:

- sjednotit údaje v předpisu ČD D2/1 Doplněk s technickými údaji k Dopravním předpisům, z přílohy Tabulka 1h Hnací vozidla historická, se základními technickými údaji drážních vozidel uvedenými v Průkazech způsobilosti.

Drážnímu úřadu posoudit:

- přijetí vlastního bezpečnostního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení a zajištění realizace opatření pro bezpečnou přepravu parních lokomotiv (viz opatření ředitele O12 č. j.: 1695/2011-O12) i u ostatních dopravců v České republice.

- **23. srpna 2011, Praha-Libeň**, nedovolená jízda vlaku Os 9326 kolem hlavního (cestového) návěstidla do postavené posunové cesty s následnou srážkou s posunovým dílem. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“, č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, č. j. 739/2010/DI, ze dne 15. 12. 2010, a č. j.: 355/2012/DI, ze dne 01. 06. 2012;
- na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude evropský vlakový zabezpečovač ETCS zaveden, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo (např. systém VNPN bezpečnostním systémem výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla);
- ve stanicích trvale obsazených výpravčím, který řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní žst. a přilehlých mezistaničních úsecích, neprovádět výpravu vlaku s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru určeném k výstupu a nástupu cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti.

Dopravci České dráhy, a. s.:

- urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit tohoto zabezpečovače;
- upravit jednotné technologické postupy před uvedením vlaku s přepravou cestujících do pohybu, který stojí v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících ve stanici, kde je povolena výprava vlaku postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti tak, aby zahájení postupu před uvedením vlaku do pohybu vždy inicioval strojvedoucí vedoucího DV, a to návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou ústně, návěstní pomůckou nebo technickým zařízením.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.
- **17. října 2011, Ostrava-Třebovice – Děhylov**, za jízdy vlaku Os 3442 došlo ke zlomení kardanové hřídele hnacího drážního vozidla řady 843 a srážce této součásti s příčným pražcem kolejového roštu v prostoru železničního přejezdu a následnému úniku provozních kapalin a požáru. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s.:

- upevňovat u používaných drážních vozidel vývažky kardanových hřídeli způsobem, který tepelně neovlivní jakost a plasticitu materiálu hřídele;
- zajistit spojovací a kardanové hřídele u používaných drážních vozidel bezpečnostními třmeny nebo klecí proti nežádoucímu poškození okolí hřídelí tak, aby žádná uvolněná část nekontrolovaně rotující hřídele nepřesáhla obrys vozidla, neohrozila bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení

a neohrozila životní prostředí;

- do doby zajištění výše uvedených spojovacích a kardanových hřídelí bezpečnostními třmeny nebo klecí proti nežádoucímu poškození okolí hřídelí při uvolnění hřídele nebo její části zařadit do povinné náplně pravidelné údržby drážních vozidel (provozního ošetření a periodických prohlídek) kontrolu těla trubek těchto kardanových a spojovacích hřídelí, přičemž z preventivního účelu provést jednorázovou kontrolu těla trubek kardanových a spojovacích hřídelí u všech v úvahu přicházejících HDV v nejkratším možném termínu.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u jiných provozovatelů drážní dopravy používajících při provozování drážní dopravy v úvahu přicházející drážní vozidla a při jejich schvalování.

- **22. října 2011, Odbočka Odra**, srážka vlaku Os 3428 se zarážedlem kusé koleje a sloupem trakčního vedení, přičemž došlo k vykolejení všech drážních vozidel vlaku. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače „European Train Control System“ do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“, č. j. 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, a č. j. 739/2010/DI, ze dne 15. 12. 2010;
- na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude do provozu zaveden evropský vlakový zabezpečovač „European Train Control System“, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jež bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo.

Dopravci České dráhy, a. s.:

- urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače „European Train Control System“ tak, aby při uvedení systému na příslušných tratích do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit tohoto zabezpečovače.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení

- **22. listopadu 2011, Hradčany**, srážka vlaku Pn 47824 s nástupištěm. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- v nejkratším možném termínu, nejpozději do konce roku 2012, vykonat mimořádnou kontrolu - prověřit aktuální databázi všech překážek prostorové průchodnosti tratí a porovnat ji se skutečnými překážkami na tratích, a to v celé síti tratí.
- zvolit takový způsob kontroly evidence překážek, aby při přebírání dat po fotogrammetrickém měření nemohlo dojít k nezjištění rozdílného stavu mezi údaji z fotogrammetrického měření a skutečnými překážkami nacházejícími se na trati.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení, a to i u jiných provozovatelů drah, včetně drah regionálních.

- **5. prosince 2011, žst. Baška**, nedovolená jízda vlaku Os 3127 kolem hlavního (odjezdového) návěstidla S1 do postavené vlakové cesty vlaku Os 3150 po předchozím nedovoleném rozjezdu vlaku Os 3127 z prostoru pro výstup a nástup cestujících. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“, č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, č. j.: 739/2010/DI, ze dne 15. 12. 2010, a č. j.: 355/2012/DI, ze dne 01. 06. 2012;
- na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude evropský vlakový zabezpečovač ETCS zaveden, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo (např. systém VNPN bezpečnostním systémem výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla);
- ve stanicích trvale obsazených výpravčím, který řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní žst. a přilehlých mezistaničních úsecích, neprovádět výpravu vlaku s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru určeném k výstupu a nástupu cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti.

Dopravci České dráhy, a. s.:

- urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit tohoto zabezpečovače;
- upravit jednotné technologické postupy před uvedením vlaku s přepravou cestujících do pohybu, který stojí v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících ve stanici, kde je povolena výprava vlaku postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti tak, aby zahájení postupu před uvedením vlaku do pohybu vždy inicioval strojvedoucí vedoucího DV, a to návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou ústně, návěstní pomůckou nebo technickým zařízením.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení.

- **8. prosince 2011, Vlečka ČEZ, a. s. - elektrárna Chvaletice**, ujetí vozů při posunu s následným vykolejením. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy-vlečky a drážní dopravy Advanced World Transport, a. s.:

- zpracovat technologické postupy pro všechny dráhy-vlečky, kde je používán lanový posun, tak, aby zajišťovaly dostatečně účinné postupy pro zajištění DV proti ujetí.

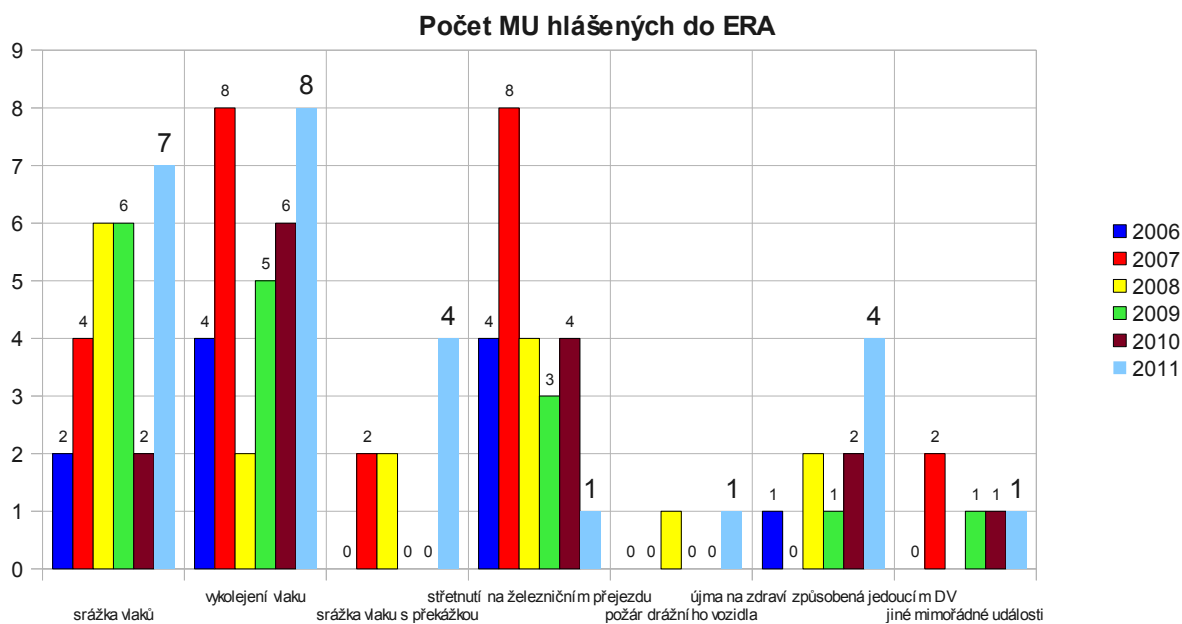
Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů a dopravců na dráhách-vlečkách, kde je používán lanový posun.

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

Během roku 2011 plnila Drážní inspekce povinnosti vůči Evropské železniční agentuře, které vyplývají z platného znění zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a závazků plynoucích z členství ČR v Evropské unii dle směrnice 2004/49/ES (ES). 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,

průběžně informovala o svých zjištěních a vložila do evropské databáze závěrečné zprávy nehod, jejichž šetření dokončila. Během roku 2011 tak byla ERA informována o 26 případech, u kterých Dražní inspekce zahájila šetření zakončené závěrečnou zprávou (ve 2 případech se jednalo o MU z roku 2010). Vždy se jednalo o závažné nehody, nehody nebo ohrožení, u nichž mohlo dojít, případně došlo k vážnému ohrožení bezpečnosti nebo bylo v zájmu prevence MU zapotřebí vydat bezpečnostní doporučení. Meziroční vývoj počtu MU šetřených Dražní inspekcí a nahlášených ERA ukazuje následující tabulka a graf.



	2006	2007	2008	2009	2010	2011
srážka vlaků	2	4	6	6	2	7
vykolejení vlaku	4	8	2	5	6	8
srážka vlaku s překážkou	0	2	2	0	0	4
střetnutí na železničním přejezdu	4	8	4	3	4	1
požár drážního vozidla	0	0	1	0	0	1
újma na zdraví způsobená jedoucím DV	1	0	2	1	2	4
jiné mimořádné události	0	2	0	1	1	1
celkem	11	24	17	16	15	26

Dražní inspekce, jakožto národní vyšetřovací orgán drážních nehod v České republice, je členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při ERA. Jedním z hlavních posláním ERA v oblasti šetření nehod je podle evropské legislativy (Směrnice 2004/49/ES) podpora národních vyšetřovacích orgánů v jejich činnosti, zejména podpora jejich spolupráce při šetření drážních nehod, šíření bezpečnostně významných informací a podpora vzájemné výměny zkušeností. Dražní inspekce je zapojena do práce této Sítě i do činnosti dalších pracovních skupin založených za účelem řešení konkrétních problémů, a také provádí za Českou republiku vůči ERA legislativou stanovené úkony. Všechny tyto aktivity obnáší osobní účast na jednáních, spolupráci pomocí virtuálního prostředí Extranet a databáze ERADIS a mnoho času věnovaného materiálům připravovaných elektronickou korespondenční formou.

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. V únoru na zasedání Sítě národních vyšetřovacích orgánů Drážní inspekce prezentovala závěry ze šetření závažné nehody, která se stala dne 8. 8. 2008 v žst. Studénka. Na podzim pak Drážní inspekce měla prezentovat závěry ze šetření nehody z 29. 5. 2010 na železničním přejezdu mezi Červenou Vodou a Králíky. Vzhledem k časové tísní ERA posunula problematiku železničních přejezdů na plenární zasedání v únoru 2012 včetně prezentace Drážní inspekce.

Drážní inspekce také pokračovala v činnosti pracovních skupin TF2 – klasifikace příčin nehod, která v roce 2011 ukončila svojí pracovní činnost, TF4 – skupina pro vzdělávání vyšetřovatelů, ERAIL – vznik nové evropské databáze MU, skupiny pro spolupráci národních vyšetřovacích orgánů a ERA a expertní skupiny pro plán činnosti Sítě národních vyšetřovacích orgánů. Všechny tyto skupiny pracovaly na rukovětech, které mají za cíl ujednotit postupy a podmínky pro všechny národní vyšetřovací orgány. Kromě toho skupiny zpracovaly i návrhy na úpravy a doplnění Směrnice 49/2004/ES, které se po absolvování příslušných procedur stanou závaznými pro všechny členské země EU. Jedním z největších úkolů bylo dokončení klasifikace příčin MU, která bude součástí nově vznikající databáze MU – ERAIL.

Důležitou roli Drážní inspekce sehrála při dokončování finálního materiálu ERA - „Systémový přístup – prováděcí pokyny pro tvorbu a zavádění systému zajišťování bezpečnosti železnic“, týkajícího se problematiky systému zajišťování bezpečnosti, kde se Drážní inspekce k tomuto materiálu vyjadřovala a upravila český překlad.

V květnu se konalo již druhé společné zasedání Sítě národních vyšetřovacích a národních bezpečnostních orgánů, jehož cílem byla výměna společných informací mezi oběma stranami. Mezi nejpalčivější společné problémy obou zainteresovaných stran se řadí problematika bezpečnostního doporučení, statistika MU, systém zajišťování bezpečnosti a spolupráce mezi ERA a oběma orgány.

Na podzim ERA představila novou vizi práce ERA s národními vyšetřovacími a bezpečnostními orgány a největšími provozovateli drah a dopravců v EU o jejich spolupráci, postupech a koordinovaných činnostech nazvaných Safety Platform. Národní vyšetřovací orgány vyjádřily znepokojení nad vznikem této skupiny, neboť nebyla zcela vysvětlena potřebnost a přínosnost Safety Platform, vhodnost, početnost a forma účasti Sítě národních vyšetřovacích orgánů na jednáních této skupiny. Po vzájemné domluvě nejen s vyšetřovacími, ale i bezpečnostními orgány bylo řešení této problematiky posunuto do roku 2012.

V termínu do 30. září Drážní inspekce zaslala ERA výroční zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU za rok 2010, včetně přehledu přijatých bezpečnostních doporučení a jejich aplikace.

Ačkoliv je mezinárodní činnost Drážní inspekce v rámci ERA velmi náročná, pro Drážní 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.

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během roku 2011 Drážní inspekce vedla s provozovateli drah a drážní dopravy celkem 10 správních 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 MU v drážní dopravě podle § 49 odst. 3 písm. a), respektive nezajistí v souladu s § 49 odst. 3 písm. b) místo MU nebo neprovede dokumentaci stavu v době vzniku MU.

Vznik MU	Důvody pro zahájení SŘ	Pokuta	Výsledek
27. 2. 2010 Písečná	§ 51 odst. 6 písm. a) – neoznámení vzniku MU	100 000 Kč pro každého účastníka řízení	Odvolací orgán potvrdil rozhodnutí Drážní inspekce, výši pokuty snížil na 10 000 Kč Pokuta uhrazena
20. 3. 2010 Ostrava	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	20 000 Kč	Pokuta uhrazena
22. 3. 2010 Pečky	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	15 000 Kč pro každého účastníka řízení	Odvolací orgán správní řízení zastavil
30. 4. 2010 Čičenice	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU		Správní řízení zastaveno
14. 8. 2010 Hulín - Třebětice	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	6 000 Kč pro každého účastníka řízení	Odvolací orgán potvrdil rozhodnutí Drážní inspekce dle písm. a) a zrušil rozhodnutí dle písm. b) (pokuta dle písmene a) vyměřena na 5 000 Kč) Pokuta uhrazena
22. 12. 2010 Postřelmov	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	16 000 Kč	Pokuta uhrazena
25. 2. 2011 Senice na Hané	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	7 000 Kč	Pokuta uhrazena
22. 3. 2011 Zábřeh na Moravě	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	5 000 Kč	Pokuta uhrazena
26. 4. 2011 Albrechtice u Českého Těšína	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	300 000 Kč	Dosud neuzavřeno
8. 2. 2011 Liberec	§ 51 odst. 6 písm. a) – neoznámení vzniku MU	5 000 Kč	Pokuta uhrazena

SHRNUTÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

V roce 2011 byl zaznamenán pokles počtu MU téměř na všech dráhách. Závažnost MU však tento vývoj nijak neovlivnil, neboť byl zaznamenán rekordní počet závažných nehod (15) oproti roku 2010, kdy se stalo 5 závažných nehod. Drážní inspekce šetřila příčiny a okolnosti vzniku závažné nehody v 7 případech na dráhách celostátních, ve 2 případech na dráhách regionálních, a po jednom případě na vlečce, dráze tramvajové a dráze trolejbusové. **Z bezprostředních příčin na straně provozovatelů došlo v roce 2011 k 26,6 % MU.**

Pokles počtu MU rovněž neměl vliv na následky MU. Naopak v roce 2011 Drážní inspekce zaznamenala **nejvyšší počet usmrcených osob (280)**, tzn. oproti roku 2010 o 30 osob více. Největší podíl na počtu usmrcených osob na dráhách představují střety drážních vozidel s osobami na místech veřejnosti nepřístupných. Zraněných osob evidovala Drážní inspekce v roce 2011 o 19 více než v roce 2010. Z bezprostřední příčiny na straně provozovatelů bylo v roce 2011 usmrceno 8 osob, což je stejná hodnota jako v roce 2010.

Příznivý vývoj byl zaznamenán v počtech MU i jejich následků při střetnutích na železničních přejezdech. Počet MU se oproti mimořádně tragickému roku 2010 snížil o 85, počet usmrcených osob o 15 a počet zraněných o 19. V drtivé většině nehod na železničních přejezdech bylo příčinou MU 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 2011 se opět zvýšil počet případů střetů drážních vozidel s osobami. Všechny tyto MU byly způsobeny neopatrným chováním zúčastněných osob a ve většině případů skončily jejich smrtí. Počet těchto MU na dráze celostátní, regionální a vlečce se ve srovnání s rokem 2010 zvýšil o 21 a **počet usmrcených osob dokonce o 33.** Do této statistiky jsou rovněž započítány osoby, které jednaly v sebevražedném úmyslu. Drážní inspekce se v rámci svých preventivních kampaní již v minulosti zaměřila na tyto MU a upozornila na to, že přecházení kolejí nebo pohyb osob v místech veřejnosti nepřístupných je velice nebezpečný a tito lidé hazardují se svým životem.

Pokračující prioritou Drážní inspekce v roce 2011 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 209 případům MU a v 28 případech zahájila vlastní zjišťování příčin a okolností vzniku MU v plném rozsahu, tj včetně vydání závěrečné zprávy. K ukončeným případům vydala Drážní inspekce 71 bezpečnostních doporučení.

Z podrobných analýz vývoje nehodovosti, jejich příčin a následků, realizace, respektive nerealizace Drážní inspekcí v minulosti vydaných bezpečnostních doporučení, ale i rozsahu, úrovně a četnosti preventivních kontrol přímo v provozu, ať už ve formě interních kontrol ze strany provozovatelů, nebo preventivních inspekcí orgánů státní správy, jednoznačně vyplývá, že k řadě MU vůbec nemuselo a nemusí docházet. **Klíčovým a ničím nenahraditelným nástrojem k předcházení MU, a tedy udržování (zvyšování) úrovně bezpečnosti na dráhách, je výkon státního dozoru ve věcech**

drah.

V rámci státního dozoru Dražní inspekce jednak důsledně dozороvala šetření MU prováděných provozovateli, tzn. zejména objektivní stanovení všech příčin a odpovědnosti za jejich vznik a přijímání adekvátních (účinných) opatření k předcházení vzniku MU, a jednak prováděla neohlášené preventivní inspekce přímo v provozu. Jejich intenzita však musela být v důsledku úsporných opatření snížena, i když **prevence má svůj význam tehdy, je-li prováděna kontinuálně, systémově a bez jakéhokoliv omezování.**

VÝKON STÁTNÍHO DOZORU



VÝKON STÁTNÍHO DOZORU

Stejně jako v předešlých letech tvořil **státní dozor ve věcech drah (SD)** i v roce 2011 **důležitou, ne-li zásadní součástí činnosti Drážní inspekce**, a to jednak **v oblasti prevence a bezpečnosti drážního provozu, tak i při samotném zjišťování příčin a okolností vzniku MU**. 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, vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, vyhláška č. 175/2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, a nařízení vlády č. 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 směřován do oblasti MU a jejich předcházení, na rozdíl od výkonu SD prováděným Drážním úřadem, který je například pověřen dozorem nad plněním podmínek a požadavků osvědčení o bezpečnosti, plněním přijatého systému zajišťování bezpečnosti dopravy u dopravců apod. a **který vykonává systémový dohled nad bezpečností. Zároveň je SD pro Drážní inspekci nenahraditelným nástrojem pro udržení kvalifikační úrovně inspektorů Drážní inspekce díky kontaktu s realitou každodenního provozu.**

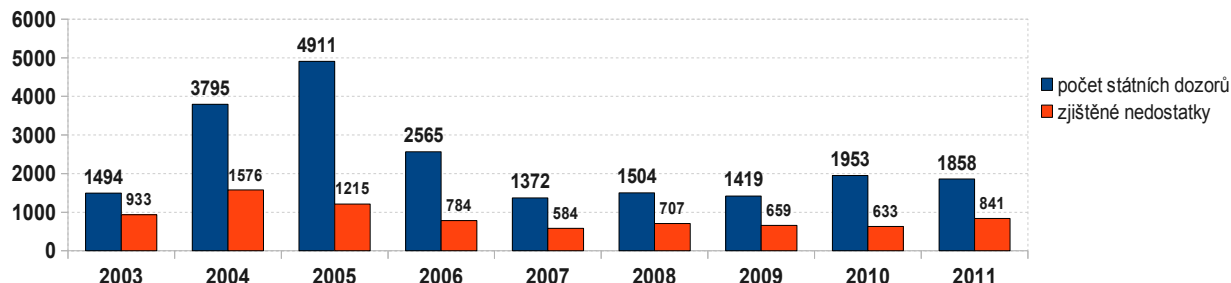
Druhy státního dozoru v roce 2011

Drážní inspekce v praxi používala čtyři typy státních dozorů:

- **Oznámený státní dozor (OSD)** – rozsáhlý státní dozor zaměřený na administrativní náležitosti provozovatele, na něž se provozovatel potřebuje připravit. Kontrolovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly. V podmínkách Drážní inspekce se z pravidla jedná o SD nad spisem ze šetření MU či stanovenými postupy souvisejícími s okolnostmi vzniku MU;
- **Namátkový státní dozor (NSD)** – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev, kdy z důvodu objektivit není žádoucí předchozí vyrozumění provozovatele. Namátkový SD má významnou úlohu při zjišťování skutečné situace v drážním provozu, odhalování potenciálních rizik a nedostatků ohrožujících bezpečnost provozu. V podmínkách Drážní inspekce se jedná například o inspekce ve vlakových soupravách, stavu tratí, dodržování technologických postupů apod.;
- **Státní dozor na mimořádné události (SDMU)** – státní dozor zaměřený na kontrolu nad činností provozovatelů při šetření MU, zejména objektivní stanovení všech příčin a přijetí odpovídajících opatření pro předcházení MU;
- **Následný státní dozor (SDN)** – státní dozor vykonaný za účelem ověření odstranění dříve zjištěných nedostatků, a to formou namátkového i oznámeného státního dozoru.

V roce 2011 vykonala Drážní inspekce celkem **1 858 státních dozorů**, z toho 141 oznámených SD, 1 238 namátkových SD, 378 SD nad činností provozovatelů drah a dopravců na místě vzniku MU a 101 SD následných.

Vývoj státních dozorů



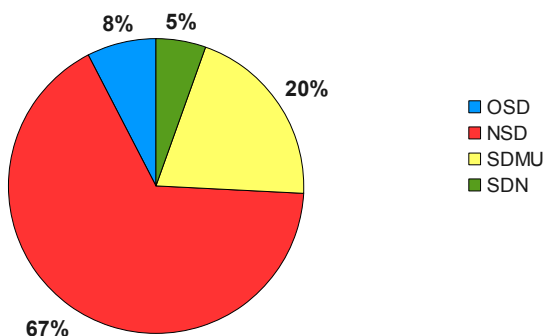
Drážní inspekce i nadále kladla velký důraz na výkon namátkových SD, které mají zásadní vliv a význam pro prevenci MU, mapují skutečnou situaci v drážním provozu, mají větší vypovídací hodnotu a v neposlední řadě jsou z hlediska organizace práce Drážní inspekce i pro dozorované subjekty efektivnější. Podrobné dělení jednotlivých typů státních dozorů podle druhů drah ukazuje následující tabulka. Pro srovnání jsou v následující tabulce uvedeny i souhrnné hodnoty roku 2010:

Dráha	Výkon státního dozoru							
	OSD		NSD		SDMU		SDN	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Celostátní a regionální	130	102	1144	1160	330	341	99	80
Vlečka	57	23	12	13	11	13	27	10
Speciální (metro)	0	1	4	0	4	3	0	0
Tramvajová a trolejbusová	11	14	65	53	24	21	4	2
Lanová	14	1	9	12	1	0	7	9
Celkem	212	141	1234	1238	370	378	137	101

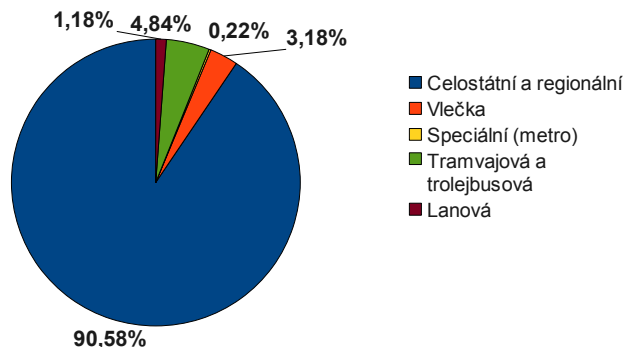
ROZBOR STÁTNÍCH DOZORŮ V ROCE 2011

Ve výkonu SD se Drážní inspekce držela nastaveného směru a upřednostňovala výkon **namátkového SD**, který považuje za nejdůležitější nástroj v oblasti prevence předcházení vzniku MU. Jeho podíl činil v tomto roce 67 % ze všech státních dozorů. Nejvíce SD bylo vykonáno na dráze celostátní a regionální (90,58 %), dále pak na tramvajových a trolejbusových dráhách (4,48 %), vlečkách (3,18 %).

Druhy státních dozorů v roce 2011



Dělení státních dozorů v roce 2011 dle drah



Při 1 858 SD v roce 2011 bylo zkontrolováno nebo **bylo kontrolou dotčeno:**

- **325** – železničních stanic, dopraven a zastávek;
- **1 722** – osob – zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením především na jejich zdravotní a odbornou způsobilost a plnění povinností stanovených právními předpisy při bezpečném provozování dráhy a drážní dopravy;
- **412** – hnacích drážních vozidel;
- **3 273** – tažených drážních vozidel;
- **661** – vlakových souprav;
- **714** – železničních přejezdů a přechodů.

Vývoj výkonu státního dozoru

V důsledku úsporných opatření pro rok 2011, které se na Drážní inspekci musely projevit ve snížení počtu zaměstnanců, došlo i ke snížení pracovních výkonů. Protože primárně má Drážní inspekce zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU, omezila Drážní inspekce vedle doplňkových činností i výkon SD. Přestože v celkovém součtu omezení SD nevypadá jako výrazné, tak ve skutečnosti se srovnatelné úrovně podařilo dosáhnout omezením SDN a OSD, které jsou časově i administrativně náročnější.

Změny ve výkonu SD se ale nevyhnuly ani NSD. Zatímco v předchozích letech byly NSD vykonávány s nejrůznějším zaměřením a určitých kritérií (intenzita provozu, výskyt MU, časové hledisko, tj. výskyt DI na určitém místě jednou za určité časové období apod.) dle Drážní inspekce, tak v roce 2011 stále intenzivněji na základě podnětů laické i odborné veřejnosti nebo v souvislosti s již nastalou MU.

Výraznou prioritu v roce 2011 i nadále měly **namátkové SD**, které mají stěžejní význam pro prevenci MU. V roce 2011 Drážní inspekce vykonala celkem 1238 NSD, což je obdobné jako v roce předchozím. **Celkový počet OSD** byl v tomto roce **snížen oproti roku 2010 o téměř 12 %**. U **SDN** činí **pokles o necelých 20 %**.

Výkon SD byl stejně jako v roce 2010 nejvíce zaměřen na dráhy celostátní a regionální a zároveň došlo k poklesu výkonu SD na vlečkách. Uvedené změny trendu ve výkonu SD byly reakcí především na počet MU na celostátních a regionálních dráhách. Výkon SD byl Drážní inspekcí logicky směřován do oblasti zjišťování příčin a okolností vzniku MU na dráhách, kde dochází ke vzniku MU nejvíce.

Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD

SD ve věcech drah bylo v roce 2011 zjištěno **celkem 841 nedostatků**, což je o 208 více než v roce 2010 a jedná se jednoznačně o značný nárůst oproti minulému roku. Nejzávažnější z nich se, tak jako v předešlých letech, týkaly **nedostatečných rozhledových poměrů** na železničních přejezdech, **stavů železničních tratí, spisů MU, postupů při šetření MU a nevyhovujícího technického stavu železničních přejezdů**. Správné rozhledové poměry na železničním přejezdu a technický stav přejezdů 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 Drážní inspekce v roce 2011 je uveden v následující tabulce:

2011 Dráha	Počet		Podíl nedostatků na 1 státní dozor
	Státních dozorů	Zjištěných nedostatků	
Celostátní a regionální	1683	750	0,45
Vlečka	59	73	1,24
Speciální	4	0	0
Tramvajová a trolejbusová	90	17	0,19
Lanová	22	1	0,05
Celkem	1858	841	0,45

V roce 2011 Drážní inspekce výkonem SD zjistila nejrůznější nedostatky, a to jak nedostatky čistě administrativního charakteru, které měly jen minimální vliv na zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tak i závady, které bezprostředně ohrožovaly bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Mezi závažná zjištění při výkonu SD v tomto roce lze zařadit **jednoznačně zhoršený stav železničních tratí**, konkrétně železničního svršku (například poškození příčných pražců, nedostatečné dotažení a neúplnost drobného kolejiva aj.), ale třeba i nedostatečnou viditelnost návěstidel. Přitom jejich řádný stav je základním předpokladem k bezpečnému provozování drážní dopravy. K největším nedostatkům v této oblasti patří například třístametrový úsek trati mezi Nezamyslicemi a Brnem, kde bylo zjištěno více než 80 % uvolněných a nefunkčních upevňovadel v obou kolejnicových pásech na bezстыkové koleji. Dají se zde zařadit například i nedostatky, které byly zjištěny mezi železniční stanicí Zákolany a Kralupy nad Vltavou, kde v tomto úseku bylo na některých místech zjištěno v průměru 30 až 40 % (v některých částech 70 až 80 %) volných, případně chybějících upevňovadel. Uvedené nedostatky se týkaly i železničních stanic, kdy například ve výhybně Dluhonice byl zjištěn zhoršený stav železničního svršku a provozovatel dráhy byl okamžitě vyzván k přijetí opatření k zajištění bezpečnosti. Závažné nedostatky ovšem nebyly vždy pouze na straně provozovatele dráhy. Drážní inspekce zjišťovala problémy s funkčností blokování nástupních dveří, přičemž cestující nebyli na tuto skutečnost upozorněni a dveře šlo lehce otevřít i při vysokých rychlostech, v některých případech byly otevřeny přímo za jízdy. V dalších případech bylo zjištěno neuzamčení předních nebo zadaných přechodových dveří, špatné uložení nákladu na soupravě nákladního vlaku nebo nezajištění bezpečnosti cestujících při příchodu/odchodu k/od vlaku. K nápravě těchto zjištěných nedostatků došlo až po výzvě pověřené osoby Drážní inspekce.

Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2011	
Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
Provozní schopnost dráhy (měření, kontrola, údržba)	164
Mimořádné události (šetření, nahlašování, vedení spisu)	103
Nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech	83
Nevyhovující technický stav železničních přejezdů	77
Viditelnost návěstí a návěstidel a stav návěstní soustavy	67
Vlakové soupravy (vybavení, sestavení, závady drážních vozidel)	61
Činnost pověřené osoby na místě vzniku mimořádné události	40
Zveřejnění jízdního řádu a jeho změn	16
Viditelnost výstražníků a výstražného kříže z pozemní komunikace	10

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 přispívají k zachování bezpečného systému fungování drah stejnou měrou jako opatření následující po MU, a proto patří ke stěžejním nástrojům potřebným k zajištění bezpečnosti na dráhách.

Stále více musela Drážní inspekce využívat telefonických výzev k bezodkladnému odstranění zjištěných nedostatků, respektive učinění opatření ze strany provozovatele před jízdou prvního drážního vozidla, z důvodu bezprostředního ohrožení provozování dráhy a/nebo drážní dopravy.

Většina provozovatelů nedostatky odstranila, ale v několika případech nedošlo k odstanění zjištěných nedostatků, i když provozovatel tvrdil opak. Při 101 SDN bylo zjištěno celkem 40 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.

Tematické státní dozory

Kromě rutinního výkonu preventivních státních dozorů pokrývajících všechny dráhy, provozovatele drah, dopravce, činnosti a místa na dráhách v celé ČR věnovala v roce 2011 Drážní inspekce systematickým výkonem SD zvýšenou pozornost těmto oblastem:

- **provozování drah v zimních podmínkách** – V souvislosti se sněhovými srážkami na začátku roku bylo na všech dráhách vykonáno celkem **5 SD** s tímto zaměřením a byly zjištěny **celkem 3 nedostatky**.
- **dodržování dávaní zvukové slyšitelné návěsti „Pozor“ před železničními přejezdy** – Při **19 SD**, které byly zaměřeny na dodržování pokynů provozovatele dráhy udílených dopravci, **nebyl zjištěn nedostatek**. Oproti minulému roku, kdy byly zjištěny v této oblasti nedostatky, se jednoznačně jedná o výrazné zlepšení situace v oblasti bezpečnosti na železničních přejezdech.
- **státní dozory ve spolupráci s PČR** – Při společné akci s PČR bylo z celkového počtu **142 zkontrolovaných tramvajových souprav** zjištěno **překročení rychlosti u 11 z nich**. Nejvyšší překročení rychlosti bylo o 11 km/h.

Výkon SD se také zaměřoval na kontroly týkající se plnění opatření k vydaným bezpečnostním doporučením Drážní inspekce nebo účinnosti stanovených opatření po MU.

V souvislosti s MU mezi železniční stanicí Brodek u Přerova a výhybnou Dluhonice, kdy došlo k **poškození drážního vozidla** vlaku za jízdy R 804 **vypadnutým brzdovým špalíkem**, byly provedeny NSD se zaměřením na **zajištění brzdových špalíků** na drážních vozidlech s podvozky typu Görlitz. Ve vytipovaných stanicích bylo zkontrolováno 19 vlaků po provedených technických prohlídkách odborně způsobilými zaměstnanci

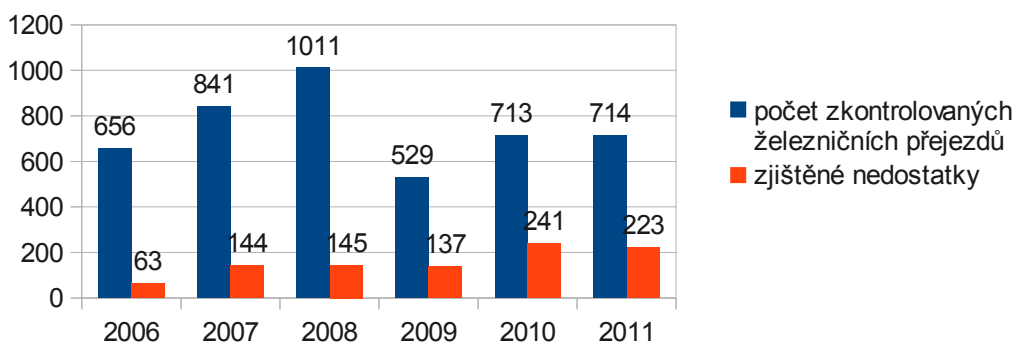
dopravců a u šesti vlaků byl zjištěn alespoň jeden vůz, na kterém nebyla speciální překlopná pojistka zajištěna závlačkou, tzn. byla bezprostředně ohrožena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

Na žádost ministra dopravy se Drážní inspekce zaměřila na odstraňování zjištěných nedostatků při vzniku MU. Jednalo se o MU, kdy došlo ke **srážce vlaků v Kamenných Žehrovicích** a dále ke **srážce vlaků poblíž dopravní Vodňany**. Drážní inspekce mimo jiné v bezpečnostních doporučeních stanovila, že u drážních vozidel řady 814 i 914 (014) je potřeba změnit konstrukci upevnění krytů sloupků sedadel za odolnější tak, aby nemohly být osoby uvnitř drážních vozidel zraněny (například při srážce drážních vozidel) těmito utrženými kryty, k čemuž u výše uvedených MU došlo. Z tohoto důvodu Drážní inspekce provedla kontrolu skutečného stavu u výše uvedených drážních vozidel. **Z celkového počtu 121 zkontrolovaných drážních vozidel nebyly nahrazeny původní plastové upevňovací trny kovovými nýty nebo šrouby na 84 drážních vozidlech (69 %).** Po takto aktivním zásahu ze strany Drážní inspekce přijal provozovatel drážní dopravy nápravná opatření.

Státní dozor na železničních přejezdech

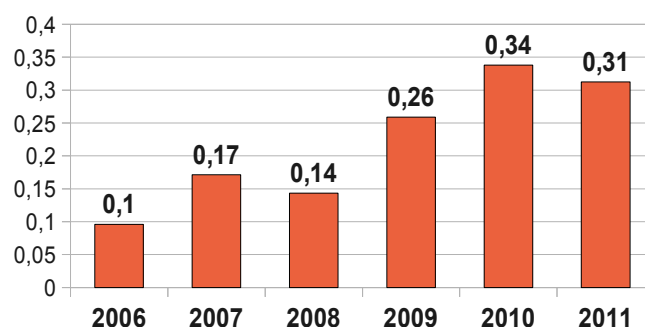
V České republice je evidováno **více než 8 tisíc železničních přejezdů a přechodů**. Každý z nich je potencionálním rizikem a možným místem vzniku MU. Ačkoliv Drážní inspekce nedokáže ovlivnit vznik MU v případě příčiny na straně uživatele pozemní komunikace, může dohlížet na správné provozování železničního přejezdu (přechodu) ze strany provozovatele dráhy. V průběhu roku 2011 formou SD Drážní inspekce **zkontrolovala 714 železničních přejezdů a přechodů**. Na 148 z nich bylo zjištěno celkem 223 nedostatků.

Vývoj státních dozorů na železničních přejezdech



Nejzávažnějšími nedostatky a pochybeními ze strany provozovatele dráhy bylo nezajištění patřičných rozhledových poměrů, čímž došlo ke snížení bezpečnosti železničního přejezdu a ztížení možnosti bezpečného přejetí (přechodu) ze strany uživatele pozemní komunikace. Další nedostatky byly technického charakteru, týkající se stavu přejezdu (umístění ochranného klínu, stavu přejezdové vozovky, stavu žlábků pro okolek drážního vozidla). Na základě vykonaných SD Drážní inspekce zjistila mírný pokles podílu nedostatků na jeden železniční přejezd oproti roku 2010.

Podíl nedostatků na jeden železniční přejezd



Stejně jako v minulém roce bylo i v roce 2011 nepříjemným zjištěním, že provozovatelé drah nadále nedodržují a neplní své povinnosti, které jim ukládají právní předpisy. Dražní inspekce, ze své pozice nezávislého vyšetřovacího a inspekčního orgánu, na všechny zjištěné nedostatky provozovatele dráhy upozornila a o svých zjištěních ve smyslu platné metodiky Ministerstva dopravy informovala Dražní úřad.

Nejčastějšími závadami na železničních přejezdech v roce 2011 byly:

- nedostatečné rozhledové poměry – závady v 83 případech;
- technický stav železničního přejezdu – závady v 77 případech;

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
2011	714	223	0,31

- viditelnost výstražníků a výstražného kříže z pozemní komunikace – závady v 10 případech. Výkon SD na základě podnětů

V rámci prošetřování podnětů a stížností občanů a institucí formou **oznamovaného a namátkového SD** bylo zkontrolováno 16 železničních přejezdů, 1 lanová dráha, 14 vlakových souprav, 6 úseků železničních tratí, 1 vlečka a 6 stanic. Mezi nejzávažnější nedostatky zjištěné Dražní inspekcí v roce 2011 díky podnětům občanů a institucí stejně jako v letech minulých patří:

- nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech;
- neodpovídající technický stav železničních přejezdů;
- Překročení nejvyšší dovolené rychlosti vlaku.

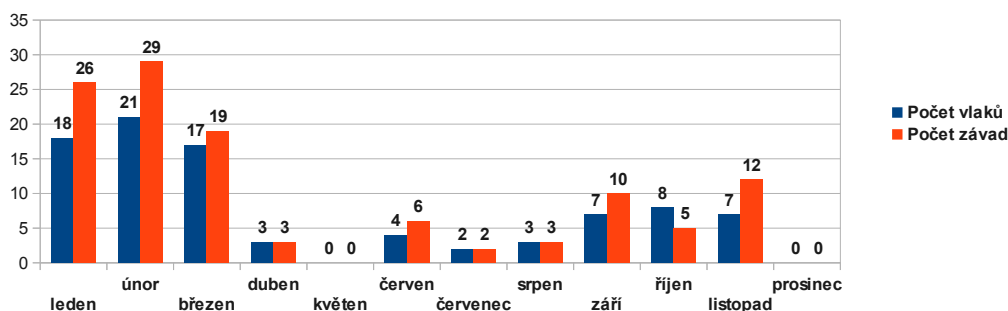
Výkon státního dozoru na základě podnětu		
Kontrolovaná oblast	Počet dozorů	Počet nedostatků
Železniční přejezd	16	10
Lanová dráha	1	0
Vlaková souprava	14	11
Železniční stanice	6	0
Vlečka	1	11
Úsek železniční trati	6	4
Celkem	44	36

Výkon kontrol kultury cestování

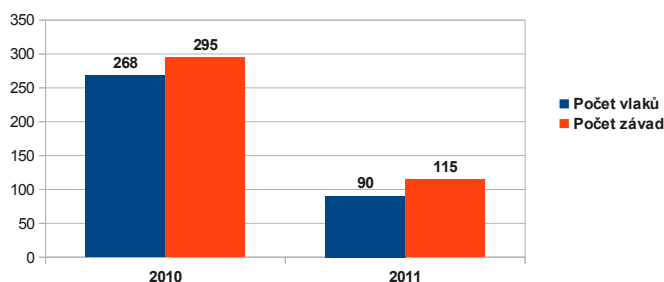
V rámci efektivní státní správy Drážní inspekce již několik let v rámci doplňkové činnosti při výkonu SD vykonává na základě žádosti Ministerstva dopravy též kontroly zaměřené na plnění smlouvy o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě, uzavřené mezi Ministerstvem dopravy a Českými drahami, a. s. V roce 2011 byly prováděny kontroly ve vlacích kategorie EuroCity, InterCity, EuroNight, Expres, Rychlík a Spěšný vlak. Drážní inspekce v tomto roce zkontrolovala celkem 90 vlaků, kde zjistila 115 závad. Nejčastější závady se týkaly čistoty interiéru nasazených drážních vozidel a nedostatků na hygienických zařízeních vozu. Na základě těchto kontrol Ministerstvo dopravy vyměřilo dopravci pokuty, jejichž celková výše přesahovala jeden milion korun. Tyto kontroly jednoznačně přispívají ke zvyšování kvality a kultury cestování a současně slouží pro zjišťování skutečného stavu vlaků, které je důležité pro Ministerstvo dopravy.

Jak je patrné z vývoje počtu těchto kontrol, tak v roce 2011 došlo ke snížení jejich četnosti oproti roku 2010. Uvedený pokles byl zapříčiněn snížením počtu zaměstnanců Drážní inspekce v rámci nařízených úsporných opatření Ministerstva dopravy.

Vývoj kontrol kultury cestování
v roce 2011



Srovnání počtu kontrol kultury cestování
2010 - 2011



SHRNUTÍ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

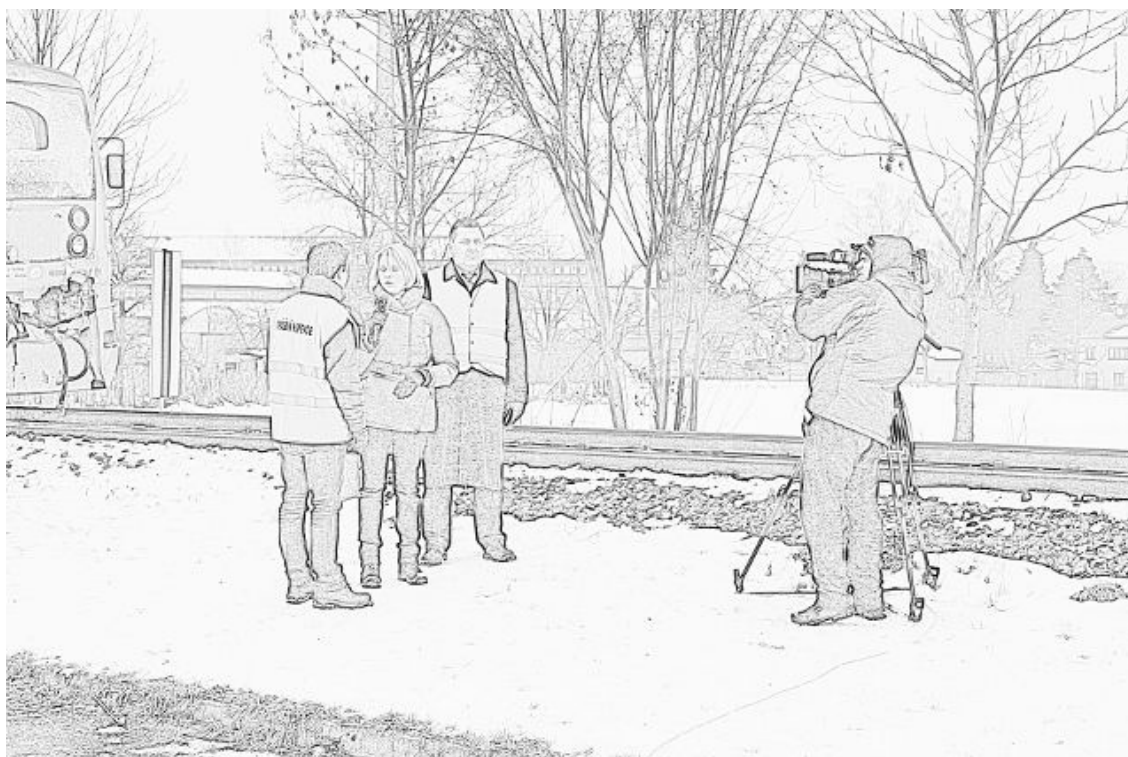
Vývoj výkonu SD na Drážní inspekci navazoval na předcházející léta a zaměřoval se především na zjišťování příčin a okolností vzniku MU a na potencionální bezpečnostní rizika. Drážní inspekce svými výsledky v oblasti SD v roce 2011 prokázala svou velmi důležitou preventivní roli pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

V důsledku úsporných opatření pro rok 2011, které se na Drážní inspekci musely projevit ve snížení počtu zaměstnanců, došlo i ke snížení pracovních výkonů. Protože primárně má Drážní inspekce zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU, omezila Drážní inspekce vedle doplňkových činností i výkon SD. Přestože v celkovém součtu omezení SD nevypadá jako výrazné, tak ve skutečnosti se srovnatelné úrovně podařilo dosáhnout omezením SDN a OSD, které jsou časově i administrativně náročnější.

V roce 2011 vykonala Drážní inspekce celkem **1 858 státních dozorů**. **Větší část** byla tvořena **namátkovými státními dozory**, které Drážní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku MU. Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2011 zjištěno **celkem 841 nedostatků**.

Velkou pozornost při výkonu SD Drážní inspekce věnovala železničním přejezdům, kde dochází k nárůstu počtu zjištěných nedostatků. V průběhu roku 2011 formou SD Drážní inspekce **zkontrolovala 714 železničních přejezdů a přechodů**, na nichž bylo **zjištěno 223 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 **44 státních dozorů**, při nichž bylo zjištěno **36 nedostatků**.

KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ



OTEVŘENÁ KOMUNIKACE

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

Dražní inspekce v médiích

V roce 2011 pokračovala Dražní inspekce v systematické a otevřené komunikaci s veřejností a médii. Systém informování médií i veřejnosti je na Dražní inspekci založen především na „poptávce“ po informacích ze strany médií a závažnosti MU. Primárně jsou **informace poskytovány telefonicky** nebo **pomocí SMS zpráv**, v případě většího zájmu o konkrétní MU nebo jedná-li se o závažnější MU, jsou informace shrnuty do **krátkých zpráv** a **prezentovány na webu** Dražní inspekce. Systém včasného informování o závažných nehodách a nehodách, který na Dražní inspekci funguje řadu let, umožnil veřejnosti sledovat aktuální dění na dráhách on-line na zpravodajských serverech i na webu Dražní inspekce, který byl v případě vzniku závažnějších nehod několikrát denně aktualizován a přinášel čerstvé informace a snímky z místa nehody a hlavně zamezoval šíření nejrůznějších spekulací a dezinformací. **Webový prostor** Dražní 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 Dražní inspekci jako příkladnou a v případě potřeby se s důvěrou obracela na odpovědné zaměstnance Dražní inspekce s žádostí o doplňující informace.

Novinkou v systému on-line informování bylo založení profilu na sociální síti **FaceBook**, kde stejně jako na webových stránkách Dražní inspekce vkládala aktuální informace o MU. Během krátké doby se profil Dražní inspekce na této sociální síti stal jedním z vyhledávaných zdrojů informací. Lidé zde měli možnost shlédnout aktuální fotografie z místa MU i se průběžně dovídat o zjištěných ze šetření z míst MU. Aktivita na sociální síti pak umožňuje Dražní inspekci lepší a rychlejší zpětnou vazbu v podobě komentářů návštěvníků těchto stránek, jež připojovali názory k aktuálním MU.

Vydáváním **tiskových zpráv** informovala Dražní inspekce o MU velkého rozsahu, statistických výstupech, nezvykle vysokém počtu MU nebo usmrcených na železnici v krátkém časovém úseku. Během roku 2011 Dražní inspekce vydala **46 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 2011	Datum
Na dráhách zahynulo nejvíce lidí za poslední čtyři roky	5. 1.
Trať č. 197 Volary – Čičenice – trať, kde umírali cestující	4. 2.
Opět dva vlaky proti sobě na jedné koleji	25. 2.
Lidé na přejezdech umírali pouze v Olomouckém kraji	1. 4.
100 mrtvých při střetu vlaku s osobou – nejvíce za 4 roky	16. 6.
Tři nehody na přejezdech během hodiny – jeden zraněný	22. 7.
Za prázdniny zemřelo na přejezdech šest lidí	1. 9.
200 usmrcených při střetu vlaku s osobou	5. 12.

V souvislosti se zveřejněním nepravdivých výsledků z mimořádné veřejnosprávní kontroly ze strany Ministerstva dopravy, která na Drážní inspekci proběhla během měsíce března, v médiích, MU ze dne 22. 1. 2011 v Brně-Maloměřicích, výsledky státních dozorů týkajících se stavu tratí mezi Brnem-Maloměřicemi a Kuřimí a Slavonicemi a Kostelcem u Jihlavy, při nichž byl opakovaně zjišťován špatný stav železničního svršku a neodstraňování zjištěných závad při pravidelných kontrolách a prohlídkách, a opakovaných útoků na nezávislost Drážní inspekce uspořádala 5. dubna Drážní inspekce ve své historii **druhou tiskovou konferenci**. Ještě před touto konferencí pak Drážní inspekce vyzvala otevřeným dopisem předmětného provozovatele k předložení důkazů o údajné závislosti Drážní inspekce, ze které ji v médiích obvinil jeho mluvčí. Na tiskové konferenci generální inspektor Drážní inspekce odsoudil útoky na Drážní inspekci, zveřejnil veškeré informace vztahující se k šetřeným závažným kauzám a zásadním zjištěním Drážní inspekce mající vliv na bezpečnost drážního provozu a poskytl přítomným novinářům úplný protokol z veřejnosprávní kontroly, včetně argumentů a námitek proti tomuto protokolu zaslaných na Ministerstvo dopravy a dalších dokladů k tzv. zjištěním z kontroly, aby si veřejnost sama udělala obrázek o pravdě. Zároveň generální inspektor vyzval k provedení kontrol ve všech organizacích v resortu dopravy ze strany Nejvyššího kontrolního úřadu.



Foto: Michal Mareš, Obzor

Drážní inspekce po celý rok 2011 vstřícně přistupovala k **žádostem o informace** jak ze strany médií, tak veřejnosti. Jako státní úřad je Drážní inspekce **podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím**, v platném znění, povinna na základě žádosti poskytovat informace vztahující se k její činnosti. **Během roku 2011 obdržela Drážní inspekce tři žádosti o informace**. Žadatelé požadovali především informace týkající se výsledků šetření příčin a okolností MU. Spolu s těmito žádostmi se Drážní 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 MU**. Vedle šetření nehod a provádění inspekcí 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 2011 zaměřila na jednu z nejsmutnějších oblastí – zbytečné úrazy dětí a mládeže na železnici.

I v roce 2011 se Dražní inspekce podílela spolu s Českými drahami, Policií ČR a záchranářskými složkami pod záštitou BESIPu Ministerstva dopravy, Plzeňského kraje a Magistrátu hlavního města Prahy na Preventivním vlaku. Cílem všech partnerů bylo přispět ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Cesta Preventivního vlaku v roce 2011 vedla do **Plzně** (26. a 27. 4.) a **Prahy-Radotína** (28. a 29. 4.). Dražní inspekce využila této preventivní akce k prezentaci filmů z vlastní tvorby *Hazardéry železnice zabíjí* a *Řidič – postrach přejezdů*, které se promítaly v rámci Kinematovozu. Následovala přednáška odborného lektora prezentujícího před návštěvníky téma železničních přejezdů a potenciálního nebezpečí vyplývajícího z nezodpovědného chování v jejich okolí, který vycházel z aktuálních dat od Dražní inspekce.



V roce 2011 Dražní inspekce pokračovala ve spolupráci s **Krajským ředitelstvím policie hlavního města Prahy**. V průběhu roku se uskutečnilo několik jednání, při kterých byly projednány možnosti obou institucí při pořádání preventivních akcí jak pro děti a mládež, tak pro řidiče. Cílem společné preventivní akce bylo zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, kde se železnice setkává s potenciálně největším nebezpečím, a to chováním účastníků silničního provozu. Dražní inspekce také navrhovala uskutečnit preventivní přednášku ve vybraných autoškolách, kde by poučila veřejnost dostatečně o tom, jak se na železničních přejezdech správně chovat a jak řešit rizikové situace. Všechny plánované akce však byly během příprav z kapacitních důvodů na obou zúčastněných stranách pozastaveny a spolupráce se omezila na poskytování aktuálních dat z oblasti MU a poskytnutí filmů s preventivní tematikou z dílny Dražní inspekce.

Již v první třetině roku 2011 uzavřela Dražní inspekce Deklaraci o vzájemné spolupráci s **Nadací BESIP**, jejímž cílem bylo navázání efektivní vzájemné kooperace v oblasti bezpečnosti silničního provozu a informovanosti veřejnosti o závažnosti nedbalého či nebezpečného chování na pozemních komunikacích, a s tím spojených následků na životě a zdraví.

V neposlední řadě se Dražní inspekce účastnila i **Evropského dne bez aut** v Kralupech nad Vltavou, který se pořádal 21. 9. 2011 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. Dražní inspekce přednášela na téma **Bezpečnost v okolí železnice** a aktivně diskutovala o rizicích

vyplývající z nezodpovědného chování v okolí drah. Akce se zúčastnilo na 500 dětí z místních školek a základních škol, které při ověření znalostí neváhaly a dokázaly vždy reagovat na položené dotazy z oblasti bezpečnosti v okolí železnice.

V rámci akce „**Den bezpečných přejezdů**“ v Černošicích přednášela Dražní inspekce o bezpečnosti v okolí železnice dětem na místní základní škole. Děti žijící v blízkosti frekventované tratě měly možnost dotázat se na problémy, se kterými se potýkají každý den například cestou do školy nebo ze školy.

V roce 2011 se Dražní inspekce podílela i na tvorbě projektu zahraničních studentů **Prague Film School**, kteří natáčeli snímek s preventivní tematikou. Dražní inspekce se věnovala především problematice střetů vlaku s osobou a šetření MU v místě jejich vzniku.

HODNOCENÍ PREVENCE, OSVĚTY A MEDIÁLNÍ ČINNOSTI

V oblasti prevence, osvěty a mediální činnosti pokračovala Drážní inspekce v roce 2011, byť v omezenější míře, v trendu předchozích let.

V roce 2011 se Drážní inspekce podílela na pořádání několika preventivních akcí a účastnila se akcí **zaměřených na prevenci bezpečnosti v okolí železnice**, které byly **určeny** především **dětem a mládeži**. Již tradičně mohly děti shlédnout preventivní snímky Drážní inspekce v Preventivním vlaku a diskutovat s vrchním inspektorem na téma bezpečnosti v rámci Týdne mobility. Tématicky do této skupiny zapadla i přednáška, kterou Drážní inspekce připravila pro děti ze základní školy v Černošicích na „Den bezpečných přejezdů“.

Osvětová činnost probíhala i skrze televizní, zvuková i tištěná média, když se Drážní inspekce zapojila do **natáčení preventivních snímků** a především vydáváním krátkých a tiskových zpráv ovlivňovala skladbu všech zpravodajských relací v celoplošných i regionálních médiích. V rámci těchto 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.

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, 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 nedodržování pravidel silničního provozu. Ze statistik Drážní inspekce jasně vyplývá, že právě tyto způsoby porušování platných zákonů nesou s sebou ty nejtragičtější následky.

DALŠÍ ČINNOST



MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE

Drážní inspekce je stálým členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při ERA již od jejího založení v roce 2005. V roce 2011 na základě platného zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, informovala do 7 dnů ERA o zahajovaných šetřeních MU a průběžně vkládala do evropské databáze ERADIS 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 postupují stejně. Závěrečné zprávy neodpovídají stanovené struktuře v evropské směrnici a ne všechny státy informují ERA o prováděných šetření, některé členské státy ani nekomunikují. Z toho důvodu vznikla v loňském roce při ERA nová pracovní skupina, která se zabývala hlubší problematikou spolupráce ERA a národních vyšetřovacích orgánů. Pracovní skupina pro spolupráci národních vyšetřovacích orgánů a ERA, která navázala na původní záměr již ukončené pracovní skupiny **Reflection Group**, dostala za úkol zhodnotit přínosnost spolupráce mezi vyšetřovacími orgány a ERA s cílem, jak by se měl způsob této spolupráce do budoucna rozvíjet a případně jej upravit a ujednotit. Po skončení činnosti této pracovní skupiny vznikla nová expertní skupina pro změnu organizace a působnosti Sítě národních vyšetřovacích orgánů a pro její dlouhodobý rámcový plán činnosti, která během dvoudenního workshopu měla za úkol připravit dlouhodobý rámcový program činnosti národních vyšetřovacích orgánů (v dohledu 5 let) a najít společné východisko pro zjednodušení organizace práce a působnosti vyšetřovacích orgánů a ERA.



Pracovní skupina pro klasifikaci příčin ukončila koncem roku 2011 svou činnost, jejímž výsledkem byl návrh klasifikace příčin tak, aby ji v databázi ERAIL bylo možné použít bez ohledu na přístup jednotlivých členských států k tříúrovňové klasifikaci podle ES 49/2004 a k rozdělení bezprostředních příčin podle zúčastněných komponentů. Ve své podstatě tato klasifikace příčin vychází z klasifikace používané Drážní inspekcí a vyšetřovacím orgánem Velké Británie.

Pracovní skupina pro vzdělávání vyšetřovatelů během roku 2011 pracovala na realizaci vzdělávacího rámce a jednotlivých vzdělávacích modulů pro Síť vyšetřovacích orgánů. Stěžejní část byla zaměřena na moduly č. 1 – **Principy vyšetřování** a 5 – **Fyzický sběr dat**. Zatímco modul 1 si sestavují jednotlivé členské státy, modul 5 sestavila externí firma z Nizozemska, která se zabývá problematikou vzdělávání. Praktický pilotní kurz na tyto moduly má být spuštěn koncem roku 2012.

Mimo rámec oficiálních zasedání při ERA **konzultovali** zástupci Drážní inspekce průběžně **metodiku šetření i výměnu praktických zkušeností s kolegy ze zahraničních vyšetřovacích orgánů**, zejména Velké Británie, Německa, Polska, Rakouska, Maďarska, Rumunska, Dánska, Itálie a Slovenska. Velmi přínosná byla i dvoustranná jednání s představiteli ERA, při kterých byla rozebírána problematika nezávislého šetření MU, šetření problematiky lidského faktoru a systému zajišťování bezpečnosti, úskalí při zpracování Výroční zprávy národního vyšetřovacího orgánu a způsob vedení agendy nehod na Drážní inspekci. Velmi užitečná také byla výměna

zkušeností mezi jednotlivými členskými zeměmi a jejich pohledem na palčivé problémy, jako je nezávislost vyšetřovacích orgánů, šetření MU nebo pohled na problematiku vydávání bezpečnostních doporučení.

Drážní inspekce se také v loňském roce aktivně zúčastnila jednání vyšetřovacích orgánů **Německy mluvících zemí**, které se konalo dvakrát, a to v Praze a Vídni. Na zasedání v Praze již podruhé zvládla Drážní inspekce uspořádat a po celou dobu v němčině moderovat pracovní jednání vyšetřovacích orgánů Švýcarska, Rakouska, Německa, Holandska, Lucemburska, Estonska, České republiky a ERA.

Na těchto jednáních probíhá především výměna praktických zkušeností ve vztahu k implementaci ES do národních legislativ. Zúčastněné strany se též vzájemně informují o novinkách a změnách v oblasti nezávislého šetření ve svých zemích. V roce 2011 se také diskutovala problematika šetření na místě MU, hloubka šetření, šetření lidského faktoru, ale i problematika nezávislosti vyšetřovacích orgánů.

Během první poloviny roku 2011 zástupci **italského vyšetřovacího orgánu** projeví zájem o vzájemnou návštěvu obou vyšetřovacích orgánů za účelem výměny zkušeností obou institucí. Hlavním tématem **při návštěvě** v Římě a **Praze** byla diskuse nad **klasifikací MU a jejich příčin**, historický vývoj obou institucí a v neposlední řadě problematika nezávislého šetření MU a budoucí spolupráce nejen mezi vyšetřovacími orgány, ale i ERA.



Ve dnech 7. a 8. 11. 2011 se uskutečnilo **společné jednání Drážní inspekce a inspekčního orgánu Polské republiky** v Ostravě, kde proběhlo formou prezentací vzájemné seznámení se s postupy, zjištěními a výsledky odborného zjišťování příčin a okolností vzniku MU v drážní dopravě. Drážní inspekce seznámila zahraniční kolegy s šetřením MU ze dne 21. 1. 2011 v Přerově a 22. 10. 2011 na odbočce Odra, které byly v té době aktuálně šetřeny. **Výsledkem** společného jednání **bylo** konstatování, **že Drážní inspekce i inspekční orgán Polské republiky** zaznamenávají **zvýšený nárůst MU**, jejichž bezprostřední **příčinou vzniku je pochybení lidského faktoru**, strojvedoucích, kteří nerespektují návěsti hlavních návěstidel. Drážní inspekce se spolu s inspekčním orgánem Polské republiky shodla, že **jediným systémově správným řešením je urychlené zavedení technických prostředků zabezpečení** (evropský vlakový zabezpečovač „European Train Control System“ - ETCS), jehož jednou z funkcionalit je možnost aktivního zásahu do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího, který by se projevil nedovolenou jízdou za hlavní návěstidlo nebo překročením nejvyšší dovolené rychlosti. Drážní inspekce se spolu s inspekčním orgánem Polské republiky dále shodla, že na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude do provozu zaveden evropský vlakový zabezpečovač ETCS, je nutno hledat, ale zejména najít alternativu řešení problému. V podmínkách České republiky to je instalace technických zařízení pro nouzové zastavení vlaků, které budou automaticky aktivovány nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo.

Dražní inspekce sehrála v mezinárodní činnosti a jejich aktivitách důležitou roli, několikrát upozornila na možné budoucí problémy a na logické kroky např. v oblasti klasifikace příčin MU nebo v postupech při rozhodování o šetření MU.

Dále se potvrdilo, že koncepce i jednotlivé principy zaváděné do praxe Dražní inspekcí reprezentují evropskou špičku v bezpečnostně orientovaném šetření nehod.

Pro Dražní inspekci je spolupráce s ERA i ostatními členskými zeměmi způsobem, jak přímo ovlivnit budoucí podobu šetření drážních nehod, jak je nejlépe nastavit v rámci národních specifíků, získat cenné zkušenosti, rozvíjet tak své know-how a vyvarovat se případným problémům, které některé členské státy mají.

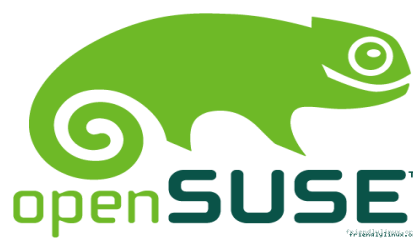
Dne 4. 8. 2011 proběhla **v rámci šetření MU** ze dne 22. 6. 2011 **v Kraslicích** (viz přehled MU) v sídle firmy Vogtlandbahn-GmbH v Neumarku (Německo) **komisionální prohlídka** drážního vozidla zúčastněného na MU. Kromě komisionální prohlídky poškozené motorové jednotky a pořízení fotodokumentace bylo dále vedeno jednání ohledně **získání informací o systému údržby** těchto motorových jednotek a **základní technické dokumentace**.

VNITŘNÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE

Vývoj **personálních změn** v průběhu roku 2011 nijak nevybočoval z nastoleného negativního trendu z předchozích let, kdy Dražní inspekce **s obtížemi hledala** dostatečně **kvalifikované zaměstnance** na pozice **vrchních inspektorů** ochotné pracovat za plat, jež mohla Dražní 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. Dražní inspekce několikrát v průběhu roku předložila **návrh na řešení nepříznivého stavu** převodem finančních prostředků z běžných výdajových účtů na platy v rámci rozpočtu Dražní inspekce, kterým by se **bez dopadu na státní rozpočet** 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 víkendy), ale ani jeden z návrhů nebyl schválen. I v roce 2011 musela Dražní inspekce fungovat v dříve přijatém nouzovém režimu, který spočíval v **omezení počtu pohotovostních pracovišť** ze čtyř na dvě s dopadem na **prodlužování doby výjezdů a dojezdových časů** k MU i náročnosti práce pohotovostních vrchních inspektorů. Dražní inspekce se tak snažila **minimalizovat následky** neustálého **snižování rozpočtu** Dražní inspekce a zároveň **maximálně svědomitě** plnit úkoly, pro něž byla v roce 2003 založena, a které jsou důležité pro **bezpečnost provozu** na dráhách v České republice.

V roce 2011, stejně jako v předchozích letech, byl kladen důraz na semináře zaměřené na **průběžné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace** zaměstnanců Dražní inspekce na rozdíl však od předchozích období s omezeným počtem zaměstnanců a množstvím pracovních úkolů se tato podstatná oblast činnosti zabezpečovala s velkými obtížemi. Přesto se podařilo realizovat několikadenní seminář z oblasti doprava, který během roku absolvovali všichni vrchní inspektoři Dražní inspekce.

V průběhu roku 2011 byla realizována **reinstalace** všech **pracovních stanic** na Drážní inspekci, která spočívala ve změně distribuce open source systému linux. Zatímco v předchozích letech byly na počítačích Drážní inspekce instalovány distribuce Mandriva 2008 a 2010, Gentoo a Fedora s grafickým prostředím KDE, v roce 2011 došlo k sjednocení distribuované verze na všech počítačích v celé Drážní inspekci. Na pracovních stanicích byla nově instalována speciálně připravená distribuce OpenSuSe s grafickým prostředím Gnome, která splnila náročné požadavky Drážní inspekce na výkon, stabilitu a dlouhodobou podporu v podobě aktualizací. Konfigurace distribuce probíhala opět svépomocí, čímž došlo k nemalé úspoře finančních prostředků státního rozpočtu. Politika Drážní inspekce v oblasti výpočetní techniky se nadále odvíjela směrem **efektivního vynakládání finančních prostředků** a neinvestování do placených serverových i desktopových systémů.



Činnost útvarů Drážní inspekce

Tak jako v předcházejících obdobích, tak i v kalendářním roce 2011 **Územní inspektorát Ostrava** nadále v souvislosti s odborným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU v drážní dopravě udržoval úzkou spolupráci s Oblastním inspektorátem práce pro Moravskoslezský a Olomoucký kraj se sídlem v Ostravě. Při odborném zjišťování příčin a okolností vzniku MU v rámci celé Drážní inspekce zajišťoval spolupráci s certifikovanou společností Vítkovice testing center, s. r. o., Vysokou školou Báňskou – Technickou univerzitou Ostrava, Fakultou strojní, Institutem dopravy a Univerzitou Pardubice, Dopravní fakultou Jana Pernera, Dislokováním pracovištěm Česká Třebová.

Územní inspektorát Ostrava v kalendářním roce 2011 nadále spolupracoval i se zahraničním partnerem, Státní komisí šetření železničních nehod v Polské republice (Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych). Společné jednání na půdě územního inspektorátu Ostrava se uskutečnilo ve dnech 7. a 8. 11. 2011.

Největší změnou na **Územním inspektorátu Brno** v roce 2011 byla obměna na pozici ředitele Územního inspektorátu. Hlavním tématem běžné práce Územního inspektorátu v tomto roce bylo šetření MU, v rámci kterého se podařilo odhalit závažné nedostatky v systému zajištění bezpečnosti provozovatele dráhy v zimních podmínkách a opakované selhávání kontrolní činnosti při údržbě tratí.

Preventivní dozorová činnost na Územním inspektorátu Brno byla zaměřena hlavně na způsob posuzování rozhledových poměrů na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži provozovatelem dráhy s tím, že ani v roce 2011 se problematika železničních přejezdů uspokojivě nevyřešila. V rámci zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech v Pardubickém kraji se Drážní inspekce prostřednictvím vrchních inspektorů Územního inspektorátu Brno účastnila jednání stálé přejezdové komise Pardubického kraje.

Do roku 2011 vstoupil **Územní inspektorát Praha** se všemi obsazenými posty vrchních inspektorů, i tak ale musel územní inspektorát v průběhu roku řešit nízký počet vrchních inspektorů, a to především z důvodu velké nemocnosti, která provázela územní inspektorát po celý rok. V průběhu roku byl realizován seminář z oblasti doprava, který

územní inspektorát organizoval pro vrchní inspektory celé Drážní inspekce.

Oproti roku 2010, kdy se **Územní inspektorát Plzeň** musel potýkat se ztrátou dvou systemizovaných míst a odchodem zkušených vrchních inspektorů, se situace v roce 2011 stabilizovala. Oba nově přijatí vrchní inspektoři se úspěšně zapracovali. Přesto ani v roce 2011 se územní inspektorát personálním změnám nevyhnul, když v prosinci přešel jeden vrchní inspektor na poloviční úvazek a následně byl přijat další nový zaměstnanec.

V červnu a listopadu provedl Územní inspektorát Plzeň samostatnou akci s Policií ČR zaměřenou na bezpečnost provozu na železničních přejezdech a dodržování předepsané nejvyšší dovolené rychlosti na dráze tramvajové v Plzni. V rámci zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v Jihočeském kraji se Drážní inspekce prostřednictvím svých vrchních inspektorů účastnila stálé přejezdové komise Jihočeského kraje.

Hlavním cílem **Ústředního inspektorátu** v odborné oblasti bylo stanovení nových postupů pro výkon státního dozoru ve věcech drah. Stávající pravidla byla upravena a rozvedena do nové, přehlednější podoby. Zároveň Odbor inspekce začal systematicky kontrolovat všechny záznamy a protokoly v oblasti státního dozoru a případné chyby a nepřesnosti ihned oznamoval ředitelům příslušných útvarů. Od tohoto kroku si Drážní inspekce slibovala mj. i pokles námitek provozovatelů k její činnosti – bohužel nastal pravý opak, objem přijatých námitek k výkonu státního dozoru ve věcech drah vzrostl, avšak bez výrazného navýšení počtu uznaných (či částečně uznaných) námitek.

V roce 2011 také vzrostl počet a především závažnost správních deliktů, které spáchali provozovatelé dráhy a drážní dopravy a které dle zákona č. 266/1994 Sb. projednává Drážní inspekce. Z tohoto důvodu bylo původní místo asistentky generálního inspektora obsazeno právníkem, který rovněž zpracovává agendu správních řízení.

Odborové sdružení Drážní inspekce

Činnost Odborového sdružení Drážní inspekce (OSDI) v rámci Drážní inspekce byla zaměřena na řešení každodenních pracovních problémů vyplývajících z charakteru práce zejména vrchních inspektorů jednotlivých územních inspektorátů a problémů, které vznikly omezením pracovní pohotovosti v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu pouze na 2 výjezdová stanoviště. Od doby svého vzniku se OSDI vyjadřuje např. k návrhům vnitřních předpisů, závěrům škodní komise, opatřením k bezpečnosti a ochraně zdraví na pracovištích a je partnerem vedení DI při řešení záležitostí, které by mohly ovlivnit ekonomickou situaci či zaměstnanost u DI. V prosinci 2011 byl s vedením Drážní inspekce podepsán Dodatek č. 1 ke Kolektivní smlouvě, týkající se zejména změny výše odstupného v případě výpovědi ze strany zaměstnavatele. OSDI také uspořádalo v roce 2011 nejen pro děti zaměstnanců Drážní inspekce letní dětský tábor LT STŘELA 2011, který se konal v prostředí dolního toku řeky Střely.

MAJETKOVÉ POMĚRY

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 Dražní inspekce zabezpečuje z ustanovení zákonných norem a statutu.

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

Kategorie majetku	stav k 31. 12. 2011
software (účet 013, položka 6111)	1 868 588,00 Kč
drobný dlouhodobý nehmotný majetek (účet 018)	705 996,45 Kč
umělecká díla a předměty (účet 032)	126 000,00 Kč
samostatné movité věci a soubory (účet 022, položka 6123)	13 535 360,23 Kč
drobný dlouhodobý hmotný majetek (účet 028, položka 5137)	8 413 168,23 Kč

Schválený rozpočet na běžné výdaje (vyjma investic) v roce 2011 činil 14,73 miliónu Kč. Z těchto finančních prostředků se Dražní inspekci podařilo jen v roce 2011 **uspořit** díky efektivnímu hospodaření s přidělenými **téměř 4,5 miliónu Kč**. V rámci úspor prostředků státního rozpočtu Dražní inspekce přehodnotila některé své výdaje a co nejvíce jich odložila do dalšího období. Těto úspory Dražní inspekce dosáhla mj. také tím, že po skončení vázací lhůty změnila mobilního operátora, čímž došlo k poklesu fakturace za hovorné o 61 %, což představuje úsporu 232 tis. Kč ročně.

V roce 2011 neměla Dražní inspekce přiděleny žádné prostředky ze státního rozpočtu na investice, a tak byla plánovaná obměna vozového parku přesunuta na rok 2012.

KONTROLY NA DRÁŽNÍ INSPEKCI V ROCE 2011

Vnitřní kontrolní systém na Dražní inspekci je upraven vnitřním předpisem Dražní inspekce „Vnitřní kontrolní systém Dražní inspekce“, schválený generálním inspektorem dne 21. 11. 2006, s účinností od 22. 11. 2006, který byl novelizován rozhodnutím generálního inspektora ze dne 9. 3. 2011 s účinností od 10. 3. 2011 v reakci na změnu organizační struktury, vyhlášenou mj. z důvodu redukce prostředků určených na platy pro rok 2011. Organizační změnou byla zrušena pozice vrchní rada, jež měl na starosti interní audit, který byl zčásti nahrazen veřejnosprávní kontrolou vykonávanou Odborem auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy ČR (O 040 MD). K 31. 12. 2011 byla opět rozhodnutím generálního inspektora Dražní inspekce zrušena Komise interní kontroly, jež působila jako další článek nad rámec zákona v rámci průběžné, resp. následné kontroly. Důvodem zrušení Komise interní kontroly byla jednak nedostatečná personální kapacita a využití zaměstnanců pro činnosti, pro které byla Dražní inspekce zřízena, tj. šetření MU v drážní dopravě a jejich předcházení v rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah, a jednak zneužití výsledků interních kontrol Dražní inspekce, provedených Komisí interní kontroly pouze pro potřeby vedení Dražní inspekce, při veřejnosprávní kontrole O 040 MD.

Na vnitřní kontrole Dražní inspekce se podílí zejména vedoucí zaměstnanci – generální inspektor, náměstek generálního inspektora, ředitelé útvarů, popřípadě další zaměstnanci pověřeni kontrolou vnitřními předpisy Dražní inspekce. Při výkonu kontrolní činnosti jsou využívány předně databázové systémy Dražní inspekce, tzn. na Dražní

inspekci funguje on-line kontrola, a prověřuje se především dodržování právních předpisů, ochrana veřejných prostředků proti nedostatkům (porušení právních předpisů, nevhodná, neúčelná a neefektivní nakládání s veřejnými prostředky, trestná činnost).

Předběžná kontrola byla vykonávána kontinuálně v průběhu roku 2011 a týkala se jak oblasti finanční (ekonomicko-správní), tak i oblasti provozní (odborné), tj. agendy MU, státních dozorů apod. Totéž platí i o kontrolách průběžných a následných. Pravidelnou součástí kontroly byly inventury všech pokladen a cenin (každý měsíc) a porovnávání stavu majetkových účtů v účetnictví s evidencí majetku, o čemž svědčí i vykonaná inventura v závěru roku, kdy byl inventarizován i drobný majetek.

Vzhledem k přetrvávajícím objektivním skutečnostem (extrémní vytížení všech zaměstnanců Drážní inspekce a podhodnocení systemizace) byly na rok 2011 v rámci Komise interní kontroly naplánovány dvě kontrolní akce:

- kontrola **záznamů z místa MU, evidence MU, věcná a formální správnost dokumentů, ukládání opatření a provádění následné kontroly jejich plnění,**
- kontrola **evidence docházky a porovnání údajů se skutečností (cestovními příkazy, docházka).**

V důsledku značného vytížení kontrolu konajících zaměstnanců a téměř po tři měsíce probíhající veřejnosprávní kontrole, kdy byla velmi obtížná dostupnost materiálů týkající se docházky, byla v roce 2011 vykonána pouze první kontrolní akce, která neodhalila žádné zásadní nedostatky.

V roce 2011 byly na Drážní inspekci vykonány dvě veřejnosprávní kontroly, které provedl Odbor auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy ČR. Obě kontroly v celkové délce 10 týdnů byly dle příslušných pověření zaměřeny na hospodaření s veřejnými prostředky ve smyslu § 11 odst. 4 písm. a) zákona o finanční kontrole.

První veřejnosprávní kontrola byla provedena jako namátková kontrola na základě pověření ministra dopravy ze dne 8. března 2011, č. j.: 15/2011-040-KONT/1, s termínem provedení 8. – 22. března 2011; kontrolované období 1. leden 2009 – 28. únor 2011 (dále jen 1. kontrola). I přes zákonem vymezený rámec si kontrolní skupina osvojila pravomoc kontrolovat i věci nespádající do její působnosti, zejména kontrolu dokladů nemajících vliv na výdaje, nebo si vyžadovala dokumenty týkající se roku 2008 bez vazby na doklady z kontrolovaného období, k čemuž neměla oprávnění. V protokolu (1. protokol) z veřejnosprávní kontroly bylo uvedeno, že docházky na Drážní inspekci jsou neprůkazné, výstupy interního auditora neodpovídají zákonu a u dvou veřejných zakázek neměl být dodržen vnitřní předpis Drážní inspekce. V ostatních kontrolovaných oblastech byly zjištěny jen formální nedostatky. Proti 1. protokolu z předmětné 1. kontroly podala Drážní inspekce řádné a odůvodněné námitky proti protokolu o výsledku mimořádné veřejnosprávní kontroly na místě ze dne 24. března 2011, o kterých nebylo řádným způsobem rozhodnuto.

Druhá kontrola byla provedena na základě pověření ministra dopravy ze dne 22. dubna 2011, č. j.: 21/2011-040-KONT/1, s termínem provedení 26. dubna – 10. června 2011; kontrolované období 1. leden 2009 – 31. prosinec 2010. Obdobně jako při 1. kontrole si i při této 2. kontrole kontrolní skupina osvojila i přes zákonem vymezený rámec pravomoc kontrolovat věci nespádající do její působnosti. V protokolu z kontroly

bylo uvedeno, že Drážní inspekce vede účetnictví a dodržuje rozpočtovou skladbu v souladu s obecně závaznými a vnitřními předpisy. Z hlediska úplnosti účetní evidence nebyly zjištěny nedostatky; u kontrolovaných účetních dokladů byly v některých případech zjištěny dílčí nedostatky formálního charakteru. V oblasti majetku a inventarizace mělo neprovedením inventarizace majetku na podrozvahových účtech k 31. 12. 2010 dojít ke snížení průkaznosti této části účetní evidence, byť povinnost inventarizace podrozvahových účtů je výslovně stanovena až pro rok 2011, § 8 odst. 2 písm. e) a § 15 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 270/2010 Sb. Systém finanční kontroly je nastaven v souladu se zákonem o finanční kontrole; zjištěny byly nejasnosti ve vnitřním předpise a neúplný postup při výkonu interního auditu. V oblasti tuzemských pracovních cest nebylo v některých případech vyúčtování opatřeno příslušným podpisem a za dobu řízení služebního automobilu neměly být vypláceny příplatky za noční práci a za práci v sobotu a v neděli, byť služební automobil se používá v souvislosti s pracovními činnostmi uvedenými v pracovních smlouvách a za každý výkon práce v noci v sobotu a neděli musí zaměstnavatel dle zákoníku práce platit i příplatek. V pracovně-právní problematice mělo dojít k formálním nedostatkům při udělování výjimek ze vzdělání a v pracovních náplních, byť žádný právní předpis závaznou podobu nestanovuje a postup byl v pořádku i dle vyjádření Ministerstva práce a sociálních věcí; v jednom případě neměl být vyplacen příplatek za práci v noci u zaměstnance, který byl v době své dovolené v práci, byť zákoník práce zaměstnanci výkon práce v době dovolené nezakazuje a ani nedává právo zaměstnavateli zaměstnance do práce nepustit a zároveň přikazuje zaměstnavateli proplácení příplatků při výkonu práce v noci. Jiný postup, než zvolila Drážní inspekce, by byl v rozporu se zákoníkem práce. V oblasti zahraničních pracovních cest, FKSP, škodní komise a autoprovozu nebyly zjištěny nedostatky; při veřejných zakázkách nedošlo k porušení příslušného zákona. Proti protokolu z předmětné druhé kontroly podala Drážní inspekce řádné a odůvodněné Námitky proti protokolu o výsledku mimořádné veřejnosprávní kontroly na místě ze dne 1. července 2011, které byly rozhodnutím ministra dopravy ze dne 21. července 2011, připraveným O 040 MD, až na jedinou zamítnuty.

Ze strany kontrolních pracovníků docházelo při 1. kontrole bez vědomí Drážní inspekce a bez zákonného zmocnění k nekontrolovanému masivnímu kopírování nejrůznějších interních dokumentů Drážní inspekce, včetně dokumentů personálních (pracovně-právních) obsahujících osobní údaje zaměstnanců Drážní inspekce. Ještě předtím, než byla 1. kontrola podle zákona ukončena, byl ze strany Ministerstva dopravy dokonce poskytnut celý 1. protokol, včetně osobních údajů zaměstnanců Drážní inspekce, redaktorovi Mladé fronty Dnes, jehož článek bulvárního stylu obsahoval nepravdivé a překroucené informace, což významným způsobem poškodilo Drážní inspekci i její konkrétní zaměstnance. Drážní inspekce byla bohužel nucena konstatovat, že veřejnosprávní kontrola překročila i při 2. kontrole své pravomoci vymezené zákonem o finanční kontrole v souběhu se zákonem o státní kontrole a opakovaně porušila své povinnosti, a to tím, že nezjistila (do protokolu neuvedla) skutečný stav věci a ne všechna zjištění prokázala doklady, nešetřila práva a právem chráněné zájmy kontrolované osoby, nezajistila řádnou ochranu odebraných originálních dokladů proti jejich ztrátě, zničení, poškození nebo zneužití, nezachovala mlčenlivost o všech skutečnostech, o kterých se

dozvěděla při výkonu kontroly.

Vzhledem k výše uvedenému k oběma veřejnosprávním kontrolám byla nucena Dražní inspekce podat Stížnost na postupy Odboru auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy ze dne 1. července 2011, která byla Ministerstvem dopravy shledána částečně důvodnou.

Dne 31. 3. 2011 oznámila Dražní inspekce po konzultaci s Odborem ekonomiky a financí Ministerstvem dopravy Finančnímu úřadu pro Prahu 1 (dále také jen FÚ), že byla nucena provést rozpočtové opatření za účelem vyplacení odstupného dle zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, jelikož neobdržela odpověď na svou žádost ze dne 7. února 2011, týkající se rozpočtového opatření na převod prostředků pro výplatu odstupného, přičemž Dražní inspekce upozornila FÚ, že jakmile obdrží odpověď Ministerstva dopravy, okamžitě bude provedena náprava a vyplacené prostředky na odstupné budou převedeny na příslušnou položku. Poté, co Dražní inspekce obdržela povolení k provedení předmětného rozpočtového opatření, informovala o této skutečnosti FÚ dopisem ze dne 27. dubna 2011. I přes výše uvedené oznámil Finanční úřad pro Prahu 1 dopisem ze dne 5. 9. 2011 zahájení kontroly v této věci na Dražní inspekci, na který Dražní inspekce reagovala dopisem ze dne 13. září 2011, v němž uvedla genezi kauzy a své stanovisko, že se rozhodla vyřešit danou situaci způsobem bez faktického dopadu na výdaje státu, resp. bez dalšího finančního dopadu na státní rozpočet, a zároveň před tímto vynaložila veškeré úsilí, aby koliznímu stavu dvou právních norem zabránila tím, že podala žádost o rozpočtové opatření, a že postupem Dražní inspekce státu nevznikla žádná škoda, resp. zabránila vzniku škody, přičemž samotná kontrola se jeví v této souvislosti bezpředmětná a zbytečně zatěžující státní rozpočet (minimálně náklady na práci zaměstnanců). Kontrola do dnešního dne však nebyla uzavřena.

Kontrolní zjištění předaná k dalšímu řízení a příslušné ukazatele

Žádná ze zjištění interních a externích kontrol na Dražní inspekci nedávala nutnost oznámení státnímu zastupitelství nebo policejním orgánům, případně místně příslušnému správci daně či jiným příslušným orgánům.

Dražní inspekce se rovněž v roce 2011 netýkaly ani odvody za porušení rozpočtové kázně či sankce podle zvláštních právních předpisů uvedených pod tabulkou v příloze č. 2 vyhlášky č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), v platném znění.

Definitivně byla ukončena kauza nákupu stravenek a osobních ochranných pomůcek v roce 2006. 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, FÚ na základě podnětu Finančního ředitelství pro hlavní město Prahu, které v době od 19. listopadu do 14. prosince 2007 provedlo na Dražní inspekci kontrolu se zaměřením na hospodaření za roky 2005 a 2006, a to k ověření, zda nevznikla odvodová povinnost porušením rozpočtové kázně při výdeji peněžních prostředků státního rozpočtu na nákup osobních ochranných pomůcek a stravenek v roce 2006, 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 Drážní 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 Drážní inspekce odvolala a zároveň zaslala na Ministerstvo financí žádost o prominutí odvodu za porušení rozpočtové kázně v celé výši s ohledem na skutečnost, že Drážní 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 Drážní 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 Drážní 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 svým rozhodnutím ze dne 26. 7. 2011, č. j. 16761/11-3330 vyhovělo žádosti Drážní inspekce a prominulo odvod i penále.

Žádný jiný orgán státní správy v roce 2011 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 2011 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 MU 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 2011 dbala zvýšené pozornosti týkající se nevhodného chování zaměstnanců Drážní inspekce. V souvislosti s možností nevhodného chování byla i v roce 2011 aktivní e-mailová adresa **stiznosti@dicr.cz**, kam se mohl kdokoliv obrátit se svými připomínkami k chování zaměstnanců Drážní inspekce. **V roce 2011 obdržela na tento kontaktní mail dvě stížnosti. V obou případech kontaktovala Drážní inspekce stěžovatele a na základě dostupných důkazů byly obě stížnosti shledány neopodstatněnými.**

ZÁVĚR

V roce 2011 se Drážní inspekce potýkala s několika pokusy o **ovlivnění její nezávislosti**, případně byla její nezávislost napadána prostřednictvím médií. Drážní inspekce všem tlakům odolala a svou nezávislost naproti všem snahám o její ovlivnění uhájila a po celý rok vedla nezávislé šetření okolností a příčin vzniku MU, a to včetně informování o aktuálním stavu v místě MU bezprostředně po jejím vzniku nebo i průběhu šetření a dílčích výsledcích.

Vývoj **personálních změn** v průběhu roku 2011 bohužel 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 2011 musela zachovat Drážní inspekce dříve přijaté úsporné opatření, které spočívalo v **omezení počtu pohotovostních pracovišť** ze čtyř na dvě s dopadem na **prodlužování doby výjezdů a dojezdových časů** k MU i náročnosti práce pohotovostních vrchních inspektorů.

Drážní inspekce evidovala v roce 2011 na všech dráhách **celkem 3 749 MU**, což ve srovnání s rokem 2010 představuje **snížení o 645 případů**. Počet MU klesl v roce 2011 téměř na všech dráhách. Na dráze trolejbusové se jako na jediné ze všech drah počet MU nepatrně zvýšil o 10 (2 %). Paradoxně s nižším počtem MU zaznamenala Drážní inspekce vyšší počet usmrcených osob, a to o 12 %, čímž se rok 2011 stal nejtragičtějším rokem s následky na životech osob od vzniku Drážní inspekce (od roku 2003). **Celkem bylo při všech MU usmrceno 280 a zraněno 653 osob.**

Celkem se **na dráze celostátní** v roce 2011 stalo **993 MU** (2010 – 1 243), na dráze **regionální 170 MU** (2010 – 234) a na **vlečkách 137 MU** (2010 – 179). Nejčastějším ze sledovaných druhů MU na dráze **celostátní** byl v roce 2011 **střet drážních vozidel s osobami** (257 případů), na dráze **regionální** se odehrálo nejčastěji **střetnutí na železničních přejezdech** (78 případů) a **na vlečkách** docházelo nejvíce **k vykolejením**. **Z příčiny na straně provozovatelů došlo** na dráze celostátní, regionální a vlečkách v roce 2011 **k 51,4 % MU**.

Na „neželezničních“ dráhách (tj. dráze tramvajové, trolejbusové, lanové) a na dráze speciální (metro) Drážní inspekce v roce 2011 evidovala **celkem 2 449 MU**. Na těchto dráhách **bylo v roce 2011 usmrceno 17 osob, z toho 11 osob zemřelo na dráze tramvajové, 5 osob na dráze speciální a jedna osoba na dráze trolejbusové.**

Celkem se v roce 2011 **na dráze tramvajové** stalo **1 970 MU**, **na dráze trolejbusové 458 MU**, **v metru** evidovala Drážní inspekce celkem **17 MU** a **na dráze lanové** jsou evidovány za rok 2011 celkem **4 MU** (2010 – 8). **Z příčiny na straně provozovatelů došlo** v roce 2011 **ke 14,9 % MU**.

V roce 2011 eviduje Drážní inspekce **na železničních přejezdech** nejnižší počet **MU** od roku 2003. Počet usmrcených osob byl nižší jen v roce 2007. Na železničních přejezdech drah celostátních, regionálních a vlečkách se stalo celkem **190 střetnutí**, při nichž **zemřelo 34 osob** a dalších **107 osob** bylo **zraněno**. Ve srovnání s rokem 2010 se

počet nehod snížil o 85 (30,9 %). Počet usmrcených osob se meziročně snížil o 15 (30,6 %). Zraněných osob bylo ve srovnání s rokem 2010 o 19 (15,1 %) méně.

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 nebo chůze přes přejezd se sklopenými závorovými břevny. Drážní inspekce však za rok 2011 eviduje i tři MU, kde byla zjištěna příčina i na straně provozovatele dráhy nebo dopravce.

Rok 2011 byl v počtech a následcích na životech při střetech drážních vozidel s osobami nejtragičtější v historii Drážní inspekce. V tomto roce došlo na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem **k 282 střetům drážních vozidel s osobami,** při nichž **zemřelo 222 osob** a dalších **63** bylo **zraněno.** Ve srovnání s rokem 2010 se počet střetů zvýšil o 21 případů (8 %) a počet usmrcených osob o 33 (17,5 %).

Drážní inspekce si i v roce 2011 držela pozici jednoho z neaktivnějších vyšetřovacích orgánů v rámci Evropské unie, což se promítalo i na jejich aktivitách v rámci ERA, kde plnila důležité úkoly v několika pracovních skupinách.

Mimo rámec oficiálních zasedání při **ERA,** konzultovali zástupci Drážní inspekce průběžně metodiku šetření i výměnu praktických zkušeností s kolegy ze zahraničních vyšetřovacích orgánů, zejména Velké Británie, Německa, Polska, Rakouska, Maďarska, Rumunska, Dánska, Itálie a Slovenska. Během první poloviny roku 2011 zástupci italského vyšetřovacího orgánu projevíli zájem o vzájemnou návštěvu obou vyšetřovacích orgánů za účelem výměny zkušeností obou institucí. Hlavním tématem při návštěvě v Římě a Praze byla diskuse nad klasifikací MU a jejich příčin. Drážní inspekce se také v loňském roce aktivně zúčastnila jednání vyšetřovacích orgánů Německy mluvících zemí, které se konalo dvakrát, a to v Praze a Vídni.

V roce 2011 vykonala Drážní inspekce **celkem 1 858 státních dozorů,** z toho 141 oznámených SD, 1 238 namátkových SD, 378 SD nad činností provozovatelů drah a dopravců na místě vzniku MU a 101 SD následných. Nejvíce SD bylo vykonáno na dráze celostátní a regionální (90,58 %), dále pak na tramvajových a trolejbusových dráhách (4,48 %), vlečkách (3,18 %). SD ve věcech drah bylo v roce 2011 zjištěno **celkem 841 nedostatků,** což je o 208 více než v roce 2010. Nejzávažnější z nich se, tak jako v předešlých letech, týkaly **nedostatečných rozhledových poměrů** na železničních přejezdech, **spisů MU, postupů při šetření MU a nevyhovujícího technického stavu železničních přejezdů.** Mezi závažná zjištění při výkonu SD v tomto roce lze zařadit jednoznačně **zhoršený stav železničních tratí,** konkrétně železničního svršku, ale třeba i viditelnosti návěstidel, což jsou základními předpoklady k bezpečnému provozování drážní dopravy. K největším nedostatkům v této oblasti patří například třístametrový úsek trati mezi Nezamyslicemi a Brnem, kde bylo zjištěno více než 80 % uvolněných a nefunkčních upevňovadel v obou kolejnicových pásech na bezстыkové koleji. Dají se zde zařadit například i nedostatky, které byly zjištěny mezi železniční stanicí Zákolany a Kralupy nad Vltavou, kde v tomto úseku bylo na některých místech zjištěno v průměru 30 až 40 % (v některých částech 70 až 80 %) volných, případně chybějících upevňovadel.

Dražní inspekce v průběhu celého roku zjišťovala problémy s funkčností blokování nástupních dveří, přičemž cestující nebyli na tuto skutečnost upozorněni a dveře šlo lehce otevřít i při vysokých rychlostech, v některých případech byly dveře otevřeny přímo za jízdy. V dalších případech bylo zjištěno neuzamčení předních nebo zadních přechodových dveří, špatné uložení nákladu na soupravě nákladního vlaku nebo nezajištění bezpečnosti cestujících při příchodu/odchodu k/od vlaku.

Dražní inspekce se také zaměřila na odstraňování zjištěných nedostatků při vzniku MU. Jednalo se například o MU, kdy došlo ke **srážce vlaků v Kamenných Žehrovicích** a dále ke **srážce vlaků ve Vodňanech**. **Z celkového počtu 121 zkontrolovaných drážních vozidel nebyly nahrazeny původní plastové upevňovací trny** kovovými nýty nebo šrouby **na 84 drážních vozidlech (69 %)**, čímž **se potvrdilo** přesvědčení Dražní inspekce o **neplnění bezpečnostního doporučení** vydaného k předmětným MU. Po takto aktivním zásahu ze strany Dražní inspekce přijal provozovatel drážní dopravy nápravná opatření. V souvislosti s MU mezi železniční stanicí Brodek u Přerova a výhybnou Dluhonice, byl proveden výkon NSD se zaměřením na **zajištění brzdových špalíků** na drážních vozidlech s podvozky typu Görlitz. Ve vytipovaných stanicích bylo zkontrolováno 19 vlaků po provedených technických prohlídkách odborně způsobilými zaměstnanci dopravců a u šesti vlaků byl zjištěn alespoň jeden vůz, na kterém nebyla speciální překlopná pojistka zajištěna závlačkou.

V roce 2011 se Dražní inspekce podílela na pořádání několika preventivních akcí a účastnila se akcí **zaměřených na prevenci bezpečnosti v okolí železnice**, které byly **určeny** především **dětem a mládeži**. Již tradičně mohly děti shlédnout snímky Dražní inspekce v Preventivním vlaku a diskutovat s vrchním inspektorem na téma bezpečnosti v rámci Týdne mobility. Tématicky do této skupiny zapadla i přednáška, kterou Dražní inspekce připravila pro děti ze základní školy v Černošicích na „Den bezpečných přejezdů“.

V rámci zvýšení informovanosti veřejnosti a využití moderních komunikačních prostředků a sociálních sítí, založila Dražní inspekce v roce 2011 profil na sociální síti **Facebook**, kde pravidelně uveřejňovala aktuální informace o MU, ale zároveň i mohla bezprostředně komunikovat se čtenáři pomocí zpráv pod jednotlivými mediálními výstupy.

Během roku 2011 proběhly na Dražní inspekci **dvě veřejnosprávní kontroly**, přičemž v obou případech došlo ze strany kontrolní skupiny k osvojení, i přes zákonem vymezený rámec, pravomocí kontrolovat věci nespádající do její působnosti. Dražní inspekce na oba protokoly z vykonaných kontrol podala opodstatněné námitky, které byly následně z naprosté většiny zamítnuty, i proto byla Dražní inspekce nucena podat **Stížnost** na postupy Odboru auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy, která **byla shledána částečně důvodnou**.

V průběhu roku 2011 byla realizována **reinstalace** všech **pracovních stanic** na Dražní inspekci, která spočívala ve změně distribuce open source systému linux. Zatímco v předchozích letech byly na počítačích Dražní inspekce instalovány distribuce Mandriva 2008 a 2010, Gentoo a Fedora s grafickým prostředím KDE, v roce 2011 došlo k sjednocení distribuované verze na všech počítačích v celé Dražní inspekci. Na pracovních stanicích byla nově instalována speciálně připravená distribuce OpenSuSe

s grafickým prostředím Gnome. Politika Dražní inspekce v oblasti výpočetní techniky se nadále odvíjela směrem **efektivního vynakládání finančních prostředků** státního rozpočtu a neinvestování do placených serverových i desktopových systémů.

Schválený rozpočet Dražní inspekce na běžné výdaje (vyjma investic) v roce 2011 činil 14,73 miliónů Kč. Z těchto finančních prostředků se Dražní inspekci podařilo jen **v roce 2011 uspořit díky efektivnímu hospodaření** s přidělenými prostředky a odsunutí plánovaných nákupů a obnovy materiálně technického vybavení **téměř 4,5 miliónu Kč**.

I přes veškerá úskalí, která Dražní inspekci po celý rok 2011 potkávala, dokázala Dražní inspekce svědomitě a řádně splnit veškeré stanovené cíle, a s dalšími předsevzetími vkročit do desátého roku svého působení.