



Výroční zpráva 2012

Obsah

Úvod	5
Desátý rok činnosti Drážní inspekce.....	6
Základní personální údaje.....	7
Mimořádné události	9
Šetření mimořádných událostí.....	10
Mimořádné události na dráhách.....	11
Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	13
Mimořádné události na neželezničních dráhách a v metru.....	17
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	19
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	22
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2012.....	24
Přehled nejzávažnějších MU.....	24
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	41
Mimořádné události a Evropská železniční agentura.....	46
Správní řízení.....	49
Shrnutí mimořádných událostí.....	52
Výkon státního dozoru	55
Výkon státního dozoru.....	56
Rozbor státních dozorů v roce 2012.....	57
Vývoj výkonu státního dozoru.....	58
Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD.....	60
Tematické státní dozory.....	63
Výkon státního dozoru na železničních přejezdech.....	64
Výkon státního dozoru na základě podnětů	65
Podněty Drážní inspekce na drážní správní úřady.....	65
Výkon kontrol kultury cestování.....	66
Shrnutí výkonu státního dozoru.....	67
Komunikace s veřejností	69
Otevřená komunikace.....	70
Drážní inspekce v médiích.....	70
Prevence a osvěta.....	71
Hodnocení prevence, osvěty a mediální činnosti.....	72
Další činnost Drážní inspekce	73
Vnitřní činnost Drážní inspekce.....	74
Činnost útvarů Drážní inspekce.....	74
Majetkové poměry.....	76
Protikorupční opatření a stížnosti.....	77
Legislativní činnost Drážní inspekce.....	77
Závěr	79

ÚVOD

DESÁTÝ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

Drážní inspekce je správní úřad a svou činnost zahájila 1. ledna 2003 ustanovením zákona č. 77/2002 Sb. Z pohledu Evropské unie je Drážní 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 Drážní 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 Drážní inspekce je pak zlepšování stavu v oblasti mimořádných událostí na všech dráhách v České republice. Do působnosti Drážní inspekce spadají všechny dráhy v celé České republice definované zákonem o dráhách (železnice, metro, tramvaje, trolejbusy, lanovky) a jejich více než 750 provozovatelů dráhy nebo drážní dopravy. Zodpovědnou a náročnou práci vykonávají na Drážní inspekci však jen čtyři desítky inspektorů.

Celkem za rok 2012 evidovala Drážní inspekce **4 162 mimořádných událostí**. Počet usmrcených osob se poprvé od roku 2009 snížil, když Drážní inspekce zaznamenala celkem **234 usmrcených osob**. Největší vliv na nižší počet usmrcených měly nehody střet vlaku s osobou, při nichž v roce 2012 zahynulo o 25 osob méně než v roce předchozím. Současně zaznamenala Drážní inspekce historicky nejnižší počet usmrcených při střetnutích na železničních přejezdech. Naproti tomu se mírně zvýšil počet zraněných, kterých v roce 2012 bylo 667. V rámci zvyšování bezpečnosti na dráhách vydala Drážní inspekce celkem **41 bezpečnostních doporučení**, ve kterých mimo jiné doporučovala na všech nově rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních přejezdech instalovat zabezpečovací zařízení, které bude vždy doplněno závorovými břevny.



V roce 2012 vykonala Drážní inspekce celkem 1 051 **státních dozorů**. **Namátkové státní dozory**, které Drážní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku mimořádných událostí, ovšem byly ze strany Ministerstva dopravy zrušeny. Oficiálně měl tyto kontroly následně vykonávat Drážní úřad. Zastavením těchto kontrol u Drážní inspekce státní správa dobrovolně ztratila možnost zjišťovat skutečný stav provozu tím, že fakticky

neprováděla kontrolu aktuálního stavu reálného stavu provozu. Zvýšilo se tak riziko vzniku nehod. Výkonem státního dozoru ve věcech drah bylo v roce 2012 zjištěno **celkem 544 nedostatků, zatímco o rok dříve, před zrušením prevence, jich inspektoři Drážní inspekce zjistili 841**.

V roce 2012 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 snímky z dílny Drážní inspekce v Preventivním vlaku.

Důležitou roli zastávala Drážní 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.

Zástupci Dražní inspekce se v loňském roce účastnili tří 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. Na únorovém plenárním zasedání Sítě národních vyšetřovacích orgánů Dražní inspekce prezentovala závěry ze šetření nehody z 29. 5. 2010 na železničním přejezdu mezi Červenou Vodou a Králíky.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Na Dražní inspekci na konci roku 2012 pracovalo celkem **48 zaměstnanců**, z čehož bylo 42 mužů a 6 žen. Během roku 2012 na Dražní inspekci nastoupili 3 noví zaměstnanci a stejný počet zaměstnanců Dražní inspekce ukončil pracovní poměr.

věk	muži	ženy	celkem	%
Do 20 let	0	0	0	0
21 – 30 let	6	2	8	16,67
31 – 40 let	7	2	9	18,75
41 – 50 let	14	1	15	31,25
51 – 60 let	7	1	8	16,67
61 a více	8	0	8	16,67
celkem	42	6	48	100
%	87,5	12,5	100	X

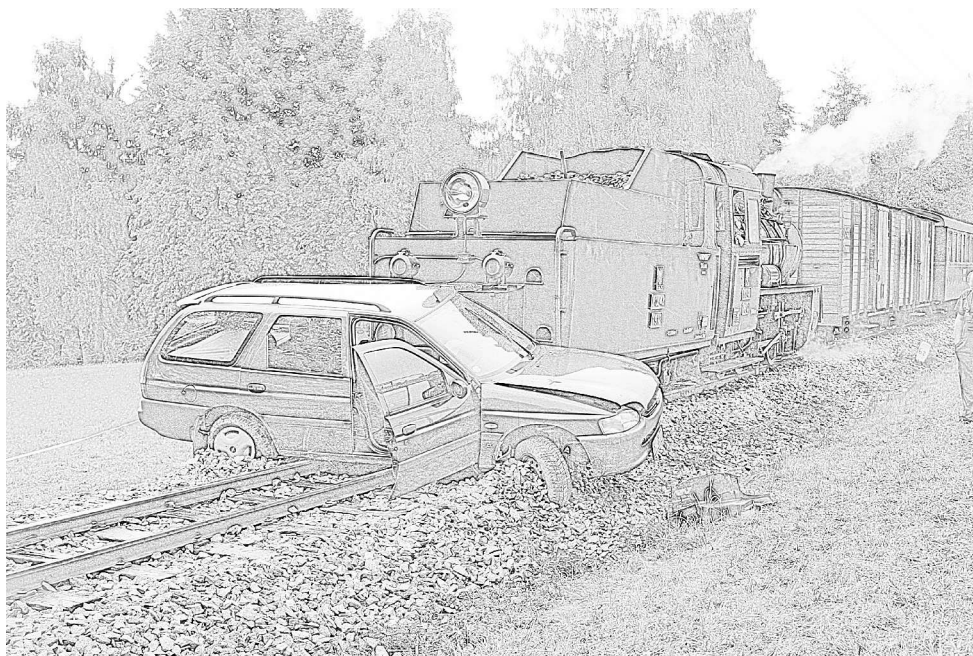
	počet
nástupy	3
odchody	3

Vzdělání	muži	ženy	celkem	%
základní	0	0	0	0
vyučen	0	0	0	0
střední odborné	0	0	0	0
úplné střední	0	0	0	0
úplné střední odborné	16	2	18	37,5
vyšší odborné	0	0	0	0
vysokoškolské	26	4	30	62,5
celkem	42	6	48	100

Celkem 30 zaměstnanců na Dražní inspekci dokončilo vysokoškolské vzdělání a 18 zaměstnanců mělo ukončeno střední odborné vzdělání.

Stanovený počet 53 zaměstnanců nemohl být ani v roce 2012 naplněn z důvodu nedostatku finančních prostředků na platy a nemožnosti (neschválení) přesunu finančních prostředků z běžných výdajů na platy v rámci rozpočtu Dražní inspekce (tedy bez návrhu na navýšení výdajů státního rozpočtu).

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 Drážní inspekci (dle § 49 zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.)

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

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 pohyblivými se drážními vozidly, dále požáry drážních vozidel a jiné mimořádné události na zařízení dráhy za podmínky vzniku značné škody (500 000 – 4 999 999 Kč).

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

Základní definice

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.

Usmrcenou osobou se rozumí osoba, která zemřela při MU nebo pokud při této MU došlo k újmě na zdraví, na jejíž následky osoba zemřela nejdéle do 30 dnů od vzniku MU.

Stejně jako v předchozích letech, tak i v desátém roce činnosti Drážní inspekce, patřila agenda mimořádných událostí mezi stěžejní činnost Drážní inspekce. Jejím základem je prvotní ohlášení mimořádné události, kdy jsou podle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb. všichni provozovatelé dráhy a drážní dopravy povinni oznámit vznik každé MU Drážní inspekci. Pro příjem oznámení 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. Každá mimořádná událost je po nahlášení vyhodnocena a podle její závažnosti je rozhodnuto o případném výjezdu nehodové pohotovosti Drážní inspekce přímo na místo MU, kde následně Drážní inspekce provádí nezávislé šetření MU a vykonává státní dozor ve

věcech drah nad postupem provozovatele při šetření MU. Následně je mimořádná událost předána k řešení na regionální pracoviště Drážní inspekce, kde probíhají další úkony v souvislosti s šetřením MU. Agenda MU je vedena v centrální databázi, která obsahuje veškerá data a dokumenty týkající se MU. Tato databáze doznala v roce 2012 určitých dílčích úprav se zaměřením na zlepšení a zjednodušení administrace jednotlivých MU.

Drážní inspekce prováděla i v roce 2012 dozorování, resp. šetření MU za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku MU na dráhách. Podle § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb. zjišťuje Drážní inspekce příčiny a okolnosti vzniku závažných nehod v drážní dopravě na dráze celostátní, dráze regionální, v pohraničních úsecích těchto drah a na vlečce. Drážní inspekce však může zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku všech MU na všech dráhách. Při rozhodování o zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU zohledňuje Drážní inspekce zejména závažnost MU, zda se MU opakuje nebo by za jiných okolností mohla vést k závažné nehodě, respektive jedná-li se o MU významnou pro celý systém bezpečnosti 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. Poté zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU zveřejňuje Drážní inspekce na svých webových stránkách, čímž jsou o závěrech šetření vyrozuměny fyzické a právnické osoby dotčené MU, a dále je tam zpráva k dispozici také pro veřejnost. 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, příp. i další subjekty, povinni přijmout vlastní odpovídající opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy nebo drážní dopravy, respektive předcházení vzniku MU a oznámit toto opatření Drážní inspekci. Ve vztahu k Evropské železniční agentuře (ERA) a jejím metodikám a doporučením pro nezávislé šetření bylo šetření u vybraných MU orientováno do větší hloubky, včetně šetření lidského faktoru. I v roce 2012 byla s agendou MU výrazně spjata správní řízení, jejichž počet a náročnost značně odčerpávaly personální kapacity z ostatních agend (dále viz Správní řízení).

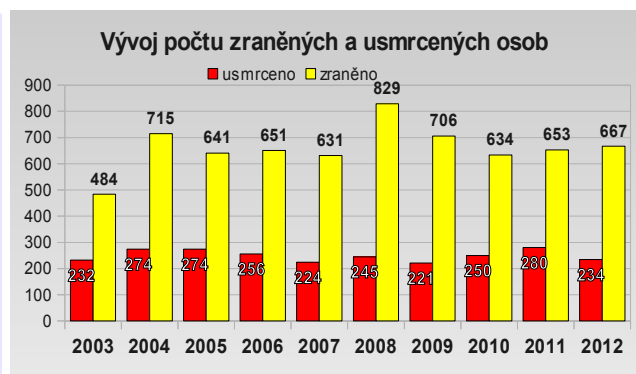
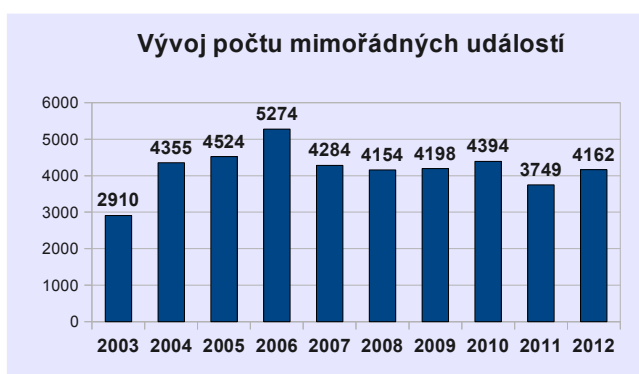
Jako národní vyšetřovací orgán splnila Drážní inspekce v oblasti MU své úkoly a zákonem dané povinnosti ve vztahu k bezpečnosti na dráhách v ČR i EU. Do 7 dnů oznamovala (ERA) každé zahájení šetření MU, předložila souhrnnou roční zprávu a všechny závěrečné zprávy ze šetření jednotlivých MU, včetně sdělení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

Mimořádné události na dráhách

V roce 2012 evidovala Drážní inspekce na všech dráhách **celkem 4 162 MU**, což ve srovnání s rokem 2011 představuje **zvýšení o 413 (11 %)** případů. Počet MU se meziročně nejvíce zvýšil na dráze tramvajové o 341 (17 %), na dráze trolejbusové o 45 (10 %) a na dráze regionální o 42 (25 %). Na ostatních dráhách byl počet MU obdobný jako v roce 2011. **Počet usmrcených osob** se poprvé od roku 2009 **snížil**, když Drážní inspekce zaznamenala celkem **234 usmrcených osob**, což bylo ve srovnání s rokem 2011 **o 46 (16 %) osob méně**. Nejvýraznější pokles počtu usmrcených byl zaznamenán na dráze celostátní, kde bylo v porovnání s rokem 2011 usmrceno o 38 (16 %) osob

méně, a dále na dráze tramvajové (o 6 osob, tedy o 55 %) a v metru (o 3 osoby, tedy o 60 %). **Počet zraněných osob se** v roce 2012 naopak nepatrně zvýšil **na 667, tj. o 14 (2 %) osob více** než v roce 2011. Výrazněji se počet zraněných osob při MU zvýšil pouze na dráze tramvajové, kde Drážní inspekce eviduje o 58 (20 %) zraněných osob více než v roce 2011, a na dráze lanové, kde bylo zraněno celkem o 7 (v roce 2011 – 1) osob více než v roce předcházejícím. **Celková odhadnutá škoda** vzniklá při MU činila **364 miliónů Kč**, což je **o téměř 56 miliónů korun více** než v roce 2011.

V roce 2012 se na dráhách událo celkem **8 závažných nehod**, tj. o 7 (47 %) méně než v roce 2011. Na dráze tramvajové byly zaznamenány celkem 4 MU této kategorie, což je stejný počet jako v roce 2011, na dráze celostátní 2 MU, což představuje výrazný meziroční pokles o 5 MU, a na dráze trolejbusové byly zaznamenány 2 MU této kategorie (2011 – 1).



2012	závažné nehody	nehody	ohrožení
dráha celostátní	2	589	391
dráha regionální	0	193	19
dráha vlečka	0	112	17
dráha tramvajová	4	2167	140
dráha trolejbusová	2	378	123
dráha speciální	0	11	6
dráha lanová	0	8	0
celkem	8	3458	696

2012	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
dráha celostátní	982	207	140
dráha regionální	212	18	69
dráha vlečka	129	1	4
dráha tramvajová	2311	5	349
dráha trolejbusová	503	1	93
dráha speciální	17	2	4
dráha lanová	8	0	8
celkem	4162	234	667

Při srovnání MU v jednotlivých krajích České republiky byl oproti roku 2011 zaznamenán největší nárůst počtu MU v Praze (2012 – 1 543, 2011 – 1 218) a v Jihomoravském kraji (2012 – 745, 2011 – 599), což bylo dáno zejména zvýšením počtu MU na dráze tramvajové, resp. dráze trolejbusové. Největší meziroční snížení počtu MU bylo zaznamenáno v Moravskoslezském kraji (2012 – 478, 2011 – 519). V Praze byl přes vyšší počet MU zaznamenán největší pokles v počtu usmrcených osob (2012 – 21, 2011 – 31), na druhou stranu tam byl zaznamenán největší nárůst počtu zraněných osob (2012 – 226, 2011 – 178). Z ostatních krajů byl dále zaznamenán největší nárůst počtu usmrcených osob v Ústeckém kraji, kde Drážní inspekce eviduje v roce 2012 celkem 25 usmrcených osob, což je o 10 více než v předchozím roce, a to i přesto, že tam byl zaznamenán pokles počtu MU z 251 v roce 2011 na 215 v roce 2012. Meziročně se počet usmrcených osob nejvíce snížil v Olomouckém kraji (o 9) a v krajích Moravskoslezském a Zlínském (shodně o 8). V Moravskoslezském kraji Drážní inspekce rovněž eviduje snížení počtu zraněných osob (o 37), což je však především důsledek MU na železničním

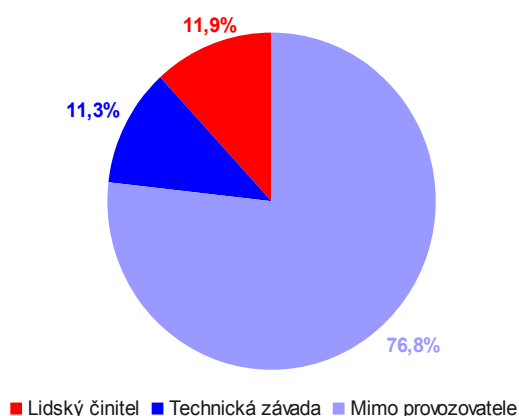
přejezdu mezi obcemi Malé Hoštice a Velké Hoštice, kde bylo dne 30. 3. 2011 zraněno 31 osob.

Z příčiny na straně provozovatelů drah a drážní dopravy došlo v roce 2012 k **23,2 % MU**. Ve zbylých **76,8 %** byla příčina vzniku MU mimo provozovatele (mimo dráhu). Tyto hodnoty nedoznaly v porovnání s předchozími lety výraznějších odchylek. Z celkového počtu MU jich 11,9 % vzniklo z příčiny na straně lidského činitele a 11,3 % z příčiny technické závady, což je pokles o 3,8 %, resp. zanedbatelné zvýšení o 0,4 % v porovnání s rokem 2011.

Mimořádné události na dráhách v roce 2012 dle krajů

kraj	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
Jihočeský	130	8	40
Jihomoravský	745	30	87
Karlovarský	47	7	8
Královéhradecký	78	12	21
Liberecký	108	8	14
Moravskoslezský	478	34	89
Olomoucký	149	15	19
Pardubický	114	20	19
Plzeňský	214	6	43
Praha	1543	21	226
Středočeský	193	35	25
Ústecký	215	25	37
Vysočina	77	3	27
Zlínský	71	10	12
celkem	4162	234	667

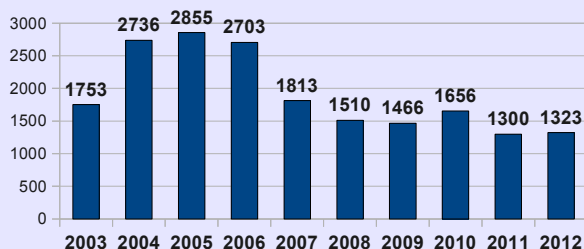
Mimořádné události dle bezprostřední příčiny v roce 2012



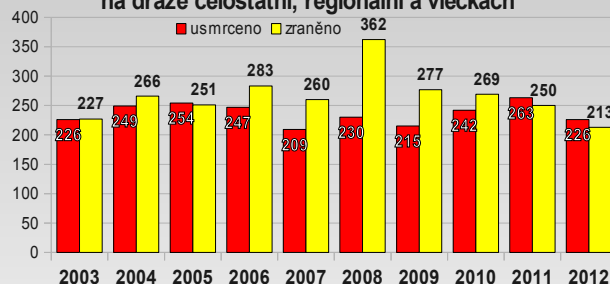
Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

Drážní inspekce v roce 2012 evidovala na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem **1 323 MU**, což je přibližně stejný počet jako v roce 2011, kdy se na těchto dráhách stalo 1 300 MU. Ke ztelnějšímu poklesu došlo v počtu usmrcených a zraněných osob, kdy počet usmrcených byl nejnižší od roku 2009 a počet zraněných byl dokonce nejnižší od roku 2003.

Vývoj mimořádných událostí na dráze celostátní, regionální a vlečkách



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



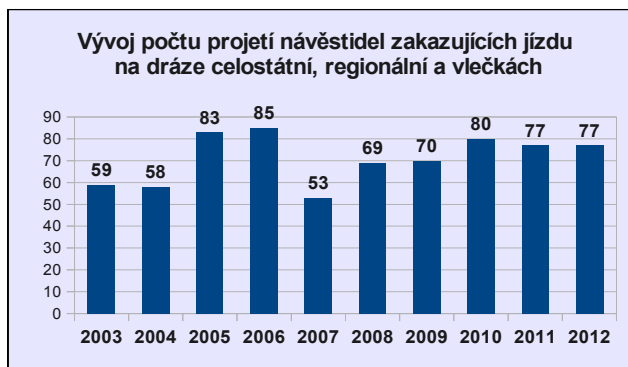
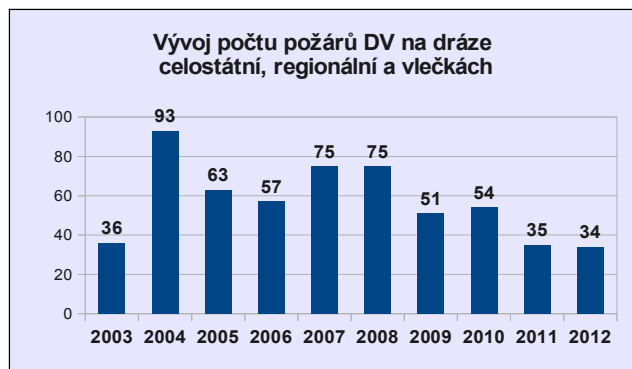
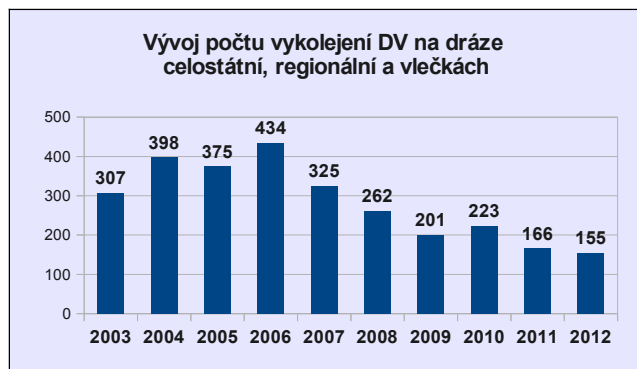
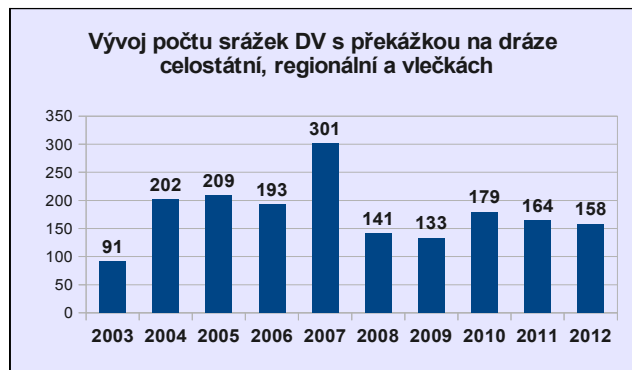
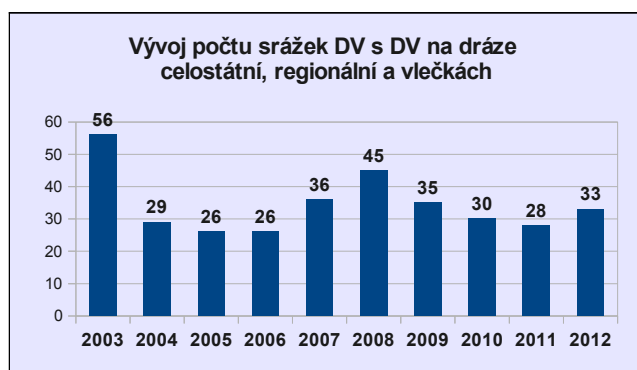
Celkem bylo na těchto dráhách v roce 2012 **usmrceno 226 osob a 213 jich bylo zraněno**. U obou hodnot tak došlo k meziročnímu snížení o 37 případů, což představuje pokles o 14 %. Na železnici (vyjma metra) bylo usmrceno 97 % a zraněno 32 % osob z celkového počtu usmrcených a zraněných osob na všech dráhách. Z příčiny na straně provozovatelů byly v roce 2012 **usmrceny 4 osoby (2011 – 4) a zraněno bylo 29 osob (2011 – 46)**. Ve dvou případech usmrcení osob se jednalo o zaměstnance provozovatelů,

kteří zemřeli při výkonu povolání, ve zbývajících případech byly usmrceny 2 osoby při střetnutí na železničních přejezdech, kde jedna z příčin byla na straně železnice.

Téměř u všech sledovaných druhů MU na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách evidovala Drážní inspekce v roce 2012 v porovnání s rokem 2011 obdobný počet MU. Mírný nárůst byl zaznamenán pouze u vzájemných srážek drážních vozidel o 5 případů (17,9 %) oproti roku 2011. Počet vykolejení drážních vozidel se snížil o 3,7 % (5 MU), počet střetů s osobami o 5,3 % (15 MU).

Vývoj jednotlivých druhů MU na dráze celostátní, regionální a vlečkách

druh MU	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
srážky DV s DV	56	29	26	26	36	45	35	30	28	33
srážka DV s překážkou	91	202	209	193	301	141	133	179	164	158
vykolejení DV	307	398	375	434	325	262	201	223	166	155
požáry DV	36	93	63	57	75	75	51	54	35	34
projetí návštěvídla	59	58	83	85	53	69	70	80	77	77
střet s osobou	228	221	252	274	239	241	243	261	282	267
střetnutí na přejezdech	298	287	274	288	257	247	227	275	190	188
ostatní MU	678	1448	1573	1346	527	430	506	554	358	411



Z tabulky následků MU vyplývá, že největší podíl v počtu usmrčených osob na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách představují dlouhodobě střety drážních vozidel s osobami. V roce 2012 byl tento podíl 87,2 % u usmrčených a 31,9 % u zraněných osob z celkového počtu všech následků na zdraví. Další druh MU s vysokým podílem následků na zdraví osob představují střetnutí na železničních přejezdech, při kterých bylo z celkového počtu v roce 2012 usmrceno 11,9 % a zraněno 51,6 % osob. Na ostatní druhy MU tedy připadá pouze podíl 0,8 % u usmrčených osob a 16,5 % u zraněných osob. Při srážkách drážních vozidel mezi sebou nebyla v roce 2012 usmrcena žádná osoba, zraněny byly 4. U zbývajících druhů MU byly usmrceny 2 osoby (MU se staly v souvislosti s vyskakováním, resp. naskakováním z/do jedoucího vlaku) a zraněno bylo 22 osob.

Následky MU na dráze celostátní, regionální a vlečkách

druh MU	počet MU	počet usmrčených osob	počet zraněných osob
srážka DV s DV	33	0	4
srážka DV s překážkou	158	0	8
vykolejení DV	155	0	0
požáry DV	34	0	1
projetí návěstidla	77	0	0
střet s osobou	267	197	68
střetnutí na přejezdech	188	27	110
ostatní MU	411	2	22
celkem	1323	226	213

Celkem se na dráze **celostátní** v roce 2012 událo **982 MU** (2011 – 993), na dráze **regionální 212 MU** (2011 – 170) a na **vlečkách 129 MU** (2011 – 137). Z dlouhodobého hlediska se drtivá většina MU na železnici odehrává na dráze celostátní (celkově 74 % ze všech MU), následují MU na dráze regionální a MU na vlečkách. V posledním období se však v souvislosti se změnou vybraných tratí z kategorie celostátní na regionální „přesouvá“ i určitý počet MU právě na dráhy regionální. Podíl počtu usmrčených osob na dráze celostátní dosahuje dokonce hodnoty 91,6 % ze všech zmiňovaných drah. Ze srovnání je vidět, že na dráze celostátní a na vlečkách v porovnání s rokem 2011 došlo jen k nepatrnému snížení počtu MU, naopak na dráze regionální i v souvislosti s výše uvedeným se počet MU v roce 2012 zvýšil o 42 (24,7 %). I v roce 2012 byl **nejčastějším ze sledovaných druhů MU na dráze celostátní střet drážních vozidel s osobami** (237 případů), jejichž počet se v porovnání s rokem 2011 snížil. Nejvíce MU bylo zaznamenáno ve Středočeském kraji (138), následovaném Jihomoravským (129) a Ústeckým (110) krajem. **Na dráze regionální** byl stejně jako v roce 2011 ze sledovaných druhů MU zaznamenán **největší počet střetnutí na železničních přejezdech** (87 případů), jejichž počet se tak meziročně zvýšil o 9. Tato hodnota je dána zejména tím, že na regionálních dráhách je počet přejezdů nejvyšší a jejich zabezpečení není na takové úrovni jako na dráhách celostátních. Nejvíce MU bylo zaznamenáno v Jihočeském kraji (34), následovaném Středočeským krajem (31). **Na vlečkách** bylo v roce 2012 **nejčastějším druhem MU vykolejení** drážních vozidel (73 případů), přičemž krajem s největším provozem na vlečkách je Moravskoslezský kraj, kde Drážní inspekce v roce 2012 evidovala 51 MU, následovaném Středočeským (24) a Ústeckým (18) krajem. V ostatních krajích je počet MU na vlečkách minimální, což zřejmě odpovídá neustále se snižujícímu provozu nákladní dopravy na těchto dráhách.

Počty mimořádných událostí na dráze celostátní v roce 2012 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	2	6	2	2	4	3	18	13	50
Jihomoravský	4	3	7	1	9	34	5	66	129
Karlovarský	1	1	2	5	2	6	2	5	24
Královéhradecký	1	6	2	0	3	10	14	4	40
Liberecký	0	12	2	0	1	8	10	6	39
Moravskoslezský	1	7	9	0	7	39	5	41	109
Olomoucký	0	6	5	1	8	17	9	23	69
Pardubický	3	4	2	1	1	16	7	26	60
Plzeňský	3	10	3	5	3	10	3	12	49
Praha	3	2	9	2	12	23	2	35	88
Středočeský	2	13	14	3	11	33	11	51	138
Ústecký	3	10	12	2	10	25	7	41	110
Vysočina	0	6	1	2	1	2	4	34	50
Zlínský	0	5	2	0	4	11	1	4	27
celkem MU (druh)	23	91	72	24	76	237	98	361	982

Počty mimořádných událostí na dráze regionální v roce 2012 dle krajů a dle druhů MU

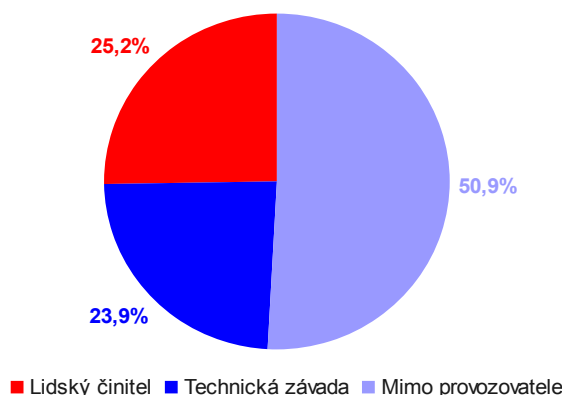
kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	projetí návěstidla	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	1	8	3	3	0	3	14	2	34
Jihomoravský	0	3	0	0	0	5	6	2	16
Karlovarský	0	7	0	1	0	2	4	1	15
Královéhradecký	0	0	1	1	1	0	6	2	11
Liberecký	0	3	4	0	0	4	4	6	21
Moravskoslezský	0	1	0	0	0	3	7	1	12
Olomoucký	0	3	1	0	0	1	8	0	13
Pardubický	0	2	0	0	0	3	2	0	7
Plzeňský	0	2	0	0	0	1	6	2	11
Praha	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Středočeský	0	7	0	2	0	3	15	4	31
Ústecký	0	7	1	0	0	1	5	1	15
Vysočina	0	10	0	1	0	1	7	1	20
Zlínský	0	0	0	1	0	1	3	0	5
celkem MU (druh)	1	54	10	9	1	28	87	22	212

Počty mimořádných událostí na vlečkách v roce 2012 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	0	1
Jihomoravský	0	1	2	0	0	0	0	1	4
Karlovarský	0	2	3	0	0	0	0	1	6
Královéhradecký	0	0	4	0	0	0	0	1	5
Liberecký	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Moravskoslezský	5	6	24	1	0	0	1	14	51
Olomoucký	0	0	4	0	0	0	1	0	5
Pardubický	0	0	2	0	0	0	1	0	3
Plzeňský	0	1	1	0	0	0	0	1	3
Praha	0	1	3	0	0	0	0	1	5
Středočeský	3	0	16	0	0	1	0	4	24
Ústecký	0	2	10	0	0	1	0	5	18
Vysočina	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Zlínský	0	0	2	0	0	0	0	0	2
celkem MU (druh)	9	13	73	1	0	2	3	28	129

Z příčiny na straně provozovatelů se v roce 2012 na dráze celostátní, regionální a vlečkách událo **49,1 % MU**, což je obdobný počet jako v roce 2011. Znamená to, že dlouhodobě je přibližně polovina MU s příčinou na straně provozovatelů a polovina mimo ně. Nárůst o 2,2 % zaznamenala Dražní inspekce u MU s příčinou technických závad, naopak o 1,7 % poklesl počet MU v případech selhání lidského činitele.

Mimořádné události dle bezprostřední příčiny v roce 2012
na dráhách celostátních, regionálních 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 2012 evidovala celkem **2 839 MU**, což je o 390 MU (15,9 %) více než v roce 2011. Na těchto dráhách bylo v roce 2012 **usmrceno 8 osob**, z toho 5 osob zemřelo na dráze tramvajové, 2 osoby na dráze speciální a jedna osoba na dráze trolejbusové. **Počet usmrcených osob** se tak v roce 2012 v porovnání s předchozím rokem **snížil o 9** (52,9 %) a dosáhl stejného počtu jako v roce 2010. Počet usmrcených osob na dráze tramvajové se snížil o 6 případů a v metru o 3 případy. Za rok 2012 bylo na neželezničních dráhách a v metru **zraněno 454 osob**, což představuje meziroční **nárůst o 12,7 %** (2011 – 403) a druhý nejvyšší počet od roku 2003. Nejvíce zraněných je evidováno na dráze tramvajové (349), kde byl zaznamenán meziroční nárůst o 58 osob, a na dráze lanové (8), kde byl zaznamenán nárůst o 7 zraněných osob. 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 2012 **na dráze tramvajové stalo 2 311 MU**, což je o 341 případů (17,3 %) více než v roce 2011. Největší zvýšení sledovaných druhů MU bylo zaznamenáno u srážek drážních vozidel s překážkami (většinou se silničními vozidly), kdy se jejich počet oproti roku 2011 zvýšil o 244 (15,3 %). U ostatních sledovaných druhů MU

byl jejich počet obdobný jako v roce 2011. Ze všech měst s tramvajovým provozem v České republice došlo k největšímu nárůstu počtu MU v Praze (o 319 MU) a dále v Brně (o 24) a v Plzni (o 21). 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 2012 dle města a dle druhů MU

město	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	střet s osobou	ostatní MU	celkem MU (město)
Brno	21	306	15	9	17	59	427
Liberec a Jablonec n. N.	2	32	2	0	3	8	47
Most a Litvínov	1	5	2	0	3	2	13
Olomouc	3	43	4	0	4	8	62
Ostrava	11	158	3	3	18	40	233
Plzeň	7	74	2	0	4	10	97
Praha	34	1222	10	0	62	104	1432
celkem MU (druh)	79	1840	38	12	111	231	2311

Stejně jako na dráze tramvajové, tak i na dráze trolejbusové zaznamenala v roce 2012 Dražní inspekce zvýšení počtu MU ve srovnání s předchozím rokem. Konkrétně bylo **na dráze trolejbusové** zaznamenáno **503 MU**, což je o 45 (9,8 %) MU více než v roce 2011. K téměř dvojnásobnému počtu MU došlo v Brně, kde jich v roce 2012 Dražní inspekce eviduje celkem 169 (2011 – 86). Ke zvýšení počtu MU došlo rovněž v Pardubicích (o 14 MU). Nejvíce se počet MU snížil v Ústí nad Labem (o 28) a v Ostravě (o 23). V ostatních městech byl počet MU obdobný jako v předchozím roce.

Počty mimořádných událostí na dráze trolejbusové v roce 2012 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	78	2	1	86	169
České Budějovice	2	26	0	1	13	42
Hradec Králové	1	13	0	0	6	20
Chomutov	0	0	0	0	0	0
Jihlava	1	4	0	0	0	5
Mariánské Lázně	0	1	0	0	0	1
Opava	0	11	0	0	4	15
Ostrava	8	25	2	1	22	58
Pardubice	3	27	0	0	14	44
Plzeň	4	39	0	3	7	53
Teplice	0	6	0	1	0	7
Ústí nad Labem	2	28	0	1	21	52
Zlín a Otrokovice	2	25	1	1	8	37
celkem MU (druh)	25	283	5	9	181	503

Na dráze speciální (metro) se v roce 2012 stalo **17 MU**, což je stejný počet jako v roce 2011. Střetů metra s osobou eviduje Dražní inspekce 5 (2011 – 12) a projetí návěstidel zakazujících jízdu 6 (2011 – 2).

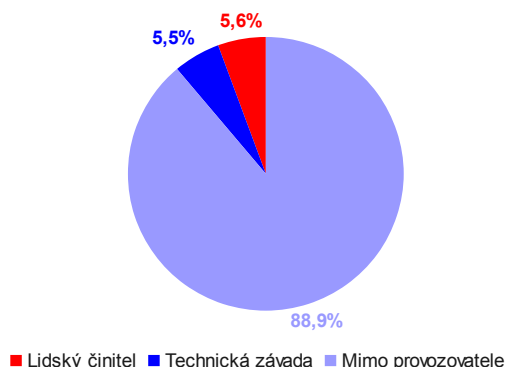
Počty MU v metru v roce 2012

druh MU	počet
vykolejení DV	1
projetí návěstidla	6
střet s osobou	5
ostatní MU	5
Celkem MU	17

Na dráze lanové je evidováno za rok 2012 celkem **8 MU** (2011 – 4), čímž se jejich počet meziročně zdvojnásobil a při nichž bylo **zraněno 8 osob** (2011 – 1). Všechny MU na této dráze byly způsobeny nedodržením pravidel cestujícími při nástupu/výstupu na/z lanové dráhy.

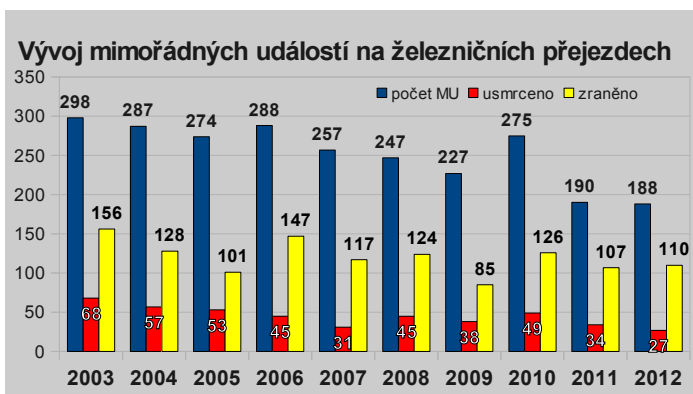
Z příčiny na straně provozovatelů drah neželezničních a metra došlo v roce 2012 k **11,1 % MU**, což je nižší hodnota než v roce 2011 (14,9 %). Z příčiny na straně provozovatelů nebyla v roce 2012 usmrcena žádná osoba (2011 – 4) a bylo zraněno 82 osob (2011 – 64).

Mimořádné události dle bezprostřední příčiny v roce 2012 na neželezničních drahách a v metru



Mimořádné události na železničních přejezdech

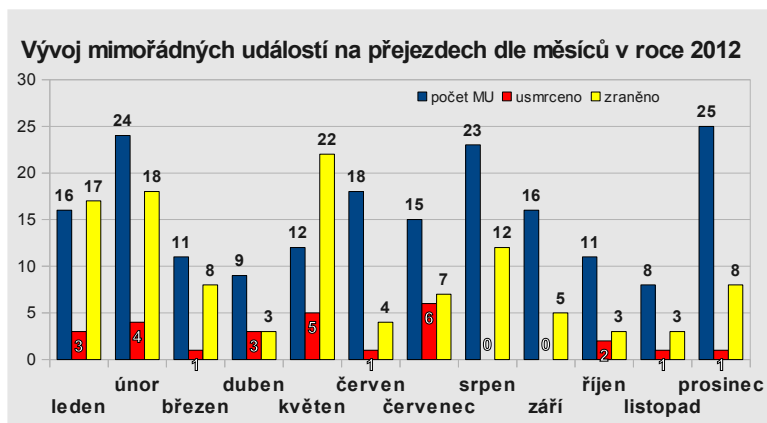
V České republice se nachází v rámci Evropy jeden z největších počtů úrovnových křížení dráhy s pozemními komunikacemi, tedy železničních přejezdů, resp. přechodů. Každý železniční přejezd musí být předepsaným způsobem zabezpečen a musí splňovat podmínky příslušných zákonů, norem a předpisů. I když tyto podmínky daný přejezd splňuje, tak na něm není vznik mimořádné události vyloučen. Většina případů MU totiž vzniká z důvodů příčiny na straně uživatelů pozemních komunikací, kteří svým nezodpovědným chováním zbytečně hazardují se životem svým a i dalších uživatelů přejezdu. Ročně pak na přejezdech zbytečně zahynou desítky osob a další desítky osob jsou zraněny.



Dražní inspekce v roce 2012 eviduje na železničních přejezdech nejnižší počet MU od roku 2003. Zároveň bylo dosaženo historicky nejnižšího počtu usmrcených osob. Na železničních přejezdech drah celostátních, regionálních a vlečkách se stalo celkem **188 střetnutí**, při nichž **zemřelo 27 osob** a dalších **110 osob** bylo zraněno. Ve srovnání s rokem 2011 se **počet**

nehod snížil o 2 (1,1%). Počet **usmrcených osob** se meziročně **snížil o 7 (20,6 %)**. Zraněných osob bylo ve srovnání s rokem 2011 **o 3 (2,8 %) více**. Počet střetnutí a zraněných osob zůstal v podstatě stejný, ovšem nehody měly za následek menší počet usmrcených osob. Je však potřeba zdůraznit, že tento vývoj byl dán rovněž tím, že v roce 2012 byli chodci účastníky nehod v menší míře (o 11 případů) než v roce 2011. Přitom střetnutí s chodci má ve většině případů za následek jejich usmrcení. Ke střetnutí nejčastěji docházelo s osobními automobily (124 případů), nákladními automobily (19 případů) a s již zmíněnými chodci (15 případů).

Vývoj MU dle jednotlivých měsíců roku 2012 ukazuje, že počet nehod byl největší zejména v prosinci (25), únoru (24) a srpnu (23). I přesto např. v srpnu nezemřela při



nehodě žádná osoba a v prosinci zemřel jeden člověk a 8 osob bylo zraněno. Nejnižší počet nehod (8) byl zaznamenán v listopadu. Za nejtragičtější měsíc roku lze označit květen, kdy při 12 střetnutí zahynulo 5 a zraněno bylo dalších 22 osob, a červenec, kdy při 15 nehodách zemřelo 6 a zraněno bylo 7 osob. Naopak v srpnu a září nezemřela při nehodě na

železničním přejezdu žádná osoba a zraněno bylo celkem 17 osob. V meziročním srovnání vývoje MU podle měsíců byl začátek roku více a naopak konec roku méně tragický. V měsících lednu a únoru bylo v porovnání s rokem 2011 zaznamenáno celkem o 13 MU více, usmrcených osob o 6 více a zraněných osob o 23 více. Naopak v měsících říjnu a listopadu Drážní inspekce evidovala snížení celkem o 16 MU, 6 usmrcených a 6 zraněných osob. Mezi nehody s nejméně závažnými následky v roce 2012 patří střetnutí ze dne 25. 5. v Třešti, kde zahynula jedna osoba a dalších 19 bylo zraněno, a dále 3 MU, při nichž zahynuly vždy dvě osoby a ke kterým došlo dne 4. 2. mezi žst. Butoves a Ostroměř na Jičínsku, dne 11. 4. v Bakově nad Jizerou a dne 14. 5. mezi žst. Hořice v Podkrkonoší a Hněvčevě na Královéhradecku.

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, v platném znění. Nejčastějším prohřeškem je ignorování světelné a zvukové signalizace přejezdového zabezpečovacího zařízení, nepřesvědčení se o tom, zda se k přejezdu neblíží vlak, případně jízda nebo chůze přes přejezd se sklopenými závorovými břevny. Drážní inspekce rovněž za rok 2012 eviduje 3 střetnutí na železničním přejezdu, kde byla zjištěna příčina i na straně provozovatele dráhy nebo dopravce (25. 5. v Třešti – viz přehled MU, 28. 7. na vlečce elektrárny v Opatovicích nad Labem – viz přehled MU a 16. 9. v Křenovicích na Brněnsku – závada přejezdového zabezpečovacího zařízení).

K výraznějšímu zvýšení počtu MU došlo v roce 2012 pouze v Jihočeském kraji, kde Drážní inspekce evidovala 32 MU (2011 – 23), a v Královéhradeckém kraji, kde se stalo 20 MU (2011 – 13). K největšímu snížení počtu MU pak došlo ve Zlínském kraji (2012 – 4, 2011 – 14) a v Ústeckém kraji (2012 – 12, 2011 – 21). Počet usmrcených osob se meziročně nejvíce snížil v Olomouckém kraji, kde nezahynula při střetnutí žádná osoba (2011 – 5). Usmrcené osoby nebyly rovněž zaznamenány

Střetnutí na přejezdech v roce 2012 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	32	5	14
Jihomoravský	11	1	9
Karlovarský	6	1	5
Královéhradecký	20	4	10
Liberecký	14	1	5
Moravskoslezský	13	0	5
Olomoucký	18	0	8
Pardubický	10	4	0
Plzeňský	9	0	3
Praha	2	0	2
Středočeský	26	7	13
Ústecký	12	3	13
Vysočina	11	1	23
Zlínský	4	0	0
celkem	188	27	110

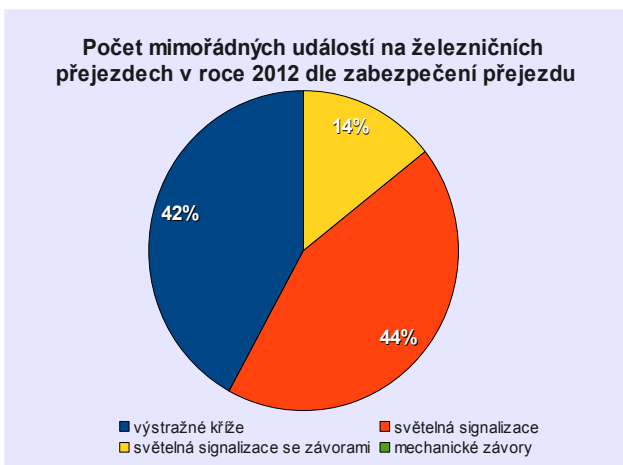
v Moravskoslezském, Plzeňském, Zlínském kraji (v posledním z nich není evidována ani zraněná osoba) a v Praze. Počet usmrcených osob (o 2) se zvýšil v krajích Pardubickém, Středočeském a Ústeckém. Počet zraněných osob se nejvíce zvýšil v kraji Vysočina (důsledek střetnutí v Třešti) a v Královéhradeckém kraji (o 7 osob). Nejvýraznější snížení počtu zraněných osob (-35) bylo zaznamenáno v Moravskoslezském kraji (důsledek střetnutí mezi zastávkami Malé Hoštice a Velké Hoštice v roce 2011) a ve Zlínském kraji (o 5 osob). Nejtragičtější následky střetnutí zaznamenala Drážní inspekce ve Středočeském kraji, kde při 26 střetnutích na železničních přejezdech bylo usmrceno 7 a zraněno 13 osob.

Na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži, kterých je v České republice více než 50 % z celkového počtu přejezdů, se stalo v roce 2012 celkem 79 nehod (2011 – 82), což je o 3 nehody méně než na přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor (2012 – 82, 2011 – 86), kterých je přibližně pouze čtvrtina. Na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací doplněnou závorovými břevny se stalo 27 MU (2011 – 21).

MU na železničních přejezdech dle typu přejezdu v roce 2012

zabezpečení přejezdu	počet MU	usmrceno	zraněno
výstražné kříže	79	8	23
světelná signalizace	82	10	84
světelná signalizace se závorami	27	9	3
mechanické závor	0	0	0
Celkem	188	27	110

Počet usmrcených osob v porovnání podle zabezpečení přejezdu se v roce 2012 příliš nelišil. Na přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor bylo usmrceno 10 osob (2011 – 21) a zraněno 84 osob (2011 – 65), na přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací se závorami zahynulo 9 osob (2011 – 7) a 3 osoby byly zraněny (2011 – 5) a na přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži bylo usmrceno 8 osob (2011 – 5) a zraněno 23 osob (2011 – 37). Při hodnocení celkových čísel je pak potřeba vzít v potaz skutečnost, že na přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací a závorami se jednalo v případě usmrcených a zraněných osob vždy o chodce. 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 závor, které jim zabraňovaly vstup na přejezd. V některých případech se pak jednalo o vstup osob na železniční přejezd v sebevražedném úmyslu. Z dlouhodobějšího hlediska lze konstatovat, že nejtragičtější následky mají střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. Drážní inspekce proto soustavně doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorami, protože tento způsob řešení úrovněho křížení silnice a dráhy železniční se z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový pro silniční i drážní dopravu (usmrcené a zraněné osoby na těchto železničních přejezdech jsou většinou neukáznění chodci nebo osoby jednající v sebevražedném úmyslu). V roce 2012 pak Drážní inspekce vydala na základě výsledků šetření mimořádných událostí na železničních přejezdech bezpečnostní doporučení, aby v případech, kdy je rozhodnuto o změně zabezpečení přejezdu, byl vždy železniční přejezd zabezpečen světelnou výstražnou signalizací doplněnou o závorová břevna – viz kapitola Opatření k předcházení mimořádným událostem.



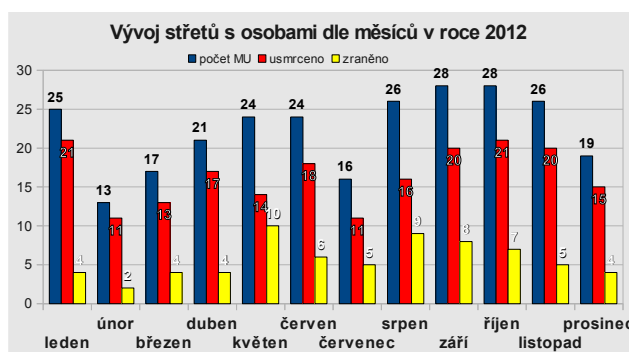
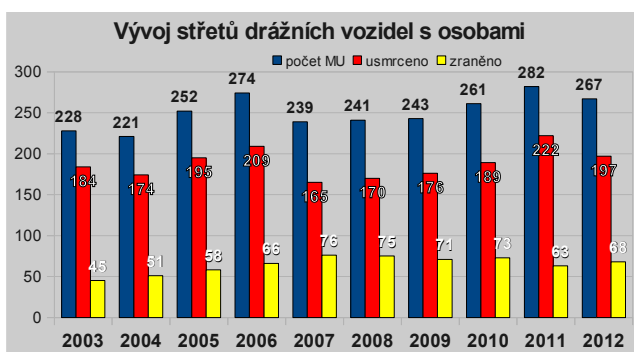
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

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 jednájí zjevně v sebevražedném úmyslu.

K většině 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 jednájí 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 2012 byl v počtech a následcích na životech při střetech drážních vozidel s osobami méně tragický než rok 2011. V tomto roce eviduje Dražní inspekce na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem **267 střetů drážních vozidel s osobami**, při nichž **zemřelo 197 osob** a dalších **68 bylo zraněno**, což je o 15 (5,3 %) střetů méně než v roce 2011, **počet usmrcených byl nižší o 25** (11,3 %). Počet zraněných osob byl nepatrně vyšší a dosáhl hodnoty 68 osob, což je o 5 (7,9 %) více než v roce 2011. Mimo tato čísla došlo dále v 15 případech (2011 – 26) ke střetnutí drážních vozidel s osobami na železničních přejezdech (viz kapitola MU na železničních přejezdech). Střety drážních vozidel s osobami na železnici ve většině případů končí smrtí zúčastněné osoby (2012 – 74 %, 2011 – 79 %). Ve 4 případech z celkového počtu se jednalo o střety drážních vozidel se zaměstnanci provozovatelů ve službě, což představuje pokles oproti roku 2011 o 2 (33,3 %) případy. Tyto střety si vyžádaly celkem 2 lidské životy (2011 – 1). V roce 2012 neeviduje Dražní inspekce na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách žádnou MU, v rámci které by bylo najednou usmrceno nebo zraněno více osob.

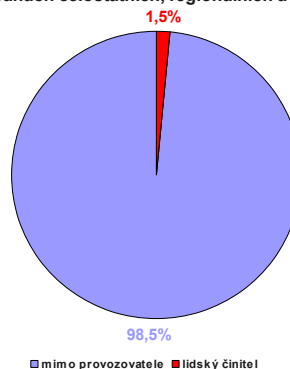
Nejtragičtějším obdobím roku 2012 byly měsíce srpen až listopad. V meziročním srovnání byl pak pozitivní obrat zaznamenán v měsíci prosinci, kdy bylo zaznamenáno o 17 MU a o 16 usmrcených osob méně než v roce 2011. Nejvíce nehod s nejtragičtějšími následky se v roce 2012 událo v měsíci lednu, kdy při 25 střetech zahynulo 21 osob, a v říjnu, kdy při 28 střetech zemřelo rovněž 21 osob. Naproti tomu v únoru se stalo 13 případů, při nichž zemřelo 11 osob a 2 byly zraněny.

Při srovnání statistických údajů podle jednotlivých krajů eviduje Dražní inspekce stejně jako v roce 2011 nejvíce nehod v Moravskoslezském kraji, kde při 42 střetech zahynulo 31 osob a 10 bylo zraněno. K nejvýraznějšímu meziročnímu zvýšení počtu nehod a jejich následků došlo v Ústeckém kraji, ve kterém se oproti roku 2011 stalo o 8 (42 %) MU více a počet usmrcených osob byl vyšší rovněž o 8 (57 %). Počet MU se nejvíce snížil v Praze (2012 – 23, 2011 – 31), v kraji Vysočina (2012 – 3, 2011 – 10) a ve Zlínském kraji (2012 – 12, 2011 – 19). Počet usmrcených osob se meziročně nejvíce snížil v Jihočeském kraji o 5 (71 %) a ve Zlínském kraji rovněž o 5 (33 %).

Střety s osobami v roce 2012 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	6	2	4
Jihomoravský	39	27	12
Karlovarský	8	6	2
Královéhradecký	10	8	2
Liberecký	12	7	5
Moravskoslezský	42	31	10
Olomoucký	18	15	3
Pardubický	19	16	3
Plzeňský	11	6	5
Praha	23	18	5
Středočeský	37	27	9
Ústecký	27	22	5
Vysočina	3	2	1
Zlínský	12	10	2
celkem	267	197	68

Střety s osobami dle bezprostřední příčiny v roce 2012 na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách



Pouze v pěti případech (3 – usmrceni, 2 – zranění) byla bezprostřední příčina střetů drážních vozidel s osobami na straně železnice, avšak všechny tyto nehody byly stejně jako v roce 2011 způsobeny zaměstnanci provozovatelů ve službě, kteří si způsobili újmu na zdraví nebo smrt vlastním pochybením.

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2012

Drážní inspekce rozhoduje bezprostředně po nahlášení vzniku MU o tom, zda bude danou MU šetřit na místě jejího vzniku. Základním kritériem tohoto rozhodnutí je závažnost MU, opakování MU a to, zda by mohla za změněných okolností vést MU až k závažné nehodě nebo podezření na pochybení provozovatele dráhy nebo dopravce.

V roce 2012 Drážní inspekce vyjízďela celkem ke 191 MU (2011 – 209), z toho ke 161 případům na dráze celostátní, regionální a vlečkách. Na dráze tramvajové vyjízďela Drážní inspekce ke 24 MU, na dráze trolejbusové ke 4 případům a na dráze speciální a lanové vždy k 1 MU. Jednalo se zejména o střetnutí na železničních přejezdech, srážky drážních vozidel, vykolejení za jízdy vlaku, střety s osobami pohybujícími se na veřejnosti přístupných místech dráhy a nedovolené jízdy drážních vozidel za návěstidlo zakazující jízdu. Nutno podotknout, že výjezdy na místo MU nebyly v několika případech realizovány z důvodu porušení zákonných povinností provozovatele dráhy a dopravců při ohlašování MU, za což Drážní inspekce udělila ve správním řízení sankce (dále viz správní řízení).

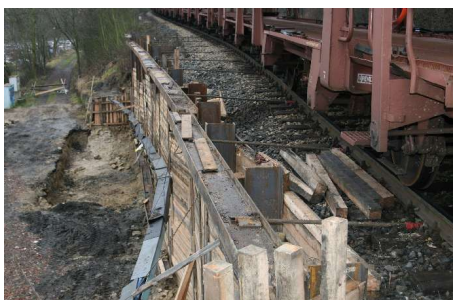
V nejzávažnějších, respektive opodstatněných případech zahájila Drážní inspekce nezávislé šetření příčin a okolností MU v plném rozsahu, tj. včetně vydání zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU (MU jsou v následujícím přehledu označeny hvězdičkou).

Přehled nejzávažnějších MU



*Dne 5. 1. 2012 v 9.23 hod. mezi dopravnou **Kořenov** a žst. **Tanvald** nezastavil vlak Os 16218 na třech zastávkách a nekontrolovaně ujel vzdálenost 2,4 km. Po projetí vlaku zastávkou Desná-Pustinská vlak stále zrychloval a strojvedoucímu se jej nedařilo zpomalit. Až po utažení ručních brzd a vjetí vlaku do úseku s mírnějším spádem začal zpomalovat a poté za zastávkou Desná-Riedlova vila zastavil. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob ani k hmotné škodě. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání brzdového pneumatického zařízení drážních vozidel**, vlivem obalení

brzdových kotoučů ledem. **Zásadní příčinou** bylo **nedodržení technologických postupů při řízení drážních vozidel** v zimním období na železniční trati se specifickými sklonovými poměry. **Příčinou v systému bezpečnosti** bylo, že **v rámci povinného pravidelného poučování strojvedoucích nebyla zohledněna specifika provozování drážní dopravy na předmětné železniční trati s DV vybavenými kotoučovými brzdami, včetně řešení krizových situací strojvedoucími.**



Dne 11. 1. 2012 ve 23:52 hod. mezi žst. **Mladá Boleslav hl.n.** a **Mladá Boleslav město** vykolejily dva nákladní vozy za jízdy vlaku Vn 54462. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 27 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **narušení stability koleje způsobené poklesem příčného odporu traťové koleje v průběhu prací prováděných na opravě opěrné zdi.**



Dne 19. 1. 2012 v 15:10 vykolejila v žst. **Semily** dvě drážní vozidla (hnací vozidlo a přívěsný vůz) za jízdy vlaku R 988. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 483 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – přestavení výhybky před vlakem R 988 chybnou obsluhou zabezpečovacího zařízení.**



*Dne 20. 1. 2012 v 11.45 hod. se v žst. **Březnice** na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor střetl vlak Os 7907 s nákladním automobilem, přičemž došlo k vykolejení vlaku předním dvojkolím. Při MU byl usmrčen řidič nákladního automobilu a zraněno 7 cestujících z vlaku. Celková škoda byla vyčíslena na 2,1 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha.**



Dne 21. 1. 2012 v 18:52 hod. v žst. **Zábřeh na Moravě** došlo při odjezdu vlaku Os 13032 k jeho zpětné jízdě, projetí zarážedla kusé koleje a k následnému vykolejení. Vlak byl sestaven z hnacích drážních vozidel v čele vlaku a na postrku. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 260 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nesprávně přestavení směrového přepínače postrkového hnacího drážního vozidla.**



*Dne 24. 1. 2012 ve 13.31 hod. se na **vlečce dřevoskladu v Adamově** srazil nakladač dřevní hmoty s posunovým dílem (lokomotiva a pět nákladních vozů). Při MU byl těžce zraněn posunovač, který se nacházel na stupáčce prvního sunutého vozu v místě střetu s nakladačem. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 4 tisíce korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **vjetí nakladače dřevní hmoty do obvodu dráhy – vlečky. Zásadní příčinou** MU bylo **provozování drážní dopravy na vlečce dopravcem mimo dobu, která byla dojednána smluvními**

podmínkami k uspokojování individuálních přepravních potřeb vlastníka vlečky, bez dodržení pravidel pro mimořádnou obsluhu vlečky. Přispívajícím faktorem bylo vlastníkem vlečky dlouhodobě neřešené provozování drážní dopravy na vlečce dopravcem mimo dobu, která byla dojednána smluvními podmínkami k uspokojování individuálních přepravních potřeb.



Dne 31. 1. 2012 v žst. **Pardubice-Rosice nad Labem** vjel vlak R 981 na staniční kolej obsazenou vlakem Os 5333. Ve stanici probíhala údržba zabezpečovacího zařízení a jízdy vlaků byly organizovány jinými dopravními opatřeními než obvykle. Vlaky zastavily 26 m od sebe. Při MU nedošlo ke zranění ani škodě. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **selhání lidského činitele – nesprávně postavení výhybky ve vlakové cestě.**



Dne 4. 2. 2012 v 16.44 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi žst. **Butoves** a **Ostroměř** střetl vlak Os 5515 s osobním automobilem. Při MU byl usmrčen řidič a spolujezdec v osobním automobilu. Celková škoda byla vyčíslena na 300 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku 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 6. 2. 2012 v 5.15 hod. najel vlak Os 7331 mezi žst. **Plzeň-Křimice** a **Plzeň-Jižní předměstí** na překážku, která byla tvořena zeminou sesunutého svahu. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 1,6 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **vytvoření překážky na dopravní cestě dráhy sesunutím podmačeného svahu do průjezdného průřezu vlivem prasklého vodovodního potrubí a následného úniku vody.**



Dne 7. 2. 2012 v 19.20 hod. v žst. **Nymburk hl. n.** po odstavení skupiny drážních vozidel ujelo 19 nákladních vozů. Vozy byly zastaveny až na kusé koleji, kde zcela zničily zarážedlo a následně první tři vykolejily. Při MU nevznikla újma na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 1,4 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nedostatečné zajištění skupiny vozidel proti ujetí.**



Dne 12. 2. 2012 v 16.10 hod. na lanové dráze v **Novém Městě na Moravě** vypadla po ujetí asi 80 metrů nezletilá osoba ze sedačky lanové dráhy. Cestující řádně nenastoupil, jelikož zcela nenasedl na sedačku. Při MU utrpěl újmu na zdraví. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedodržení správného postupu cestujícími při nástupu na sedačku lanové dráhy.**



*Dne 16. 2. 2012 v 17.13 hod. se mezi dopravou **Kořenov** a žst. **Tanvald** odehrála obdobná MU jako dne 5. 1. 2012. Při jízdě vlaku Os 16240 se nepodařilo strojvedoucímu zastavit ve čtyřech zastávkách (Kořenov-zastávka, Desná-Pustinská, Dolní Polubný a Desná-Riedlova vila). Vlak se podařilo zastavit až po ujetí 2,6 km za použití rychločinného brzdění, utážení ručních brzd a vjetí vlaku do úseku s mírnějším spádem. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob ani ke škodě. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání brzdového pneumatického zařízení drážních vozidel, vlivem obalení brzdových kotoučů ledem.** Zásadní příčinou bylo **nedodržení technologických postupů při řízení drážních vozidel** v zimním období na železniční trati se specifickými sklonovými poměry. **Příčinou v systému bezpečnosti** bylo, že **v rámci povinného pravidelného poučování strojvedoucích nebyla zohledněna specifika provozování drážní dopravy na předmětné železniční trati s DV vybavenými kotoučovými brzdami, včetně řešení krizových situací strojvedoucími.**



Dne 21. 2. 2012 v 5:42 hod. v žst. **Rakšice** odjel vlak Os 4425 na kolej místní vlečky místo na traťovou kolej. Vlak projel návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a následně vykolejil přes výkolejku umístěnou na kolejišti vlečky. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 192 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – výprava vlaku bez předchozího postavení vlakové cesty ze správné koleje a nerespektování návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla.**



*Dne 27. 2. 2012 v 8.00 hod. se mezi žst. **Čičenice** a **Protivín** střetl vlak Sv 8094 s nákladním automobilem na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací. Po střetnutí se automobil vznítil a požár zasáhl i lokomotivu. Při MU byl usmrcen řidič automobilu a strojvedoucí vlaku utrpěl lehkou újmu na zdraví. Celková škoda byla vyčíslena na 1,3 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí nákladního automobilu na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha.**



*Dne 29. 2. 2012 ve 14.13 hod. se v žst. **Kaštice** střetl vlak R 1195 s nákladním automobilem s návěsem na železničním přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor. Při střetu vykolejila 2 drážní vozidla. Při MU utrpělo újmu na zdraví 9 cestujících a strojvedoucí. Celková škoda byla vyčíslena na 12,6 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí silničního nákladního vozidla s návěsem na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha.**



Dne 29. 2. 2012 v 18.40 hod. mezi žst. **Mělník** a **Všetaty** vykolejil první vůz za lokomotivu vlaku Pn 66271. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 134 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **technický stav železničního svršku – překročení mezních parametrů geometrické polohy koleje.**



Dne 1. 3. 2012 v 16.27 hod. v **Českých Budějovicích** na křižovatce ulic **Průmyslová** a **Dvořákova** narazil autobus přední částí do pravé strany trolejbusu linky č. 3 jedoucího po hlavní silnici. Při MU byl usmrcen řidič autobusu a 5 cestujících utrpělo újmu na zdraví. Celková škoda byla vyčíslena na 1,5 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedání přednosti v jízdě ze strany řidiče autobusu.**



*Dne 5. 3. 2012 v 7.41 hod. se na železničním přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací mezi žst. **Kobylí na Moravě** a **Velké Pavlovice** střetl vlak Os 14506 s nákladním automobilem. Vlivem střetnutí vlak vykolejil. Při MU utrpělo újmu na zdraví 6 osob. Celková škoda byla vyčíslena na 1,1 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávána zvuková a světelná výstraha.**



Dne 9. 3. 2012 v 15.32 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi žst. **Stařeč** a **Kojetice na Moravě** střetl vlak Os 24813 s osobním automobilem. Při MU byl zraněn řidič osobního automobilu. Vlivem střetnutí bylo značně poškozeno přejezdové zabezpečovací zařízení a celková škoda byla vyčíslena na 3,2 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávána zvuková a světelná výstraha.**



Dne 11. 3. 2012 ve 14.00 hod. v **Ostravě** na ulici **Sokolská třída** vjel řidič trolejbusu linky č. 101 mimo komunikaci, kde čelně narazil do sloupu trakčního vedení. Při MU bylo zraněno 7 cestujících a řidič trolejbusu. Celková škoda byla vyčíslena na 1,5 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **selhání lidského činitele – nevěnování se plně řízení vozidla a nesledování situace v provozu na pozemní komunikaci řidičem trolejbusu.**



*Dne 29. 3. 2012 v 15.10 hod. v žst. **Praha hlavní nádraží** vlak R 791 projel kolem návěstidla Lc26b, které zakazovalo další jízdu, poškodil výhybku a vjel na kolej, na které se v té době nacházel vlak R 783. Vlaky zastavily 23 m od sebe. Při MU nevznikla újma na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 200 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Lc26b žst. Praha hl. nádraží strojvedoucím vlaku R 791. Přispívajícím 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 **nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro odjezd vlaků z dopravní, a to zejména uvedením vlaku R 791 na SK č. 26b do pohybu z místa zastavení pro výstup a nástup cestujících u 6. nástupiště přesto, že od čela stojícího vlaku byla návěst „Stůj“ na cestovém návěstidle Lc26b, umístěném vpravo u SK č. 26b, nepochybně viditelná a výpravčím nebyla provedena výprava vlaku. Příčinou v systému bezpečnosti bylo nepřijetí odpovídajících a účinných vlastních opatření provozovatele dráhy a dopravce k předcházení obdobným MU na základě vydaného bezpečnostního doporučení Dražní inspekce, č. j. 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, po předchozí MU podobného charakteru, ze dne 16. 2. 2009 v žst. Paskov.**



*Dne 31. 3. 2012 v 15.27 hod. mezi žst. **Peruc** a **Klobuky v Čechách** se srazilo pomocné hnací drážní vozidlo s vlakem Os 9756, který uvázl na širé trati z důvodu poruchy HDV. Při MU byla zraněna jedna cestující a celková škoda byla vyčíslena na 300 tisíc korun. **Bezprostředními příčinami** vzniku MU bylo **dovolení jízdy posunu mezi dopravkami do kilometru 75,500, který se ve směru jízdy PMD nacházel za uvázlým vlakem, a nedodržení technologických postupů pro bezpečné řízení hnací drážní vozidlo posun mezi dopravkami** vzhledem k dopravním

a provozním podmínkám. **Zásadními příčinami** bylo **překročení stanovené rychlosti posunu mezi dopravkami, nenařízení jízdy podle rozhledu strojvedoucímu posunu mezi dopravkami** pokynem v technologických postupech provozovatele dráhy, **nezjištění přesné polohy čela uvázlého vlaku a dovolení jízdy posunu mezi dopravkami bez dalších opatření do kilometru stanoveného odhadem. Příčinami v systému bezpečnosti** bylo **provozovatelem dráhy nesprávně implementované ustanovení § 1 písm. n) vyhlášky č. 173/1995 Sb.** tím, že posun mezi dopravkami ustavil jako další, zvláštní způsob úmyslně a organizovaně prováděné jízdy drážního vozidla nad rámec tohoto obecně závazného právního předpisu, což mělo za následek nerespektování dalších vztažných ustanovení o posunu, v této vyhlášce uvedených, dále skutečnost, že **technologické postupy provozovatele dráhy nestanovily závazný postup osoby řídící DV uvázlého vlaku pro jednoznačné zjištění kilometrické polohy čela (konce) vlaku** a postup této osoby a osob organizujících drážní dopravu v případech, kdy tuto polohu není možno jednoznačně určit, a **technologické postupy provozovatele dráhy nestanovily jednoznačně podmínky jízdy PMD jedoucího pro uvázlý vlak.**



Dne 8. 4. 2012 v 10.10 hod. mezi dopravkami **Horní Skryčov** a **Lovětín** vykolejil tendr parní lokomotivy za jízdy vlaku Os 230. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 80 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **technický stav železničního svršku – překročení mezních parametrů geometrické polohy koleje.**



Dne 11. 4. 2012 v 8.55 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi žst. **Bakov nad Jizerou** a **Odbočkou Zálučí** střetl vlak R 1138 s osobním automobilem. Při MU byl usmrcen řidič a spolujezdkyně v osobním automobilu. Celková škoda byla vyčíslena na 32 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávána zvuková a světelná výstraha.**



Dne 13. 4. 2012 v 7.25 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi žst. **Bohdíkov** a **Ruda nad Moravou** střetl vlak Pn 69942 s nákladním automobilem s návěsem. V důsledku střetnutí vykolejila lokomotiva třemi nápravami. Při střetu došlo k proražení nádrže pohonných hmot lokomotivy a úniku 2 tisíc litrů motorové nafty. Při MU utrpěli újmu na zdraví strojvedoucí a spolujezdec v nákladním automobilu. Celková škoda byla vyčíslena na 4,5 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd**

v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha.



Dne 16. 4. 2012 v 10.44 hod. se v **Praze** na křižovatce ulic **Sokolovská** a **Ke Štvanici** srazila tramvaj linky č. 24 s autobusem. V důsledku srážky tramvaj vykolejila prvním podvozkem ve směru jízdy. Při MU bylo zraněno 7 cestujících a řidič tramvaje. Celková škoda byla vyčíslena na 2,8 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **nerespektování signálu světelné signalizace křižovatky řidičem autobusu**.



Dne 3. 5. 2012 v 16.43 hod. se v **Praze** mezi zastávkami **Vypich** a **Řičanova** srazila tramvaj linky č. 22 s tramvají linky č. 25. Vlivem srážky došlo k poškození spřáhel tramvaje linky č. 22 a zaklínění jejich dvou vozů do sebe. Při MU byli zraněni 2 cestující a řidič tramvaje linky č. 22. Celková škoda byla vyčíslena na 1,2 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **selhání lidského činitele – nepozornost řidiče tramvaje linky č. 22, který se plně nevěnoval řízení a neodhadl zábrzdnu vzdálenost od stojící tramvaje linky č. 25**.



Dne 7. 5. 2012 v žst. **Stochov** vjel vlak Os 19700 na staniční kolej obsazenou nákladním vlakem Vn 56591. Osobní vlak zastavil na zhlaví stanice 165 m od čela nákladního vlaku. Při MU nedošlo ke zranění ani škodě. **Bezprostřední příčinou** MU bylo **selhání lidského činitele – nesprávné postavení vlakové cesty**.



*Dne 7. 5. 2012 v 15.15 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací se závorami v žst. **Uhersko** střetl vlak EC 170 s osobním automobilem. Došlo k proražení nádrže automobilu a ke vznícení a požáru automobilu i lokomotivy. Při MU byla celková škoda vyčíslena na 2,6 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **včasné neodstranění uváznutého osobního automobilu ze železničního přejezdu v době jízdy vlaku. Zásadní příčinou** MU bylo **nevarování provozovatele dráhy o překážce na železničním přejezdu z důvodů časové tísně a neznalost funkce jednotného systému značení přejezdu**.



Dne 9. 5. 2012 v 8.40 hod. se na přejezdu pouze zabezpečeném výstražnými kříži a doplněném dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě!“ mezi dopravními **Poniklá** a **Hrabačov** střetl vlak Os 15503 s osobním automobilem. Při MU byla usmrcena spolujezdkyně v osobním automobilu a řidič utrpěl újmu na zdraví. Celková škoda byla vyčíslena na 115 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak**.



Dne 14. 5. 2012 ve 13.18 hod. se na přejezdu pouze zabezpečeném výstražnými kříži mezi žst. **Hořice v Podkrkonoší** a **Hněvčeves** střetl vlak Os 5509 s osobním automobilem. Při MU byl usmrčen řidič i spolujezdec v osobním automobilu a celková škoda byla vyčíslena na 155 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



Dne 17. 5. 2012 ve 3.18 hod. se v **Ostravě** na ulici **28. října** srazila tramvaj linky č. 11 s montážním vozem trakčního vedení. Při MU byly zraněny 4 osoby v montážním voze a dále řidička a jedna cestující v tramvaji. Celková škoda byla vyčíslena na 380 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nevěnování se plně řízení tramvaje a nesledování situace v provozu na pozemní komunikaci řidičkou tramvaje.**



*Dne 20. 5. 2012 ve 23.38 hod. mezi žst. **Štětí** a **Liběchov** vykolejil vlak Pn 66375. V úseku dlouhém cca 3 km opakovaně vykolejil a samovolně nakolejil 1 nákladní vůz a po vjezdu do žst. Liběchov vykolejily další 4 vozy. Vlivem vykolejení byl značně poškozen železniční svršek a trakční vedení. Provoz se částečně podařilo obnovit dne 21. 5. 2012 v 15.00 hod. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 39 milionů korun. Závěrečná zpráva nebyla z důvodu vypracovávání odborných znaleckých posudků do vydání výroční zprávy zpracována.



*Dne 25. 5. 2012 ve 12.35 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor v **Třešti** střetlo speciální hnací drážní vozidlo s autobusem a následně vykolejilo. V autobuse byla usmrčena jedna cestující a dalších 17 bylo zraněno, ve speciálním hnacím drážním vozidle byl zraněn jeho strojvedoucí. Celková škoda byla vyčíslena na 468 tisíc korun. **Bezprostředními příčinami** vzniku MU byla **jízda posunu mezi dopravními přes železniční přejezd, na kterém nebyla vyvolána výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením, a chování řidiče**

autobusu, který si nepočínal před železničním přejezdem zvlášť opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet. Zásadní příčinou bylo **nedodržení technologických postupů – opomenutí vyvolat ruční obsluhu výstrahu na přejezdovém zabezpečovacím zařízení obsluhujícím pracovníkem před udělením souhlasu k jízdě posunu mezi dopravními.**



Dne 31. 5. 2012 v 17.23 hod. se v **Brně** před smyčkou **Bystrc, Ečerova** srazily tramvaje linek č. 1. Jeden z tramvajových vlaků stál před smyčkou a druhá tramvajová souprava narazila do její zadní části. V důsledku srážky došlo k vykolejení přední tramvaje. Při MU byli zraněni 3 cestující a řidička příjíždějící tramvaje. Celková škoda byla vyčíslena na 230 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – pozdní reakce na vzniklou situaci na trati a nedobrzdnění před stojící tramvají.**



Dne 6. 6. 2012 v žst. Železný Brod vjel vlak Os 5404 na staniční kolej obsazenou traťovým mechanismem (dvoucestné rypadlo), jehož řidič se nedovoleně nakolejil. Při MU nedošlo ke zranění ani škodě. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nakolejení dvoucestného rypadla bez udělení pokynu a jeho následné uvedení do pohybu bez pokynu odpovědného zaměstnance.**



Dne 7. 6. 2012 došlo v žst. **Třemešná ve Slezsku** na úzkorozchodném nádraží k projetí vrat remízy posunovým dílem. Při MU došlo k újmě na zdraví vlakvedoucího, který jel v čele sunutého posunového dílu a byl natlačen na vrata remízy. Celková škoda byla vyčíslena na 2 tisíce korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nedání včasného pokynu k zastavení posunového dílu.**



Dne 9. 6. 2012 ve 14.51 hod. se mezi žst. **Milotice nad Opavou** a **Bruntál** srazil vlak Os 23512 se stromem, který spadl na traťovou kolej. V důsledku srážky došlo k vykolejení motorového vozu v čele vlaku. Při MU byla zraněna vlakvedoucí a celková škoda byla vyčíslena na 885 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **narušení průjezdného průřezu traťové koleje spadlým stromem.**



Dne 15. 6. 2012 ve 14.42 hod. narazily vlaky Sv 11052 a R 863 v žst. **Kolín** do stavební suti, která se sesunula od bouraného domu do kolejiště. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 255 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedostatečné zabezpečení bouracích prací.**



Dne 16. 6. 2012 ve 20.42 hod. v žst. **Bohušovice nad Ohří** vznikl za jízdy nákladního vlaku Nex 1. nsl 47749 požár lokomotivy. Strojvedoucí se pokusil neúspěšně o uhašení požáru, následně byly přivolány jednotky hasičů, kterým se podařilo požár uhasit. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 7 milionů korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **technická závada lokomotivy na olejovém okruhu chlazení spalovacího motoru.**

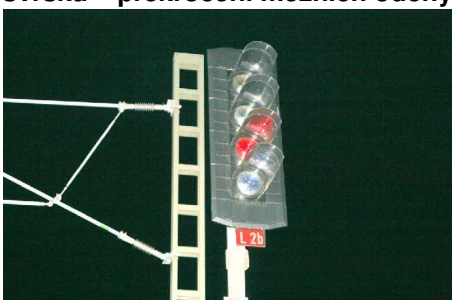


Dne 17. 6. 2012 v 17.47 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor mezi žst. **Včelná a České Budějovice** střetl vlak R 200 s osobním automobilem. Při MU utrpěl újmu na zdraví řidič osobního automobilu a celková škoda byla vyčíslena na 2,2 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana světelná a zvuková výstraha.**



Dne 19. 6. 2012 došlo mezi žst. **Smržovka** a žst. **Tanvald** k vykolejení za jízdy vlaku Os 16231 (motorová jednotka Stadler). Při MU nevznikla újma na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 45 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **spolupůsobení vylomené části opotřebením zeslabené hlavy přídržné kolejnice, závad železničního svršku nepřekračujících normami a předpisy stanovené limity a naměřené hodnoty tloušťky okolku prvního dvojkolí, které se velmi blížily k mezní normové hodnotě.**

Obdobná mimořádná událost ve stejném úseku (cca 500 m od místa první MU) se udála dne 25. 6. 2012 v 10:10 hod., kdy vykolejil vlak Os 16213 tvořený jednotkou stejné řady. Při této MU rovněž nevznikla újma na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 10 tisíc korun. Příčinou MU byl **technický stav železničního svršku – překročení mezních odchylek geometrických parametrů koleje.**



*Dne 25. 6. 2012 ve 20.05 hod. v žst. **Hořovice** projel vlak R 824 kolem návěstidla L2b, které zakazovalo další jízdu, a vjel do obsazeného prostorového oddílu vlakem Os 7822. Z důvodu probíhající výluky mezi žst. Zbiroh a Hořovice byla oddílová návěstidla automatického bloku mezi těmito stanicemi zneplatněna a strojvedoucí byli o těchto skutečnostech informováni. Návěstidlo L2b však bylo nesprávně označeno jako neplatné, o čemž nebyl strojvedoucí zpraven. **Bezprostředními příčinami** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nedovolená jízda vlaku R 824 kolem**

zneplatněného hlavního návěstidla, o jehož zneplatnění nebyl strojvedoucí písemně zpraven a pro pokračování v jízdě si nevyžádal souhlas osoby organizující a řídící drážní dopravu. Příspěvajícími faktory MU bylo neoprávněně označené odjezdové návěstidlo návěstí „Neplatné návěstidlo“ provozovatelem dráhy bez vědomí osoby řídící a organizující drážní dopravu a nedovolená jízda předchozího vlaku Os 7822 kolem zneplatněného hlavního návěstidla, o jehož zneplatnění nebyl strojvedoucí písemně zpraven a pro pokračování v jízdě si nevyžádal souhlas osoby organizující a řídící drážní dopravu. Zásadní příčinou MU bylo nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro jízdu DV kolem zneplatněných návěstidel.



*Dne 23. 7. 2012 v 9.10 hod. se mezi žst. **Hrušovany nad Jevišovkou** a **Miroslav** srazil vlak Mn 82623 s přenosným lešením, které bylo umístěno pod opravovaným mostem v blízkosti zastávky Dolenice. Při MU utrpěl újmu na zdraví dělník nacházející se na lešení. Celková škoda byla vyčíslena na 155 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **narušení průjezdného průřezu dráhy při nedovoleném provádění stavby pracovníky zhotovitele (subdodavatele) v obvodu dráhy, bez povolení provozovatele dráhy a bez dodržení podmínek stanovených SŽDC, s. o., a Drážního úřadu**

pro souhlas s povolením stavby. Zásadní příčinou bylo jednání vedoucího provozního střediska traťového obvodu Hrušovany nad Jevišovkou při zahájení stavby, který jednal mimo své kompetence, a nezajišťoval bezpečnost v místě stavby. Příspěvajícím faktorem bylo neprověření náležitostí zhotovitele,

souvisejících s pracemi v provozované dopravní cestě, a jednání výpravčích žst. Miroslav ode dne zahájení stavby do vzniku MU, kteří neodmítli předávání informací o dopravní situaci pracovníkovi zhotovitele bez odborné způsobilosti. Příčinami v používání systému zajišťování bezpečnosti byl nejednoznačný postup při předávání bezpečnostních informací v rámci provozovatele dráhy a nepředání dokumentu „Vyjádření k ohlášení stavby“ od řídicích orgánů SŽDC, s. o., směrem k vedoucímu provozního střediska, který byl přítomen na místě v den zahájení stavby.



*Dne 28. 7. 2012 v 5.34 hod. se na vlečce elektrárny v Opatovicích nad Labem na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži střetl vlak Pn 66395 s motocyklem. Při MU byl usmrčen řidič motocyklu a škoda byla vyčíslena na 2 tisíce korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **chování řidiče malého motocyklu**, který si nepočínal před železničním přejezdem zvláště opatrně. Příspěvajícím faktory byla **nedostatečná rozhledová délka Lr a nedostatečná viditelnost výstražného kříže pro řidiče malého motocyklu**. Zásadní příčinou bylo **nedodržení pravidel provozu na pozemních**

komunikacích řidičem motocyklu a nesprávný postup provozovatele dráhy při kontrolách přejezdu a údržbě rozhledových délek Lr a délek rozhledu pro zastavení silničního vozidla Dz.



Dne 12. 8. 2012 v 17.00 hod. v žst. Rybník vykolejil jeden osobní vůz za vjezdu vlaku Os 18811 do stanice. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 10 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **technický stav drážního vozidla – nevyhovující profil dvojkolí vykolejeného vozu**.



Dne 15. 8. 2012 v 15.48 hod. se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor v žst. Nová Role střetl vlak Os 5297 s traktorem s vlekem s následným vykolejením motorového vozu prvním dvojkolím. Při MU utrpěli újmu na zdraví 4 cestující z vlaku. Celková škoda byla vyčíslena na 1,8 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **nedovolený vjezd traktoru na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana světelná a zvuková výstraha**.



*Dne 26. 8. 2012 v 10.41 hod. se mezi žst. Zruč nad Sázavou a Ledč nad Sázavou srazil vlak Os 9205 s korunou stromu, která spadla na traťovou kolej. Při MU nevznikla újma na zdraví. Celková škoda byla vyčíslena na 60 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **pád koruny stromu, rostoucího v ochranném pásmu dráhy, do prostoru traťové koleje**. Zásadní příčinou bylo **nezjištění a neodstranění zdroje ohrožení dráhy v ochranném pásmu dráhy, který tvořil strom v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu koleje**. Příčinou v systému bezpečnosti bylo

nesystematické a nejednotné posuzování zdrojů ohrožení dráhy v jejím ochranném pásmu, jejich neodstraňování a nepřijímání odpovídajících opatření k předcházení podobným mimořádným událostem.



*Dne 10. 9. 2012 v 5.17 hod. mezi žst. **Blansko** a **Adamov** za jízdy vlaku Nex 47763 upadl čep nápravového ložiska a jedno drážní vozidlo vykolejilo. Vlak jel ve vykolejeném stavu 13,3 km a byl zastaven až v žst. Brno-Maloměřice. Vlivem vykolejení byl značně poškozen železniční svršek. Provoz byl zcela obnoven až dne 14. 9. 2012. Při MU nevznikla újma na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 8,5 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **technická závada drážního vozidla – zadřené ložisko a následné ukroucení čepu taženého drážního vozidla Zas č. 33**

54 7854 152-7, a to na levé straně druhé nápravy ve směru jízdy vlaku. Přispívajícím faktorem MU bylo nezastavení a nezkontrolování vlaku i přes informaci o tom, že jeho další jízdou může být ohrožena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, dále že provozovatel dráhy technicky nezajistil, aby výpravčí žst. Adamov mohla vlak Nex 47763 samočinně zastavit nebo s ním rychlým a jednoduchým způsobem navázat spojení, a nevydání pokynu k okamžitému zastavení vlaku Nex 47763 a jeho prohlídce. Zásadní příčinou MU byla **hrubozrnná mikrostruktura materiálu, ze kterého byly vyrobeny nýty na straně příruby klece ložiska, která způsobila snížení mechanických hodnot použitého materiálu a vedla ke ztrátě houževnatosti stárnutím.**



Dne 19. 9. 2012 ve 2.21 hod. vykolejily v žst. **Kostomlaty nad Labem** dva nákladní vozy za jízdy vlaku Pn 66421. Vykolejení vozů bylo zjištěno až po příjezdu vlaku do žst. Nymburk seřadovací nádraží. Mezitím došlo na železničním přejezdu mezi žst. Kostomlaty nad Labem a Nymburk hl. n. ke srážce vlaku Pn 66369 s betonovým panelem přejezdové vozovky, který byl posunut do průjezdného průřezu předchozí jízdou vykolejených vozů. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 50 tisíc korun.

Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo **spolupůsobení závad geometrických parametrů koleje a nevyhovující stav parabolické pružnice vykolejeného vozu.**



Dne 19. 9. 2012 v 7.38 hod. se v **Praze** na křižovatce ulic **Werichova** a **Štěpařská** srazila tramvaj linky č. 14 s autobusem linky č. 230. Při střetu došlo k vykolejení tramvaje. Při MU utrpělo újmu na zdraví 12 cestujících a řidič autobusu. Celková škoda byla vyčíslena na 870 tisíc korun. **Bezprostředními příčinami** vzniku MU bylo **nepřizpůsobení rychlosti a způsobu jízdy situaci v provozu řidičem tramvaje a nepřesvědčení se řidičem autobusu, zda může pokračovat v jízdě přes křižovatku.**



Dne 25. 9. 2012 v 7.34 hod. se v žst. **Praha-Libeň** srazil posunový díl (lokomotiva a 8 vozů) se stojícím hnacím drážním vozidlem. Při MU utrpěli lehkou újmu na zdraví 2 strojvedoucích. Celková škoda byla vyčíslena na 2,3 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nezastavení posunového dílu před hnacím drážním vozidlem stojícím v posunové cestě.**



Dne 25. 9. 2012 v 9.39 hod. v žst. **Brno-Horní Heršpice** projel posunový díl (lokomotiva a čtyři nákladní vozy) seřadovací návěstidlo s návěstí „Posun zakázán“, následně rozřízl výhybku a vykolejily 3 nákladní vozy. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 2,2 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla.**



Dne 30. 9. 2012 v 6.22 hod. byl v žst. **Brno hl. n.** vjel posunový díl (souprava pro vlak R 803) na kolej, po které do stanice vjížděl vlak Os 4601. Vlak zastavil ve vzdálenosti 30 cm od posunového dílu. Při MU nevznikla újma na zdraví osob ani hmotná škoda. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – udělení souhlasu k posunu na kolej, na kterou byla postavena vlaková cesta.**



Dne 20. 10. 2012 ve 12.55 hod. mezi žst. **Ratboř** a **Bečváry** se na přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži střetl vlak Os 22208 s přívěsem, který byl připojený za návěsem (pouťová atrakce) a tažený tahačem. Při MU utrpěl újmu na zdraví vlakvedoucí a jedna cestující z vlaku. Celková škoda byla vyčíslena na 1,6 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **nedovolený vjezd tahače na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



*Dne 24. 10. 2012 v neznámé době mezi 7.00 až 19.50 hodin došlo na **vlečce ZZN Polabí, a. s., v Kolíně** při posunu k prudkému najetí na stojící drážní vozidla, v důsledku čehož tato vozidla projela zakončení kusé koleje (zarážedlo) a jeden vůz vykolejil. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 49 759 Kč. Závěrečná zpráva nebyla z důvodu následného šetření v plném rozsahu do vydání výroční zprávy dokončena.



*Dne 1. 11. 2012 v 17.35 hod. v **Ostravě** v objektu **Vozovna Moravská Ostrava** upadlo za jízdy tramvaje linky č. 4 po zlomení hřídele levé kolo 3. nápravy, v důsledku čehož předmětná tramvaj vykolejila. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 376 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **technická závada drážního vozidla – nepřipustné opotřebení a poškození levého nápravového ložiska. Zásadní příčinou** MU bylo **nezjištění nepřipustně opotřebovaného, poškozeného a nefunkčního levého nápravového ložiska v rámci údržby**

předmětného drážního vozidla. **Příčinou v systému bezpečnosti** bylo **navýšení kilometrického proběhu střední údržby podvozků KOMFORT mezi jednotlivými středními prohlídkami a nestanovení postupů pro zajištění používání podvozků KOMFORT v technickém stavu, odpovídajícím schválené způsobilosti, při dopravcem navýšeném kilometrickém proběhu podvozků předmětného typu mezi jednotlivými stupni údržby.**



Dne 3. 11. 2012 v 10.16 hod. se vlak Os 2157 mezi žst. **České Budějovice** a **Nová Ves u Českých Budějovic** střetl s automobilem na železničním přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Při MU utrpěl újmu na zdraví řidič automobilu a celková škoda byla vyčíslena na 4,1 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí řidiče osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana světelná a zvuková výstraha.**



Dne 5. 11. 2012 v 8.09 hod. se v **Praze** mezi zastávkami **Podkovařská** a **Nádraží Libeň** srazila tramvaj linky č. 25 s autem rychlé záchranné služby, jehož řidič používal výstražné znamení modré barvy bez zvukového signálu a náhle při odbočování vlevo vjel na tramvajový pás. Při MU utrpěl újmu na zdraví řidič a spolujezdkyně v automobilu. Celková škoda byla vyčíslena na 270 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedání přednosti v jízdě souběžně jedoucí tramvaji řidičem rychlé záchranné služby.**



Dne 11. 11. 2012 v 9.05 hod. vykolejil na výhybce v žst. **Úpořiny** vlak Lv 77407 (montážní vůz pro opravu trakčního vedení a přívěsný nákladní vůz). Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 206 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **technický stav železničního svršku – lom jazyka výhybky.**



*Dne 17. 11. 2012 v 11.21 hod. se vlak Os 4112 při vjezdu do žst. **Blažovice** srazil s ramenem pracovního mechanismu pracujícím na sousední koleji. Celková škoda byla vyčíslena na 300 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **narušení průjezdného průřezu provozované koleje částí pracovního stroje. Příspěvajícím faktorem MU bylo, že bezpečnostní hlídka opustila své stanoviště v době, kdy nedošlo k přerušení nebo skončení prací. Zásadní příčinou MU bylo nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy, jimiž se řídí činnosti při zajišťování bezpečnosti na pracovním místě.**



*Dne 18. 11. 2012 ve 14.58 hod. v žst. **Praha-Vršovice** vykolejila na lomu jazyka výhybky lokomotiva a dva osobní vozy za jízdy vlaku Sv 29709 (souprava osobních vozů bez přepravy cestujících). Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 615 tisíc korun. Závěrečná zpráva nebyla z důvodů vypracování odborných znaleckých posudků do vydání výroční zprávy dokončena.



Dne 23. 11. 2012 ve 14.13 hod. došlo v **Praze** v zastávce **Pohořelec** k přivření cestujícího do dveří tramvajového vlaku linky č. 22/17 a jeho následnému vlečení cca 15 metrů v prostoru zastávky. Cestující utrpěl újmu na zdraví. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **nástup do tramvaje v době, kdy byla dávana světelná a akustická výstraha, a nepřesvědčení se o ukončení nástupu a výstupu cestujících řidičem tramvaje.**

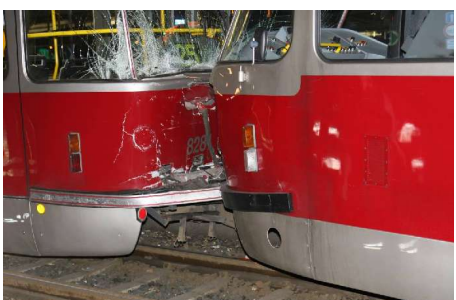


Dne 5. 12. 2012 v 15.41 hod. se v **Praze** na zastávce **Kavalírka** srazila tramvaj linky č. 79 (manipulační jízda) s tramvají linky č. 4. Při MU utrpěli lehkou újmu na zdraví oba řidiči tramvají a 2 cestující. Celková škoda byla vyčíslena na 1,5 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nedostatečné věnování se dopravní situaci řidičem tramvaje linky č. 79.**



*Dne 14. 12. 2012 ve 20.57 hod. se mezi žst. **Přelouč** a **Řečany nad Labem** střetl osobní vlak Os 8662 s osobním automobilem na železničním přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami. Řidička osobního automobilu zůstala uvězněna na přejezdu, neboť sjela za okraj přejezdové vozovky. V důsledku střetnutí vlak vykolejil. Při MU nevznikla újma na zdraví osob a celková škoda byla vyčíslena na 9,1 milionu korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **uvážnutí osobního automobilu v prostoru přejezdu, po předchozím sjetí**

pravého předního kola do výřezu panelové výplně tvořící kraj přejezdové vozovky, která nemá požadované parametry volné šířky. Příspěvajícím faktorem byla noční doba a navátá sněhová pokrývka, které navíc zkrášlovaly velmi špatný výhled z vozidla na přejezdovou vozovku. Zásadní příčinou bylo provozování přejezdu s přejezdovou vozovkou v provedení, které neodpovídá požadavku na volnou šířku přejezdu dle § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. a svým provedením ohrožuje bezpečnost účastníků provozu na pozemní komunikaci.



Dne 31. 12. 2012 v 6.42 hod. se v **Praze** na zastávce **Hradčanská** srazila tramvaj linky č. 20 s rozjíždějící se tramvají linky č. 25. Vlivem srážky došlo k vykolejení 1. vozu tramvaje linky č. 20. Při MU utrpěli újmu na zdraví řidič tramvaje linky č. 20 a 3 cestující. Celková škoda byla vyčíslena na 1 milion korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nedodržení bezpečné zábrzdě vzdálenosti řidičem tramvaje linky č. 20.**

Dražní inspekce došetřila následující MU z roku 2011:



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 rostoucího v ochranném pásmu dráhy na traťovou kolej v důsledku jeho nadměrného zatížení dalšími vyvrácenými stromy. Zásadní příčinou** MU bylo **neodstranění zdroje ohrožení dráhy z ochranného pásma dráhy tvořeného stromem, jehož dopadová vzdálenost zasahovala do**

průjezdného průřezu traťové koleje. Příčinou v systému bezpečnosti byl nesystematický, nejednotný a nedůrazný přístup k posuzování a k odstraňování zdrojů ohrožení dráhy v jejím ochranném pásmu a nepřijímání odpovídajících opatření k předcházení obdobných mimořádných událostí.

K této MU vydala DI bezpečnostní doporučení, ve kterém doporučila:

provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- vlastním opatřením postupně zajistit odstranění zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy, jejichž dopadová vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy, u nichž je držitelem práva hospodaření, přednostně pak v lokalitách, v nichž nejčastěji dochází k pádům stromů na provozovanou dráhu.
- důsledně jednat o odstranění těchto zdrojů ohrožení dráhy s ostatními vlastníky (s právem hospodaření) pozemků v ochranném pásmu dráhy, včetně předávání podnětů ve sporných případech Dražnímu úřadu.

Dražnímu úřadu v součinnosti s Ministerstvem dopravy:

- iniciovat změnu právních předpisů minimálně v takovém rozsahu, aby byla dána provozovateli dráhy možnost odstraňování dřevin v ochranném pásmu dráhy bez povolení, obdobně jako v ochranném pásmu elektrizační a plynárenské soustavy.
- přijmout zásadní opatření k odstraňování zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy, jejichž dopadová vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy.



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 příjezdějícím vlakem 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. **Bezprostřední příčinou** MU byl **výstup cestujících z vlaku na dráhu na místě, které nebylo k tomu určené. Příspěvajícím faktorem** bylo **nedbání přiměřené opatrnosti dané povahou dražní dopravy v místě veřejnosti nepřístupném ze strany cestujících. Zásadní příčinou** MU bylo **uvedení cestujících v pochybnost spuštěním automatického hlášení palubního informačního systému, které ohlásilo „zastávka Vladislav“ na místě, které nebylo určeno pro nástup a výstup cestujících a dále utvrzení pochybnosti cestujících odblokováním centrálně uzavíraných dveří vlaku. Příčinou v systému bezpečnosti** bylo, že **vnitřní předpisy provozovatele dráhy neřeší, jakým způsobem mají členové doprovodu vlaku s přepravou cestujících zajistit bezpečnost cestujících v případě, že vlak s přepravou cestujících mimořádně zastaví na místě mimo širou trať, které není určené k nástupu a výstupu cestujících.**

K této MU vydala DI bezpečnostní doporučení, ve kterém doporučila: dopravci Českým drahám, a. s.:

- ve všech DV, která jsou vybavena hlášením palubního informačního systému, které se automaticky spouští odblokováním centrálně uzavíraných dveří, kde však strojvedoucí nemá možnost toto automatické hlášení obsluhou ovládacího prvku na svém stanovišti vyřadit z činnosti v případě, kdy potřebuje toto blokování mimořádně uvolnit, vybavit neprodleně, resp. v nejkratším možném termínu tato stanoviště takovým ovládacím prvkem, který by strojvedoucímu umožnil v případě potřeby automatické hlášení palubního informačního systému vypnout (vyřadit z činnosti).
- vybavit tímto ovládacím prvkem všechna DV, která budou do provozu zařazena nově.

provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- zpracovat do vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 ustanovení, řešící zajištění bezpečnosti cestujících v případě, kdy vlak s přepravou cestujících mimořádně zastaví na jakémkoliv místě i mimo širou trať, které není určené k nástupu a výstupu cestujících.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastních opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních dopravců, kteří používají DV, u nichž se odblokováním centrálně uzavíraných dveří automaticky spustí hlášení palubního informačního systému dle bodu 1) tohoto bezpečnostního doporučení a i u ostatních provozovatelů drah celostátních a regionálních dle bodu 2) tohoto bezpečnostního doporučení.



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. **Bezprostřední příčinou MU byl technický stav drážního vozidla – ztráta svislé kolové síly pravého kola 1. nápravy, ve směru jízdy vlaku, předního podvozku taženého drážního vozidla Zas 37 80 7850 148-3 v důsledku závady v geometrických parametrech staniční koleje č. 46 a celé části „a“ křižovatkové výhybky č. 208ab v žst. Přerov. Zásadní příčinou MU bylo nezajištění odpovídající pravidelné kontroly a údržby dráhy v místě vzniku mimořádné události.**

K této MU vydala DI bezpečnostní doporučení, ve kterém doporučila:

provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- technologickými postupy stanovit interval pravidelných kontrol opotřebení (ojetí) jazyků, opornic a srdcovek ve výhybkách a profilu hlavy kolejnice nejen v traťových a hlavních staničních kolejích, ale i ostatních staničních kolejích a měřením zjištěné veličiny dokumentovat. Účelem je, aby se v jiných než traťových a hlavních staničních kolejích při pravidelných a doplňkových prohlídkách nespolehalo pouze na vizuální posouzení skutečného stavu opotřebení (ojetí) jazyků, opornic a srdcovek ve výhybkách a profilu hlavy kolejnice odborně způsobilými osobami, které v souladu s technologickými postupy platnými v době vydání této zprávy na základě svého subjektivního posouzení rozhodnou o provedení kontroly nedosažení či nepřekročení mezních hodnot opotřebení (ojetí) měřením měřidly nebo šablonou PŠR-3, resp. rozhodnou o přijetí odpovídajících opatření pro zajištění bezpečnosti drážní dopravy.

Síti národních bezpečnostních orgánů při Evropské železniční agentuře:

- v plném rozsahu implementovat bezpečnostní doporučení Drážní inspekce vydané na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události v drážní dopravě ze dne 22. 06. 2009 v železniční stanici Olomouc hl. n., kterým bylo doporučeno: v zemích Evropské unie vyvinout a zavést jednotný systém nezaměnitelné identifikace polohy a místa oddělitelných elementů vypružení tažených drážních vozidel, včetně systému jejich evidence.

Drážnímu úřadu:

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



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 byla nekontrolovaná jízda tramvajového vlaku linky č. 20/8 z důvodu náhlé zdravotní indispozice řidiče v průběhu jízdy bezprostředně před vznikem MU. Přispívajícím faktorem byla absence**

technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu, selhání nebo náhlé zdravotní indispozici, popř. úmrtí) řidiče tramvaje zabránily další jízdě drážního vozidla.

K této MU vydala Drážní inspekce bezpečnostní doporučení, ve kterém doporučila: dopravci Dopravnímu podniku hlavního města Prahy, a. s.:

- postupně nahradit v úvahu přicházejících tramvajích ruční řadič bez mechanismu hlídání bdělosti řidiče (bez funkce mrtvého muže) za ruční řadič vybaveným touto funkcí.

Ministerstvu dopravy:

- rozšířit požadavky na vybavení hnacích drážních vozidel dráhy tramvajové, uvedené v Příloze č. 3 Části IV vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění, o zařízení pro kontrolu bdělosti osoby řídící drážní vozidlo.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných dopravců na dráhách tramvajových v České republice.

Opatření k předcházení mimořádných událostí

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

V roce 2012 vydala Drážní inspekce bezpečnostní doporučení k těmto MU:

- **5. ledna a 16. února 2012, Tanvald – Harrachov**, nekontrolované jízdy vlaků Os 16218 a Os 16240. Drážní inspekce doporučila: Provozovateli drážní dopravy ČD, a. s.:
 - stanovit vyšší nároky na kontrolní mechanismus za účelem zabránění selhání lidského činitele a odstranění rutinního jednání provozních zaměstnanců. V rámci kontrolní činnosti zvýšit pozornost na dodržování stanovených technologických postupů vedení vlaků za zhoršených klimatických podmínek;
 - zajistit na HDV řady 843 technickými prostředky možnost plné kontroly všech úkonů spojených s jeho obsluhou osobami řídícími DV za účelem eliminace negativního vlivu lidského faktoru;
 - na HDV řady 843 odstranit vazbu jednoho systému brzdy na ovládání ostatních systémů brzdy tak, aby EDB byla v činnosti, jak při snížení tlaku vzduchu v průběžném potrubí samočinné brzdy pod hodnotu 3,5 bar, tak také při zavedení rychločinného brzdění (z provozního stavu velmi rychlé vyprázdnění průběžného potrubí samočinné brzdy);
 - na předemětné železniční trati provozovat pouze DV s odstraněnou vazbou jednoho systému brzdy na ovládání ostatních systémů brzdy tak, aby DB mohla být snadno uvedena v činnost i při snížení tlaku vzduchu v průběžném potrubí samočinné brzdy pod hodnotu 3,5 bar, resp. po zavedení rychločinného brzdění (velmi rychlém vyprázdnění potrubí průběžné samočinné brzdy)

nebo s DV umožňujícími snadno využít dalšího brzdného systému, např. elektromagnetické kolejnicové brzdy;

- projednat s provozovatelem dráhy, zda v současnosti stanovená technologie jízd DV na předemné železniční trati za ztížených klimatických podmínek je plně dostatečná;
- zohlednit specifika jednotlivých výkonných jednotek v návaznosti na odlišnost provozních podmínek a dislokaci jednotlivých druhů řad DV při provozování drážní dopravy a o uvedená specifika rozšířit osnovy a obsah povinného školení na jednotlivých pracovištích, včetně praktického řešení krizových situací.

- **20. ledna 2012, žst. Březnice**, střetnutí osobního vlaku Os 7907 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P 522, km 54,854 s následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- zajistit maximální bezpečnost na stávajících železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor zvýšením úrovně jejich zabezpečení doplňkovou mechanickou výstrahou (závorami), a to v co nejvyšší míře. Při projektování nových železničních přejezdů pak nepovolovat jejich zabezpečení bez této mechanické výstrahy.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních, regionálních a v úvahu přicházejících vlečkách v České republice.

- **24. ledna 2012, vlečka Mendelova univerzita v Brně, Dřevosklad Adamov**, srážka nakladače dřevní hmoty s prvním vozem sunutého posunového dílu v místě, kde se nacházel na stupačce zaměstnanec dopravce. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy – vlečky a dopravci ČD Cargo, a. s.:

- v technologické dokumentaci provozu vlečky vyjmout pravidla pro bezpečné organizování drážní dopravy z kapitol týkajících se přepravního provozu a obsluhy dráhy a umístit je do kapitoly 3. Organizování drážní dopravy. Doplnit a upravit technologickou dokumentaci provozu vlečky v kapitole 3. Organizování drážní dopravy tak, aby byla jednoznačná a srozumitelná;
- vypracovat písemnou informaci ve smyslu ustanovení § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, a zpracovat na základě vyhodnocení rizik provozu Dřevoskladu Adamov, odpovídající pravidla do technologické dokumentace provozu vlečky .

Vlastníkovi vlečky Mendelova univerzita v Brně:

- vypracovat písemnou informaci ve smyslu ustanovení § 101 odst. (3) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, a zpracovat, na základě vyhodnocení rizik provozování vlečky a provozování drážní dopravy na vlečce firmou ČD Cargo, a. s., odpovídající pravidla do vlastního místního předpisu.

- **27. února 2012, Protivín – Čičenice**, střetnutí vlaku Sv 8094 s nákladním automobilem na železničním přejezdu. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- doplnit přejezdové zabezpečovací zařízení železničního přejezdu P1148 v km 247,813 tratě České Budějovice – Plzeň hl. n. prvky, které doplní výstrahu dávanou tímto zařízením a přispějí ke zvýšení bezpečnosti na tomto železničním přejezdu, například závorami.

- **29. února 2012, žst. Kaštice**, střetnutí vlaku R 1195 se silničním nákladním vozidlem s návěsem na železničním přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením,

s následným vykolejením 2 DV. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- zajistit maximální bezpečnost na stávajících železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor zvýšením úrovně jejich zabezpečení doplňkovou mechanickou výstrahou (závorami), a to v co nejvyšší míře. Při projektování nových železničních přejezdů požadovat jejich zabezpečení rozšířené o tuto mechanickou výstrahu.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních, regionálních a v úvahu přicházejících vlečkách v České republice.

- **5. března 2012, Kobyly na Moravě – Velké Pavlovice**, střetnutí vlaku Os 14506 na železničním přejezdu s nákladním automobilem s následným vykolejením vlaku. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíc střetnutí na železničních přejezdech a s nehoršími následky se odehrává na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor, dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí a přejezdů už bylo projektováno a instalováno pouze světelné přejezdové zabezpečovací zařízení doplněné závorami.

Drážnímu úřadu:

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

- **29. března 2012, žst. Praha hl. n.**, nedovolená jízda vlaku R 791 kolem hlavního návěstidla Lc26b s následným rozříznutím výhybky číslo 84 a jízdou proti stojícímu vlaku R 783. 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 1. 6. 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);
- instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno rozříznutím výhybky vlivem nedovolené jízdy drážního vozidla;
- pro zaměstnance, který obsluhuje zabezpečovací zařízení, upravit stávající technické zařízení zajišťující zvukovou signalizaci při rozříznutí výhybky tak, aby byla odlišná od zvukové signalizace ostatních prvků zabezpečovacího zařízení do doby instalace zařízení pro nouzové zastavení vlaků dle předchozího bodu;
- v rámci interní kontrolní činnosti se zaměřit na kontrolu, zda zaměstnanci v místě ovládání zabezpečovacího zařízení ESA 11 - jednotného obslužného pracoviště, mají aktivní akustickou indikaci;
- 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 funkcí tohoto zabezpečovače;
- upravit jednotné technologické postupy pro činnost vedoucího obsluhy vlaku před uvedením vlaku s přepravou cestujících do pohybu, stojícího 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 inicioval strojvedoucí vedoucího DV, a to návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou ústně, návěstní pomůckou nebo technickým zařízením s významným podílem vedoucího obsluhy vlaku na ověření postavení hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.
- **31. března 2012, Peruc – Klobuky v Čechách**, srážka posunu mezi dopravami s uvázlým vlakem Os 9756. Drážní inspekce doporučila:
Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:
 - uvést technologické postupy pro organizování a provádění jízd posunu mezi dopravami, rozpracované v jeho vnitřních předpisech, do souladu s vyhláškou č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění;
 - stanovit závazný postup pro osobu řídící DV uvázlého vlaku k jednoznačnému zjištění kilometrické polohy čela (konce) vlaku a dále postup této osoby a osob organizujících drážní dopravu v případech, kdy tuto polohu není možné jednoznačně určit;
 - stanovit jednoznačně podmínky jízdy posunu mezi dopravami jedoucího pro uvázlý vlak.
 - **7. května 2012, žst. Uhersko**, střetnutí vlaku EC 170 s osobním automobilem stojícím na železničním přejezdu. Drážní inspekce doporučila:
Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:
 - v rámci svých preventivních aktivit se prioritně zaměřit na vysvětlení a objasnění účelu a funkce označení železničního přejezdu.

Drážnímu úřadu:

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

Ministerstvu dopravy České republiky:

- v rámci preventivních aktivit se prioritně zaměřit na vysvětlení a objasnění účelu a funkce označení železničního přejezdu;
- zapracovat do právních předpisů, které se týkají provozu na pozemních komunikacích, povinnost seznámit o umístění a smyslu značení železničních přejezdů s poukázáním na možnost jeho využití v případě vzniku nebezpečných situací v prostoru železničního přejezdu:
 - všechny uchazeče o řidičský průkaz;
 - všechny držitele řidičského průkazu při školení z odborné způsobilosti.

- **23. července 2012, Miroslav – Hrušovany nad Jevišovkou**, srážka vlaku Mn 82623 s překážkou – přenosným lešením v průjezdném průřezu koleje. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- popsat a ustanovit postupy předávání bezpečnostních informací a postupy kontroly jejich předávání v dokumentu „Základní prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a drahách regionálních“ jasněji, jednoznačněji a uceleně, v souladu s doporučením uvedeným v bodě ad 2b) dokumentu „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“ č. j.: 7-469/2011/DI-2;
- doplnit, vzhledem ke stanovené bezprostřední příčině vzniku MU, do dokumentu „Základní prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a drahách regionálních“ kapitoly e) „postupy a metody posuzování rizika a zavádění opatření pro usměrňování rizika“ metodiku zohledňování rizika vyplývajícího z činnosti jiných osob, dle čl. 9. odst. 2 „SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES (Směrnice o bezpečnosti železnic).

- **27. července 2012, Opatovice nad Labem, vlečka elektrárny Opatovice, a. s.**, střetnutí vlaku Pn 66395 s malým motocyklem na železničním přejezdu zabezpečeném pouze výstražnými kříži. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy – vlečky Elektrárna Opatovice, a. s.:

- prověřit skutečné rozhledové poměry u všech železničních přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži a neprodleně takové přejezdy uvést do souladu s normou ČSN 73 6380, Železniční přejezdy a přechody, částí 7.4 Rozhledové poměry u přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem, účinnou v době vzniku MU.

Dopravci ČD Cargo, a. s.:

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

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u všech provozovatelů drah a dopravců v České republice.

- **28. srpna 2012, Zruč nad Sázavou – Ledec nad Sázavou**, srážka vlaku Os 9205 s odlomenou korunou stromu spadlou na pojižděnou traťovou kolej. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- vlastním opatřením zajistit odstranění zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy, jejichž dopadová vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy, přednostně pak v lokalitách, v nichž nejčastěji dochází k pádům stromů na provozovanou dráhu;
- důsledně jednat o odstranění těchto zdrojů ohrožení dráhy se všemi vlastníky (s právem hospodaření) pozemků v ochranném pásmu dráhy, včetně předávání podnětů ve sporných případech Drážnímu úřadu.

Drážnímu úřadu v součinnosti s Ministerstvem dopravy České republiky:

- iniciovat změnu právních předpisů minimálně v takovém rozsahu, aby byla dána provozovateli dráhy možnost odstraňování dřevin v ochranném pásmu dráhy bez povolení, obdobně jako v ochranném pásmu elektrizační a plynárenské soustavy;
- přijmout zásadní opatření k odstraňování zdrojů ohrožení dráhy tvořených stromy, jejichž dopadová

vzdálenost zasahuje do průjezdného průřezu provozovaných kolejí, rostoucích na pozemcích v ochranném pásmu dráhy;

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních – regionálních v České republice.
- **1. listopadu 2012, Dopravní podnik Ostrava, a. s.**, lom nápravy a následné vykolejení řízeného drážního vozidla tramvajového vlaku linky č. 4, kurz 204. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci Dopravní podnik Ostrava, a. s.:

 - zavést evidenci náprav osazených na konkrétních drážních vozidlech – motorových a vlečných tramvajových vozech a její trvalou aktualizaci;
 - při navýšení kilometrického proběhu podvozků drážních vozidel – motorových a vlečných tramvajových vozů mezi jednotlivými údržbovými stupni nad rámec kilometrického proběhu stanoveného výrobcem, zavést účinný systém jejich kontroly a údržby, který zajistí používání těchto drážních vozidel v technickém stavu, odpovídajícím schválené způsobilosti a zajistit jeho trvalé dodržování.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drážních vozidel s podvozky KOMFORT v České republice.

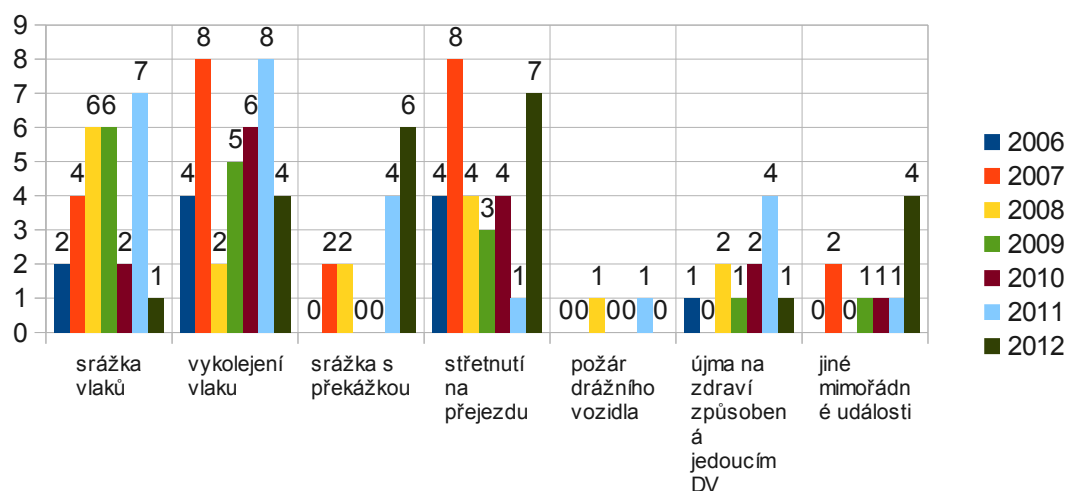
MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

Během roku 2012 plnila Drážní inspekce povinnosti vůči ERA, které vyplývají z platného znění zákona č. 266/1994 Sb. a závazků plynoucích z členství České republiky v Evropské unii dle směrnice 2004/49/ES (ES). Drážní inspekce jménem České republiky i v roce 2012 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 2012 tak byla ERA informována o 23 případech, u kterých Drážní inspekce zahájila šetření zakončené závěrečnou zprávou (ve 4 případech se jednalo o MU z roku 2011). 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 Drážní inspekcí a nahlášených ERA ukazuje následující tabulka a graf.

Počet mimořádných událostí hlášených do ERA

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
srážka vlaků	2	4	6	6	2	7	1
v y kolejení v laku	4	8	2	5	6	8	4
srážka s překážkou	0	2	2	0	0	4	6
střetnutí na přejezdu	4	8	4	3	4	1	7
požár drážního vozidla	0	0	1	0	0	1	0
újmá na zdraví způsobená jedoucím DV	1	0	2	1	2	4	1
jiné mimořádné události	0	2	0	1	1	1	4
celkem	11	24	17	16	15	26	23

Graf počtu mimořádných událostí hlášených do ERA



Dražní inspekce, jakožto národní vyšetřovací orgán drážních nehod v České republice, je členem Sítě národních vyšetřovacích orgánů při ERA. Jedním z hlavních posláních 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, databáze ERADIS a nové databáze ERAIL, která byla spuštěna 1. 7. 2012. Mnoho času je také věnováno materiálům, které jsou připravovány elektronickou korespondenční formou.

Zástupci Dražní inspekce se v loňském roce účastnili tří 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. Na únorovém plenárním zasedání Sítě národních vyšetřovacích orgánů Dražní inspekce prezentovala závěry ze šetření nehody z 29. 5. 2010 na železničním přejezdu mezi Červenou Vodou a Králíky.

Dražní inspekce také pokračovala v činnosti pracovních skupin. Skupina pro vzdělávání vyšetřovatelů nehod se sešla celkem třikrát, kdy pracovala hlavně na dokončení Modulu 1 – Základní principy vyšetřování nehod a Modulu 10 – Vyšetřování systému zajišťování bezpečnosti. Práce se rozběhly i na Modulu 5 – Sběr důkazů, u kterého Dražní inspekce připomínkovala a doplňovala materiály vytvořené externí nizozemskou firmou. Modul 1 byl před koncem roku 2012 dokončen a ERA tak mohla provést první ze série proškolení, které se konalo v anglickém jazyce v Lille. Skupina ERAIL, která se zabývala vývojem nové evropské databáze MU, se sešla v roce 2012 celkem dvakrát. První dvoudenní jednání dokonce pořádala Dražní inspekce v Praze,

jelikož inspirací nové databáze ERAIL byla databáze MU, kterou si vyvinula Drážní inspekce. Nová databáze ERAIL byla spuštěna dne 1. 7. 2012 a druhé jednání v září pak plnilo hlavně funkci zpětné vazby od uživatelů, kdy byly hodnoceny první týdny činnosti této databáze, včetně řešení zjištěných problémů. Bylo rozhodnuto, že tato pracovní skupina bude pokračovat i nadále ve své činnosti a to zejména v souvislosti s hodnocením stavu funkčnosti databáze, případně s návrhy na jeho vylepšení. Drážní inspekce je i členem expertní skupiny pro plán činnosti Sítě národních vyšetřovacích orgánů pro další období a členem sítě technických expertů národních vyšetřovacích orgánů.

Na základě požadavku více než jedné poloviny členských zemí vznikla v roce 2012 nově i pracovní skupina, která se zabývá problémy ve vztahu k možnému ohrožení nezávislosti národních vyšetřovacích orgánů. Členem této pracovní skupiny je i Drážní inspekce České republiky, která byla jedním z iniciátorů vzniku. První setkání se konalo v říjnu 2012 a bylo zaměřeno hlavně na identifikaci a popis možných ohrožení nezávislosti. Ukázalo se, že forem těchto ohrožení je mnoho a další činnost této pracovní skupiny bude pro mnoho členských států důležitá.

Další z aktivit ERA, která měla za cíl ujednotit postupy a podmínky pro všechny národní vyšetřovací orgány, byl průzkum způsobu provádění vyšetřování mimořádných událostí včetně užitečných praktik. Tomuto průzkumu byla podrobena i Drážní inspekce formou rozhovoru, který proběhl se zástupci ERA v Praze v březnu 2012. Na základě sběru těchto informací uspořádala ERA v listopadu 2012 pracovní setkání na téma Usnadnění vyšetřování mimořádných událostí použitím nových přístupů.

V listopadu 2012 se konalo již třetí 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, systém zajišťování bezpečnosti a spolupráce mezi ERA a oběma orgány.

V první polovině roku 2012 se Drážní inspekce zúčastnila jednání zasedání pracovní skupiny Německy mluvící země – Středoevropské vyšetřovací orgány v Bonnu. Předmětem jednání byly především organizační změny v jednotlivých vyšetřovacích orgánech, kdy například ve Švýcarsku došlo ke sjednocení leteckého vyšetřovacího orgánu s vyšetřovacím orgánem pro drážní a lodní dopravu s tím, že toto spojení nepřineslo požadovaný efekt a všechna oddělení se i přes spojení chovají jako oddělené instituce. Naopak začalo docházet k prodlužování šetření o více než 3 měsíce. Při dalším jednání této pracovní skupiny v říjnu roku 2012 se Drážní inspekce dozvěděla o změnách v Rakouském vyšetřovacím orgánu, kdy došlo k posílení jeho pravomocí a rakouští vyšetřovatelé mohou vykonávat prevenci, tak jak ji prováděla v prvním pololetí roku 2012 i Drážní inspekce, než byl ze strany Ministerstva dopravy výkon preventivního státního dozoru zrušen. Pro Drážní inspekci z těchto jednání vyplynulo, že systém nastavený v 2003 při vzniku Drážní inspekce v České republice, tedy propojení šetření MU a prevence formou preventivních namátkových SD, je správný, nekoliduje s právem Evropské unie a je inspirativní pro ostatní a že multimodální orgány nemusí být to ideální uspořádání národních vyšetřovacích orgánů.

V termínu do 30. září Drážní inspekce zaslala ERA výroční zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU za rok 2011, 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 2012 Drážní inspekce vedla s provozovateli drah a drážní dopravy celkem 31 správních řízení. Ve většině případů 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. V jednom případě zahájila Drážní inspekce správní řízení dle § 51 odst. 6 písm. d) a e), přičemž se jednalo o neprovedení zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí, a také nepřijetí opatření k předcházení jejich vzniku a v jednom případě se jednalo o správní řízení zahájené dle § 51 odst. 6 písm. d), přičemž se jednalo o neprovedení zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události.

Významný podíl na nárůst počtu správních řízení mělo rozhodnutí Ministerstva dopravy v rámci odvolání účastníka správního řízení k MU Písečná, kdy na základě rozhodnutí o odvolání provozovatelům drah a dopravcům zanikla možnost souhrnného ohlášení vybraných MU až v první pracovní den po MU a musí ohlašovat MU na Drážní inspekci neprodleně.

Vznik MU	Důvody pro zahájení SŘ	Pokuta	Výsledek
Albrechtice u Českého Těšína 26. 4. 2011	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	300 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvol. orgánu dne 12. 7. 2012
Senice na Hané 25. 2. 2011	§§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	7 000 Kč	Potvrzeno rozhodnutí DI Pokuta uhrazena
Brno 150 MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	900 000Kč	Zastaveno odvolacím orgánem Dán podnět pro zahájení přezkumného řízení
Dvůr Králové nad Labem 19. 8. 2011	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	2 500Kč	Zastaveno odvolacím orgánem Dán podnět pro zahájení přezkumného řízení
Studeneč – Křížanov 15. 8. 2010	§ 51 odst 6 písm a) neoznámení MU	10.000 Kč	Pokuta uhrazena
Studeneč – Křížanov 15. 8. 2010	§ 51 odst 6 písm a) neoznámení MU	10.000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvol. orgánu dne 10. 8. 2012

Vznik MU	Důvody pro zahájení SŘ	Pokuta	Výsledek
Liberec 13. 7. 2011	§ 51 odst. 6 písm. b) nezajištění místa MU a neprovedení dokumentace	2 500 Kč	Pokuta uhrazena
Ústí nad Labem 18 MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b), d) a e) neoznámení MU, nezajištění místa MU, neprovedení zjištění příčin a okolností vzniku těchto MU, a nepřijetí opatření určených k předcházení vzniku MU	304 000 Kč	Pokuta uhrazena
Zlín–Otrokovice 3 MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	18 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvol. orgánu dne 13. 8. 2013
Hradčany 22. 11. 2011	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	10 000,-Kč	Pokuta uhrazena
Třemešná ve Slezsku 7. 6. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	8 500 Kč	Pokuta uhrazena
Ostrava 24. 3. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	4 000 Kč	Pokuta uhrazena
Herlíkovice – Žalý 11. 3. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	6 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 8. 2. 2013
Praha 3 MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	7 500 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno.
Brno 29. 3. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	3 000 Kč	Pokuta uhrazena
Jihlava 7. 10. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	3 500 Kč	Pokuta uhrazena
Most a Litvínov 2 MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	3 000 Kč	Pokuta uhrazena
Hradec Králové 2 MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	5 000 Kč	Pokuta uhrazena
Okříšky – Jihlava 29. 7. 2011	§ 51 odst. 6 písm. d) neprovedení zjištění příčin a okolností vzniku MU	350 000 Kč	Pokuta uhrazena

Vznik MU	Důvody pro zahájení SŘ	Pokuta	Výsledek
Říkonín 3. 2. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	25 000 Kč	Pokuta uhrazena
Střelice – Tetčice 27. 8. 2012	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	2 500 Kč	Pokuta uhrazena
Nové Město na Moravě 12. 2. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	2 000 Kč	Pokuta uhrazena
Vranovice 26. 9. 2012	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	3 000 Kč	Pokuta uhrazena
Liberec – Jablonec 2 MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	5 000 Kč	Pokuta uhrazena
Říkovice 15. 10. 2012	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	10 000 Kč	Pokuta uhrazena
Ostrava 7. 9. 2012	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	5 000 Kč	Pokuta uhrazena
Stod 17. 2. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	60 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvol. orgánu dne 26. 4. 2013
Stod 17. 2. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a) – neoznámení MU	25 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvol. orgánu dne 26. 4. 2013
Králíky 29. 5. 2010	§ 51 odst. 6 písm. d) neprovedení zjištění příčin a okolností vzniku MU	500 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvol. orgánu dne 5. 4. 2013
Uhřetěves 24. 3. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	14 000 Kč	Pokuta uhrazena
Zábřeh na Moravě 21. 1. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a) – neoznámení MU	10 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvol. orgánu dne 17. 4. 2013
Zábřeh na Moravě 21. 1. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a) – neoznámení MU	10 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvol. orgánu dne 17. 4. 2013
Olomouc 25. 9. 2013	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	5 000 Kč	Pokuta uhrazena

SHRNUTÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Rok 2012 byl ve znamení nehod, které se vyznačovaly menší závažností než v roce 2011, i když počet mimořádných událostí byl vyšší. V roce 2012 se stalo 8 závažných nehod, což představovalo pokles oproti rekordnímu roku 2011, kdy Dražní inspekce evidovala 15 závažných nehod. Dražní inspekce šetřila příčiny a okolnosti vzniku závažné nehody ve 2 případech na dráze celostátní. **Z bezprostředních příčin na straně provozovatelů došlo v roce 2012 k 23,2 % MU.**

I přes celkové zvýšení počtu MU v roce 2012 o 413 (11 %), dané zejména zvýšením počtu nehod na dráze tramvajové, byl zaznamenán **pokles počtu usmrcených osob**, kdy v roce 2012 Dražní inspekce evidovala na všech dráhách **celkem 234 usmrcených, což je o 46 osob méně než v „rekordním“ roce 2011.** Největší podíl na počtu usmrcených osob na dráhách dlouhodobě představují střety drážních vozidel s osobami na veřejnosti nepřístupných místech. Zraněných osob na všech dráhách evidovala Dražní inspekce v roce 2012 celkem 667, což bylo o 14 osob více než v roce 2011.

Při nehodách na železničních přejezdech byl zaznamenán relativně příznivý vývoj, kdy v roce 2012 Dražní inspekce evidovala nejnižší počet MU a nejnižší počet usmrcených osob v historii působnosti Dražní inspekce (tedy od roku 2003). Počet MU a počet zraněných osob se v porovnání s rokem 2011 změnil jen nepatrně – počet MU (2012 – 188, 2011 – 190), počet zraněných osob (2012 – 110, 2011 – 107). Výraznější pokles byl zaznamenán v počtu usmrcených osob, kdy **v roce 2012 bylo usmrceno při střetnutí na železničních přejezdech 27 osob, což je o 7 méně než v roce 2011.** V tomto ukazateli bylo tedy dosaženo historického minima. 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.

Pozitivní vývoj byl zaznamenán u **střetů drážních vozidel s osobami**, kde byl v porovnání s rokem 2011 zaznamenán **pokles v počtu nehod i počtu usmrcených osob.** Všechny tyto MU byly způsobeny neopatrným chováním zúčastněných osob a ve většině případů (74 %) skončily jejich smrtí. Těchto MU bylo v roce 2012 na dráze celostátní, regionální a vlečkách evidováno 267, což je o 15 případů méně než v roce 2011. Při těchto nehodách bylo v roce 2012 usmrceno 197 (2011 – 222) a zraněno 68 osob (2011 – 63). Do této statistiky jsou rovněž započítány osoby, které zjevně jednaly v sebevražedném úmyslu. Dražní 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 Dražní inspekce bylo i v desátém roce své existence šetření a dozorování případů závažnějších MU s cílem odhalovat potenciální bezpečnostní rizika, která by mohla mít vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Dražní inspekce vyjela na místo MU celkem ke 191 případům MU a ve 22 případech zahájila vlastní zjišťování příčin a okolností vzniku MU v plném rozsahu, tj včetně vydání závěrečné

zprávy. K ukončeným případům vydala Drážní inspekce 41 bezpečnostních doporučení. Z podrobných analýz vývoje nehodovosti, jejich příčin a následků, realizace, respektive nerealizace Drážní inspekci 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 inspekci 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 Drážní inspekce jednak důsledně dozorovala 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 a změnou pravidel pro výkon SD vydaných Ministerstvem dopravy značně utlumena, i když **prevence má svůj význam tehdy, je-li prováděna kontinuálně, systémově a bez jakéhokoliv omezování.**

VÝKON STÁTNIHO DOZORU



VÝKON STÁTNÍHO DOZORU

I v roce 2012 byl **výkon státního dozoru ve věcech drah (SD)** zásadní součástí činnosti Drážní inspekce, a to v oblasti prevence a bezpečnosti drážního provozu, tak i při samotném zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí. Drážní inspekce při něm prověřovala zejména důsledné dodržování zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a jeho prováděcích vyhlášek (vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení, 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 Sb., 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 a jejich předcházení na všech dráhách v České republice.

Státní dozor ve věcech drah vykonávaný Drážní inspekcí je tedy směřován do oblasti MU a jejich předcházení, jedná se o namátkové preventivní inspekce v provozu; 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, jedná se o tedy o systémový dohled nad bezpečností. Zároveň je SD nenahraditelným nástrojem pro udržení kvalifikační úrovně inspektorů Drážní inspekce díky kontaktu s realitou každodenního provozu. V roce 2012 byl SD prováděný Drážní inspekcí negativně poznamenán přístupem (postojem) Ministerstva dopravy k této činnosti (viz dále).

Druhy státního dozoru

Drážní inspekce v roce 2012 používala následující typy státních dozorů:

- **Oznámený státní dozor** – rozsáhlý státní dozor zaměřený na administrativní náležitosti provozovatele, na nějž se provozovatel potřebuje připravit. Dozorovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly.
- **Namátkový státní dozor** – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev, kdy z důvodů 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.
- **Státní dozor bez předchozího písemného oznámení** – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev, kdy z důvodů objektivit není žádoucí předchozí vyrozumění provozovatele.
- **Státní dozor na mimořádné události** – státní dozor zaměřený na kontrolu nad činnostmi provozovatelů při šetření MU.

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

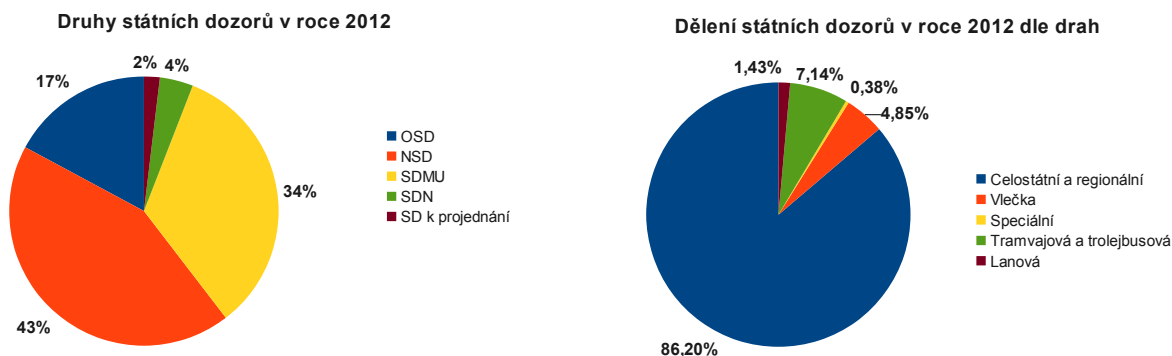
V roce 2012 vykonala Drážní inspekce celkem **1 051 státních dozorů**, z toho 180 oznámených SD (OSD), 455 namátkových SD (NSD), 354 SD nad činností provozovatelů drah a dopravců na místě vzniku mimořádné události (SDMU) a 42 SD následných (SDN) a 20 státních dozorů bez předchozího písemného oznámení.

Drážní inspekce se v roce 2012 především zaměřovala na výkon státních dozorů v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vznik MU, i když v jeho průběhu, stejně jako v letech minulých, kladla velký důraz na výkon namátkových SD, které mají významný vliv pro prevenci MU, mapují skutečnou situaci v drážním provozu a mají větší vypovídací hodnotu. Podrobné dělení jednotlivých typů státních dozorů podle druhů drah ukazuje následující tabulka:

Dráha	Výkon státního dozoru									
	OSD		NSD		SDMU		SDN		SD k projednání	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Celostátní a regionální	102	118	1160	416	341	318	80	34	0	20
Vlečka	23	31	13	6	13	7	10	7	0	0
Speciální (metro)	1	2	0	2	3	0	0	0	0	0
Tramvajová a trolejbusová	14	25	53	21	21	28	2	1	0	0
Lanová	1	4	12	10	0	1	9	0	0	0
Celkem	141	180	1238	455	378	354	101	42	0	20

ROZBOR STÁTNÍCH DOZORŮ V ROCE 2012

Rok 2012 byl na Drážní inspekci v oblasti státních dozorů doslova revoluční a zásadně se odlišoval od let předešlých. V tomto roce byl ze strany Ministerstva dopravy zrušen výkon neoznamovaného státního dozoru, a to změnou dosavadního metodického pokynu Pravidla pro výkon SD. Z tohoto důvodu Drážní inspekce od 22. 6. 2012 nemohla pokračovat v nastaveném směru a systém výkonu státního dozoru a od tohoto data byla donucena ukončit **preventivní namátkové SD**, které Drážní inspekce považuje za nejdůležitější nástroj v oblasti prevence předcházení vzniku MU. Oficiálně měl tyto kontroly provádět Drážní úřad, který je ale téměř nevykonával, což samo Ministerstvo dopravy přiznávalo, takže zastavením těchto kontrol u Drážní inspekce státní správa dobrovolně ztratila možnost aktuálně zjišťovat skutečný stav provozu tím, že fakticky neprováděla kontrolu aktuálního stavu reálného stavu provozu, a zvýšilo se riziko vzniku nehod, při kterých může v jeden okamžik zemřít více lidí, než během tří měsíců methanolové kauzy. Kromě toho bylo pro Drážní inspekci omezeno i zaměření, a to pouze na oblast MU. Je proto nepochopitelné, že stát sám omezil své kontroly, které Drážní inspekce prováděla jako doplňkovou činnost (např. při pracovní cestě na komisionální přezkoušení inspektor zároveň zkontroloval přejezdy či stav tratí v oblasti, pokud mu na to zbyl čas), s minimálními, ne-li nulovými náklady, a z pohledu Drážní inspekce definitivně rezignoval na speciální formu „státní kontroly“ pro specifickou oblast provozování dráhy a drážní dopravy. Místo zachování specifických pravidel pro výkon SD byla přijata obecná pravidla pro státní kontrolu z 90. let 20. století vhodná zejména pro úřední kontrolu hospodaření, finančních výkazů a podobně. Do doby zrušení tohoto druhu státního dozoru tvořil jeho celkový podíl v tomto roce 63 % ze všech státních dozorů. Nejvíce SD bylo jako již tradičně vykonáno na dráze celostátní a regionální (86 %), dále pak na tramvajových a trolejbusových dráhách (7 %), vlečkách (5 %).



Při 1 051 SD v roce 2012 bylo zkontrolováno, nebo bylo kontrolou dotčeno:

- **122** – železničních stanic, dopraven a zastávek,
- **1 042** – osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením především na jejich zdravotní a odbornou způsobilost),
- **100** – hnacích drážních vozidel,
- **1 209** – tažených drážních vozidel,
- **181** – vlakových souprav,
- **216** – železničních přejezdů a přechodů.

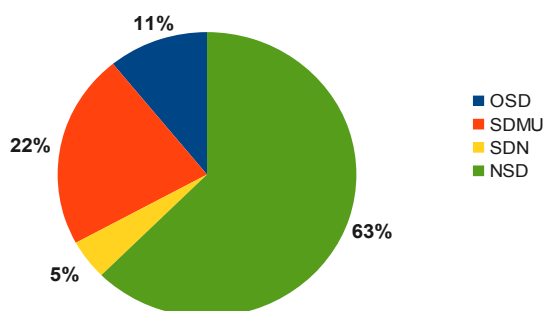
Vývoj výkonu státního dozoru

K výkonu SD v roce 2012 musela Dražní inspekce přistupovat se zcela změněnou koncepcí. Bylo to dáno skutečností, že ze strany Ministerstva dopravy byl zrušen bez další náhrady výkon preventivního neoznamovaného státního dozoru. Dražní inspekce tudíž nemohla pokračovat v nastaveném trendu a systému, který budovala v minulých letech, který se jednoznačně osvědčil v praxi a který byl kladně ohodnocen v ERA. Od 22. 6. 2012 byl v této souvislosti ukončen výkon namátkového státního dozoru, který měl dle Dražní inspekce stěžejní význam pro prevenci mimořádných událostí. Protože Dražní inspekce nepatří mezi instituce, která se hodlá smířit se zjevně nesprávnými nařízeními, zavedla následně výkon státního dozoru bez předchozího oznámení, který alespoň částečně nahradil neoznamované SD, ale který je do značné míry pro všechny zúčastněné strany nevýhodný především s ohledem na značnou administrativní zátěž, například při námitkovém řízení, jež je mnohdy zahajováno zcela účelově.

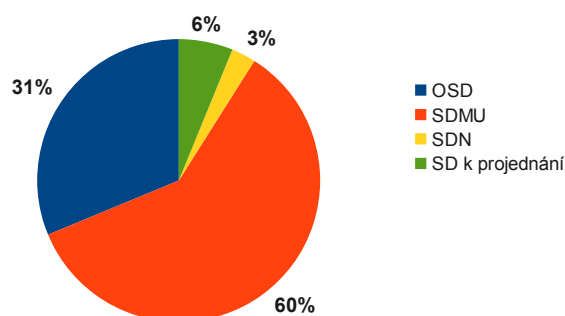
V roce 2012 Dražní inspekce vykonala do 22. 6. 2012 celkem 455 NSD, což je obdobné jako v předešlém období za stejný časový úsek.

Jako důsledek uvedeného kroku Ministerstva dopravy byl po 22. 6. 2012 logicky oproti minulým letům zvýšen celkový počet OSD, které jsou ale časově a administrativně náročné, proto jejich počet byl výrazně nižší.

Druhy státních dozorů v roce 2012 od 1. 1. 2012 do 21. 6. 2012

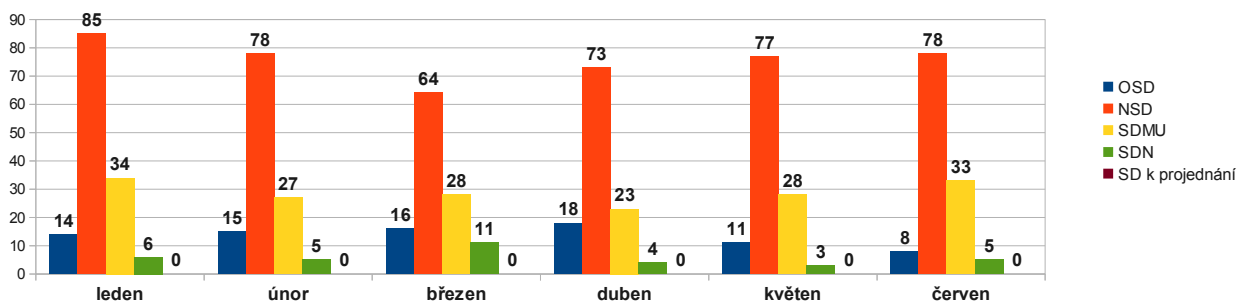


Druhy státních dozorů v roce 2012 od 22. 6. 2012 do 31. 12. 2012

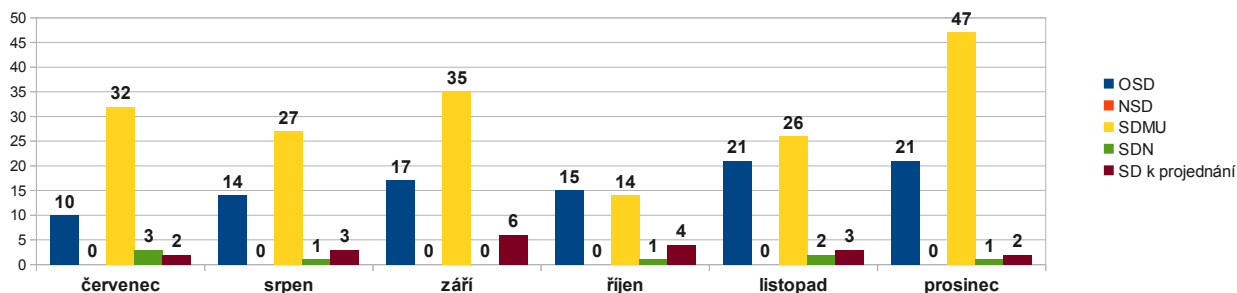


Drážní inspekce v období od 1. 1. 2012 do 21. 6. 2012 vykonala celkem 728 státních dozorů, z toho 79 OSD, 455 NSD, 161 SDMU a 33 SDN. Po zrušení neoznámených státních dozorů, tedy v období od 22. 6. 2012 do 31. 12. 2012, vykonala Drážní inspekce celkem 323 státních dozorů, z toho 101 OSD, 193 SDMU, 9 SDN a 20 SD k projednání. Jak se projevil zákaz výkonu neoznámených státních dozorů na jejich celkovém počtu v roce 2012, je patrné z následujícího grafu.

Vývoj počtu státních dozorů dle jejich druhu v roce 2012

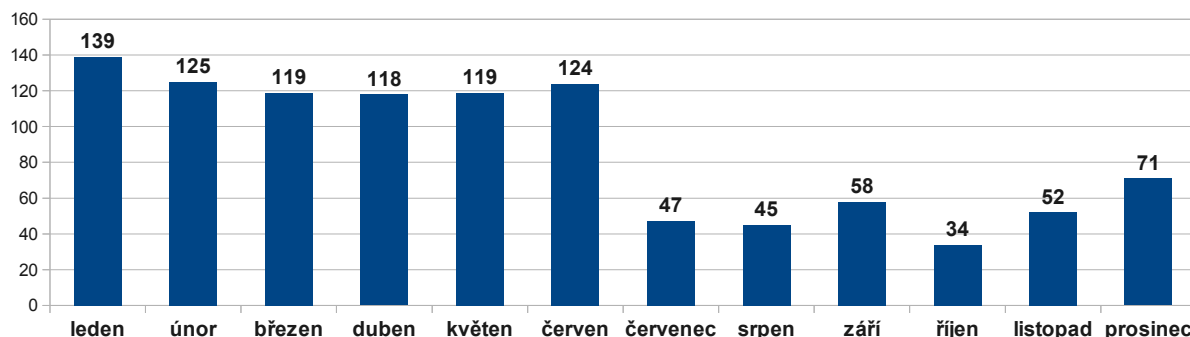


Vývoj počtu státních dozorů dle jejich druhu v roce 2012



Vývoj počtu státních dozorů v jednotlivých měsících roku 2012 je také dobře patrný z dalšího grafu.

Vývoj počtu státních dozorů v jednotlivých měsících roku 2012



Výkon SD byl stejně jako v roce 2011 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 Dražní inspekce logicky směřovala do oblasti zjišťování příčin a okolností vzniku MU na dráhách, kde dochází ke vzniku MU nejvíce s tím, že cílem i v roce 2012 bylo předcházení vzniku MU.

Výkon SD se také jako již tradičně zaměřoval na kontroly týkající se plnění opatření k vydaným bezpečnostním doporučením a k předcházení vzniku MU.

Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD

Nejvíce pochybení vůči právním předpisům bylo zjištěno na dráhách celostátních a regionálních. Za nimi se v počtu zjištěných nedostatků zařadily vlečky, kde ale zjištěné nedostatky byly především administrativního rázu, bez přímého vlivu na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Nízký počet nedostatků byl zjištěn na dráze tramvajové a trolejbusové, na dráze lanové a dráze speciální.

Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2012 zjištěno **celkem 544 nedostatků**, což je o 297 méně než v roce 2011. 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. I když počet nedostatků klesl oproti minulému roku, tak průměrný počet nedostatků odhalených výkonem jednoho státního dozoru Dražní inspekce v roce 2012 značně narostl (viz. tabulka):

2012 Dráha	Počet		Podíl nedostatků na 1 státní dozor
	Státních dozorů	Zjištěných nedostatků	
Celostátní a regionální	906	441	0,49
Vlečka	51	57	1,12
Speciální (metro)	4	2	0,50
Tramvajová a trolejbusová	75	41	0,55
Lanová	15	3	0,20
Celkem	1051	544	0,52

V roce 2012 Drážní inspekce výkonem SD zjistila nejrůznější nedostatky, a to jak nedostatky čistě administrativního charakteru, které neměly žádný 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 následující případy:

- Z důvodu zavádění úsporných opatření u provozovatele dráhy a dopravce došlo k redukci na pozici osob provádějících posun v žst. Krnov s tím, že nově budou posun provádět vlakové čety vybraných vlaků nebo strojvedoucí. Při zavádění těchto opatření však nebyly vzaty v potaz patřičné technologické postupy provozovatele dráhy. Vlakové čety nebyly odborně způsobilé k provádění posunu a do zásahu Drážní inspekce byl stav v rozporu s požadavky na plynulou a bezpečnou drážní dopravu.
- V Praze-Horních Počernicích byl ze strany Drážní inspekce zjištěn závažný nedostatek, který ohrožoval bezpečnost cestujících. V době výkonu SD byl v této železniční stanici budován podchod na nástupiště a proto cestující museli při cestě na nástupiště používat úrovňový přechod přes dvě staniční koleje. Cestující mohli chodit přes tento úrovňový přechod i v době, kdy byla postavena na těchto kolejích vlaková cesta a k přechodu se blížil vlak. Z těchto důvodů byl provozovatel dráhy vyzván k okamžitému přijetí odpovídajících opatření k zajištění bezpečnosti cestujících.
- Při výkonu SD na železniční trati Brno – Česká Třebová bylo zjištěno množství nedostatků, které se týkaly návěsní soustavy na této dráze. Jednalo se především o nesrozumitelné nebo pochybné návěsti, což bylo zapříčiněno dlouhodobou nedostatečnou údržbou v kombinaci s postupnou degradací použitých materiálů.
- Také při výkonu SD na trati Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí bylo ze strany Drážní inspekce zjištěno značné množství závad, které se týkaly návěsní soustavy na této dráze a také stavu železničního svršku.
- V okolí Bakova nad Jizerou byly při výkonu SD na železničních přejezdech zjištěny závady v rozhledových poměrech, nesprávném umístění výstražných křížů a umístění návěstidel s návěstí „Pískejte“. Na výstražné kříže u některých železničních přejezdů nebylo vůbec vidět z pozemní komunikace, protože byly zcela zarostlé souvislou vzrostlou vegetací.



Ukázka důsledku zásahu Dražní inspekce: vlevo je přejezd v Bakově nad Jizerou – řidič jedoucí k němu vůbec nevidí vlevo ani vpravo na koleje; vpravo je tentýž přejezd po té, co Dražní inspekce vyzvala provozovatele dráhy ke zjednání nápravy. Podle Ministerstva dopravy neměla Dražní inspekce tyto kontroly provádět; agendu měl převzít Dražní úřad, který ji však v praxi téměř neprovádí.

- Závady na železničním svršku byly zjištěny při výkonu SD v úseku trati mezi Ramzovou a Horní Lipovou. Jednalo se především o nekompletní upevňovací a nedotažené svěrky v úseku přes 100 metrů. Po zjištění těchto nedostatků byl provozovatel dráhy vyzván k okamžitému přijetí odpovídajících opatření k zajištění bezpečnosti na tomto úseku trati.
- Při výkonu SD na železniční trati mezi Zručí nad Sázavou a Světlou nad Sázavou bylo Dražní inspekcí zjištěno, že v tomto úseku roste ve šterkovém loži železničního svršku bujná vegetace, která zasahuje i do průjezdného průřezu a dostává se tak mezi dvojkolí projíždějících drážních vozidel a pojížděnou část hlav kolejnic. Tím docházelo k výraznému zhoršení adhezních vlastností projíždějících drážních vozidel především za vlhka při brzdění a rozjezdu těchto vozidel.
- Při výkonu SD na vlečce v Přerově bylo zjištěno, že ačkoliv provozovatel dráhy prováděl prohlídky, při kterých měřeními zjišťoval překročení mezní provozní odchylky veličin „ZR“, „RK“ a „ZKS“ ve stupni „IAL“ a překročení provozní odchylky „ZKS“ ve stupni „AL“, tak nepřijal a nestanovil žádná opatření pro zajištění souladu stavu kolejí a výhybek s požadavky na zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy a koleje a výhybky vědomě provozoval se závadami. Na základě těchto zjištění byl provozovatel vyzván k okamžitému přijetí odpovídajících opatření k zajištění bezpečnosti provozu.

Závažné nedostatky ovšem nebyly vždy pouze na straně provozovatele dráhy. Mezi závažná zjištění při výkonu SD na straně provozovatele drážní dopravy v tomto roce lze zařadit následující případy:

- U jednoho z dopravců byla při výkonu SD zjištěna závada na osobním voze, která bezprostředně ohrožovala bezpečnou jízdu tohoto drážního vozidla. Bylo zjištěno, že na víku ložiska na nápravě jsou uvolněné, ale i zcela chybějící šrouby. Na základě těchto zjištění byl dopravce vyzván k okamžitému přijetí odpovídajících opatření k zajištění bezpečnosti.

- U provozovatele drážní dopravy bylo zjištěno, že provozuje hnací drážní vozidla jedné řady bez schváleného určeného technického zařízení.

Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2012	
Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
Mimořádné události (šetření, nahlašování, vedení spisu)	146x
Provozoschopnost dráhy (měření, kontrola, údržba)	84x
Nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech	49x
Nevyhovující technický stav železničních přejezdů	42x
Činnost pověřené osoby na místě vzniku MU	31x
Viditelnost návěstí a návěstidel a stav návěstní soustavy	29x
Vlakové soupravy (vybavení, sestavení, závady drážních vozidel)	20x
Viditelnost výstražníků a výstražného kříže z pozemní komunikace	7x

V případě, že je při SD zjištěn nedostatek, vyzve Drážní inspekce dozorovaný subjekt k jeho odstranění. Účelem je, aby dozorovaný subjekt (vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravce), kterému bylo opatření uloženo, zjednal nápravu a zajistil, aby se zjištěné nedostatky znovu neopakovaly. Výzvy k odstranění zjištěných nedostatků tak přispívají k zachování bezpečného systému fungování drah stejnou měrou jako opatření následující po mimořádných událostech. Proto patří ke stěžejním nástrojům potřebným k zajištění bezpečnosti na dráhách.

Většina provozovatelů nedostatky odstranila, ale v několika případech nedošlo k odstanění zjištěných nedostatků. Při 42 SDN bylo zjištěno celkem 20 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.

To, že výkon SD je důležitý i z hlediska prevence vzniku MU, je dobře patrné na činnosti pověřených osob Drážní inspekce, kdy bezprostředně zasáhli přímo v provozu. Jedná se například o přímé nebo telefonické výzvy k zajištění bezpečnosti například na železničních přejezdech, nebo ve vlakových soupravách.

Pro příklad lze uvést zásah pověřené osoby Drážní inspekce, která před odjezdem ze zastávky upozornila řidiče tramvaje na sedícího muže na spráhle vozů. Řidič tramvaje následně dotyčného z tohoto místa vykázal a pokračoval v jízdě. Nicméně bez tohoto zásahu nemusel tento případ dopadnout vůbec dobře a reálně hrozil vznik mimořádné události.

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 2012 Drážní inspekce systematickým výkonem SD zvýšenou pozornost těmto oblastem:

- provozování drah v zimních podmínkách – Stejně jako v posledních letech byly v souvislosti se sněhovými srážkami na začátku roku prováděny SD na horských tratích v celé České republice. Při těchto SD nebyly zjištěny nedostatky.
- dodržování dávání zvukové slyšitelné návěsti „Pozor“ před železničními přejezdy – Při 16 SD, které byly zaměřeny na dodržování pokynů provozovatele dráhy udílených dopravci, nebyl zjištěn nedostatek. Oproti roku 2010, kdy byly zjištěny v této oblasti nedostatky, se jednoznačně jedná o výrazné zlepšení situace v oblasti bezpečnosti na železničních přejezdech.

Výkon dalších tématicky zaměřených preventivních SD již v tomto roce nebyl realizován, především z důvodu zcela změněné koncepce výkonu SD (viz výše), což zapříčinil zásah Ministerstva dopravy.

Výkon státního dozoru na železničních přejezdech

V České republice je evidováno přes **8 000 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 2012 formou SD Drážní inspekce **zkontrolovala 216 železničních přejezdů a přechodů. Na 77 z nich bylo zjištěno celkem 138 nedostatků. V roce 2012 vzrostl na více než dvojnásobek** v porovnání s předchozími lety podíl nedostatků na jeden železniční přejezd a bylo dosaženo historického maxima, když **podíl nedostatků na jeden železniční přejezd** byl 0,64, což představuje závadu minimálně na každém druhém kontrolovaném železničním přejezdu.

Nejzávažnějšími nedostatky a pochybeními ze strany provozovatele dráhy bylo nezajištění patřičných rozhledových poměrů, čímž došlo ke snížení bezpečnosti železničního přejezdu a stížení možnosti přejetí (přechodu) ze strany uživatele pozemní komunikace. Další nedostatky byly technického charakteru, týkající se stavu přejezdu (umístění ochranného klínu, stav přejezdové vozovky, stav žlábků pro okolek drážního vozidla). Na základě vykonaných SD Drážní inspekce zjistila výrazný nárůst podílu nedostatků na jeden železniční přejezd oproti roku 2011.

Stejně jako v minulém roce bylo i v roce 2012 nepříjemným zjištěním, že provozovatelé drah nedodržují a neplní své povinnosti, které jim ukládají právní předpisy. Drážní inspekce, ze své pozice nezávislého vyšetřovacího a inspekčního orgánu, na všechny zjištěné nedostatky provozovatele dráhy upozornila a o svých zjištěných ve smyslu platné metodiky Ministerstva dopravy informovala Drážní úřad.

Nejčastějšími závadami na železničních přejezdech v roce 2012 byly:

- nedostatečné rozhledové poměry – závady v 49 případech
- technický stav železničního přejezdu – závady v 42 případech
- viditelnost výstražníků a výstražného kříže z pozemní komunikace – závady v 7 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
2012	216	138	0,64

Výkon státního dozoru na základě podnětů

V rámci prošetřování podnětů a stížností občanů a institucí formou **SD** bylo zkontrolováno 5 železničních přejezdů, 3 vlakové soupravy, 4 železniční stanice a jeden úsek železniční trati.

Celkový počet SD na základě podnětů se oproti minulým letům snížil, což bylo zapříčiněno celkovou změnou v systému SD, která byla způsobena zásahem z Ministerstva dopravy. Část podnětů tak byla postupována dle stanovených pokynů na příslušný drážní správní úřad, který na ně měl následně patřičně reagovat.

Mezi nejzávažnější nedostatky zjištěné Drážní inspekcí v roce 2012 díky podnětům občanů a institucí patří:

- problémy se způsobem zabezpečení železničních přejezdů,
- provozování hnacích drážních vozidel bez schváleného určeného technického zařízení,
- problémy s technologickými postupy a odborné způsobilosti osob v železniční stanici,
- technický stav tratě.

Výkon státního dozoru na základě podnětu		
Kontrolovaná oblast	Počet dozorů	Počet nedostatků
Železniční přejezd	5	2
Železniční stanice	4	2
Vlaková souprava	3	3
Úsek železniční trati	1	3
Celkem	13	10

Podněty Drážní inspekce na drážní správní úřady

Vzhledem ke změnám v systému výkonu SD na Drážní inspekci, které byly způsobeny po zásahu ze strany Ministerstva dopravy, určitá zjištění předávala Drážní inspekce na příslušný drážní správní úřad k jejímu prošetření.

V roce 2012 bylo na příslušný drážní správní úřad podáno celkově 7 podnětů, které se týkaly převážně stavu železničních tratí, stavu návěstní soustavy a železničního přejezdu.

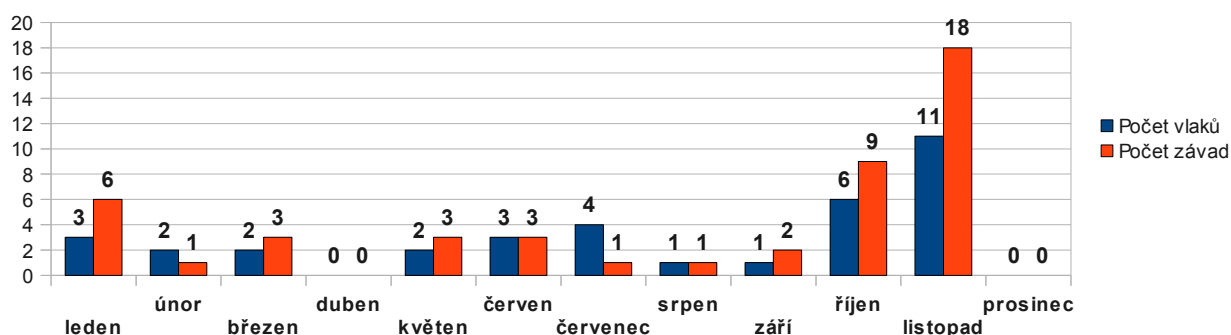
Výkon kontrol kultury cestování

V rámci efektivní státní správy Dražní 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 2012 byly prováděny kontroly ve vlacích kategorie EuroCity, InterCity, Expres, Rychlík a Spěšný vlak.

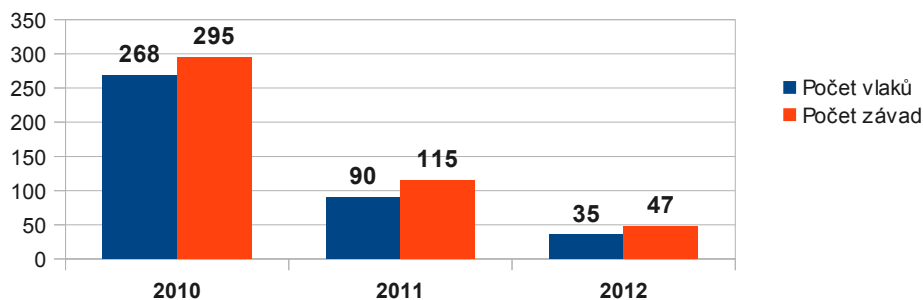
Dražní inspekce v tomto roce zkontrolovala celkem 35 vlaků, kde zjistila 47 závad. Závady se nejčastěji týkaly čistoty interieru nasazených drážních vozidel, nedostatků na hygienických zařízeních vozu, řazení vlaků a informování cestujících o jízdě vlaku. Tyto kontroly jednoznačně přispívají ke zvyšování kvality a kultury cestování a současně slouží pro zjišťování skutečného stavu vlaků, které je důležité pro Ministerstvo dopravy jakožto jejich objednatel. Ministerstvo dopravy na základě výše provedených kontrol kultury cestování udělilo smluvní pokutu o celkové výši 215 000 Kč.

Jak je patrné z vývoje počtu těchto kontrol, tak v roce 2012 došlo ke snížení jejich četnosti oproti roku 2010 a 2011. Uvedený pokles byl zapříčiněn snížením počtu zaměstnanců Dražní inspekce v rámci úsporných opatření Ministerstva dopravy a tím, že byly zrušeny neoznamené preventivní SD, jejíž součástí byla i kontrola kultury cestování.

Vývoj kontrol kultury cestování
v roce 2012



Srovnání počtu kontrol kultury cestování
2010 - 2012



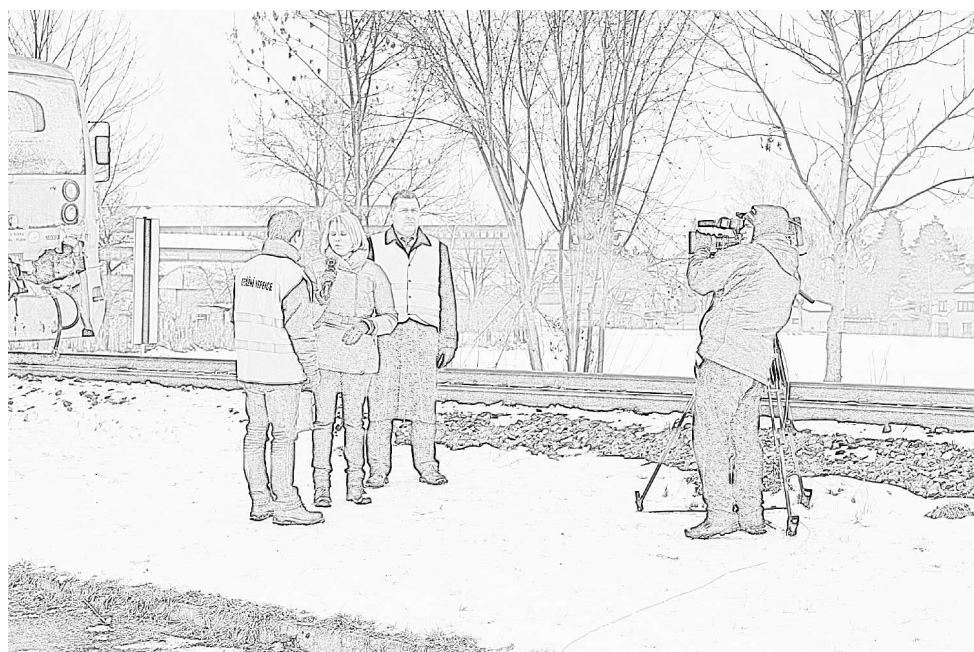
SHRNUTÍ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

Jak již bylo zmíněno v úvodu, vývoj výkonu SD na Drážní inspekci v roce 2012 prošel významnou změnou oproti předcházejícím letům. Nicméně Drážní inspekce i nadále pokračovala v co největší míře v dosud nastaveném trendu a zaměřovala se především na zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a na potencionální bezpečnostní rizika. I přes veškeré změny Drážní inspekce svými výsledky v oblasti SD v roce 2012 prokázala svou velmi důležitou preventivní roli pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

V roce 2012 vykonala Drážní inspekce celkem 1 051 **státních dozorů**. **Větší část** byla tvořena **namátkovými státními dozory**, které Drážní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku mimořádných událostí, jež ovšem byly ze strany Ministerstva dopravy zrušeny, ale nemalou část tvořil výkon státního dozoru na mimořádné události. Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2012 zjištěno **celkem 544 nedostatků**.

Velkou pozornost při výkonu SD Drážní inspekce věnovala železničním přejezdům, kde dochází k nárůstu počtu zjištěných nedostatků, nicméně vzhledem ke změně metodiky výkonu SD ze strany Ministerstva dopravy počet státních dozorů na nich výrazně poklesl. V průběhu roku 2012 formou SD Drážní inspekce **zkontrolovala 216 železničních přejezdů a přechodů**, na nichž bylo **zjištěno 138 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 13 státních dozorů, při nichž bylo zjištěno 10 nedostatků.

KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ



OTEVŘENÁ KOMUNIKACE

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

Drážní inspekce v médiích

V roce 2012 pokračovala Drážní inspekce v systematické a otevřené komunikaci s veřejností a médii. Systém informování médií i veřejnosti je na Drážní 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** Drážní inspekce. Systém včasného informování o závažných nehodách a nehodách, který na Drážní inspekci funguje řadu let, umožnil veřejnosti sledovat aktuální dění na dráhách on-line na zpravodajských serverech i na webu Drážní inspekce, který byl v případě vzniku závažnějších nehod několikrát denně aktualizován a přinášel čerstvé informace a snímky z místa nehody a hlavně zamezoval šíření nejrůznějších spekulací a dezinformací. **Webový prostor** Drážní inspekce byl využíván jako **zdroj informací** nejen pro on-line zpravodajství, ale i pro tištěné deníky a jiná periodická média vycházející na území České republiky, která hodnotila spolupráci s Drážní inspekci jako příkladnou a v případě potřeby se s důvěrou obracela na odpovědné zaměstnance Drážní inspekce s žádostí o doplňující informace.

Pro šíření informací v roce 2012 využívala Drážní inspekce svůj profil na sociální síti FaceBook, kde během prvního roku fungování získala více než 400 příznivců. Aktivity na sociální síti pak umožňují Drážní inspekci lepší a rychlejší zpětnou vazbu v podobě komentářů návštěvníků těchto stránek, jež připojovali názory k aktuálním MU. Díky stránkám na této sociální síti obdržela Drážní inspekce i podněty na nedostatky zjištěné přímo v provozu, které byly ihned prověřeny.

Vydáváním **tiskových zpráv** informovala Drážní inspekce o MU velkého rozsahu, statistických výstupech, nezvykle vysokém počtu MU nebo usmrcených na železnici v krátkém časovém úseku. Během roku 2012 Drážní inspekce vydala **67 krátkých zpráv**, což je o 21 více než v roce 2011, kterými informovala nejen média, ale i veřejnost, a předcházela šíření spekulací a mylných informací týkajících se aktuálních mimořádných událostí v drážní dopravě. Nárůst počtu krátkých zpráv koresponduje s nárůstem počtu mimořádných událostí a vlivu na provoz v drážní dopravě.

Vydané tiskové zprávy v roce 2012	Datum
Méně nehod – více usmrcených	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.

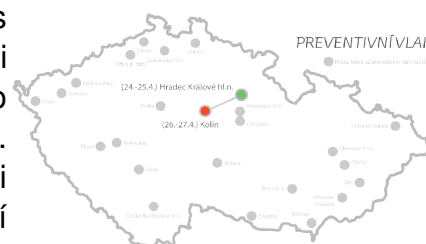
Dražní inspekce po celý rok 2012 vstřícně přistupovala k **žádostem o informace** jak ze strany médií, tak veřejnosti. Jako státní úřad je Dražní inspekce **podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím**, v platném znění, povinna na základě žádosti poskytovat informace vztahující se k její činnosti. V **roce 2012 obdržela jednu žádost o informace**, která se týkala mimořádné události ze dne 8. 8. 2008 ve Studénce.

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 2012 zaměřila na jednu z nejsmutnějších oblastí – zbytečné úrazy dětí a mládeže na železnici.

I v roce 2012 se Dražní inspekce podílela spolu s Českými drahami, Policií ČR a záchranářskými složkami pod záštitou BESIPu Ministerstva dopravy, Pardubického kraje a kraje Královéhradeckého na Preventivním vlaku. Cílem všech partnerů bylo přispět ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. 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 rámci prevence se Dražní inspekce podílela i na zvýšení informovanosti o rizicích spojených s pohybem v okolí železnice v Třinci, kde se během roku zvýšila traťová rychlost až na 160 km/h a bylo nutné o tom veřejnost informovat. Shodou náhod chvíli před začátkem preventivní akce došlo v Třinci ke střetu vlaku s osobou, při níž byl dotyčný usmrcen. Vyšetřováním bylo zjištěno, že se jednalo o další případ nezodpovědného chování v okolí železnice, když usmrcený muž přecházel přes koleje v místě, kde je vstup veřejnosti ze zákona zakázán (mezi protihlukovými zdmi).



HODNOCENÍ PREVENCE, OSVĚTY A MEDIÁLNÍ ČINNOSTI

V oblasti prevence, osvěty a mediální činnosti pokračovala Dražní inspekce v roce 2012, byť v omezenější míře, v trendu předchozích let.

V roce 2012 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 preventivní snímky Dražní inspekce v Preventivním vlaku a diskutovat s odborným lektorem na téma bezpečnost v okolí železnice.

Osvětová činnost probíhala i skrze televizní, zvuková i tištěná média, kdy především vydáváním krátkých a tiskových zpráv ovlivňovala skladbu všech zpravodajských relací v celoplošných i regionálních médiích. V rámci těchto zpráv Dražní inspekce opakovaně upozorňovala na rizika spojená s pohybem v obvodu železnice, nedodržíváním pravidel silničního provozu i nesprávným chováním v dopravních prostředcích. Zároveň vždy důsledně připomínala, že je možné na jejich webových stránkách bezplatně stáhnout preventivní kampaně Dražní 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 Dražní 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 nedodržívání pravidel silničního provozu. Ze statistik Dražní inspekce jasně vyplývá, že právě tyto způsoby porušování platných zákonů nesou s sebou ty nejtragičtější následky.

DALŠÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE



VNITŘNÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE

Činnost útvarů Drážní inspekce

Vývoj **personálních změn** v průběhu roku 2012 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. Drážní inspekce několikrát v průběhu roku předložila **návrh na řešení nepříznivého stavu** převodem finančních prostředků z běžných výdajových účtů na platy v rámci rozpočtu Drážní inspekce, kterým by se **bez dopadu na státní rozpočet** řešil systémový nedostatek z počátku existence Drážní 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 2012 musela Drážní 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. Drážní inspekce se tak snažila **minimalizovat následky** neustálého **snížování rozpočtu** Drážní 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 2012, stejně jako v předchozích letech, byl kladen důraz na semináře zaměřené na **průběžné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace** zaměstnanců Drážní inspekce na rozdíl však od předchozích období s omezeným počtem zaměstnanců a množstvím pracovních úkolů se tato podstatná oblast činnosti zabezpečovala s velkými obtížemi. Novinkou v oblasti vzdělávání bylo absolvování pravidelného přeškolení řidičů referentů formou e-learningu, což znamenalo, že každý řidič referent musel projít kurzem samostatně. Odpadla každoroční starost s pořádáním školení prostřednictvím autoškol a řidiči referenti mohli kurz absolvovat dle vlastních časových možností, na druhou stranu však tato forma znamená nemožnost konzultace s lektorem.

Tak jako v předcházejících obdobích, tak i v kalendářním roce 2012 **Územní inspektorát Ostrava** nadále v souvislosti s odborným zjišťováním příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě udržoval úzkou spolupráci s Oblastním inspektorátem práce pro Moravskoslezský a Olomoucký kraj se sídlem v Ostravě, a dále pro celou Drážní inspekci 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, Dislokovaným pracovištěm Česká Třebová.

Nad rámec odborných školení zaměstnanců Drážní inspekce, jenž byly v gesci Odboru inspekce, bylo v podmínkách Územního inspektorátu Ostrava realizováno v měsíci listopad odborné školení na postupy odborného zjišťování příčin a okolností

vzniku mimořádných událostí vzniklých na lanových dráhách.

V roce 2012 byl **Územní inspektorát Brno** personálně stabilizován. Hlavním tématem běžné práce Územního inspektorátu v tomto roce bylo šetření MU, v rámci kterého se podařilo odhalit řadu nedostatků týkajících se bezpečnosti, na což reagovala Dražní inspekce vydáním bezpečnostních doporučení. V průběhu celého roku zajišťoval územní inspektorát pro Dražní inspekci problematiku traťového hospodářství a zabezpečovacích zařízení.

Do roku 2012 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 Dražní inspekce.

Podobně jako v několika předchozích letech se **Územní inspektorát Plzeň** opět zabýval personálními změnami. Vrchní inspektor, který nastoupil v prosinci roku 2011, ukončil po krátkém zapracování k poslednímu květnu pracovní poměr. Změna v kladném pojetí nastala v listopadu, kdy vrchní inspektor, který pracoval na poloviční úvazek, přešel zpět na plný úvazek, čímž se již dříve zredukovaný stav ÚI Plzeň opět naplnil. V listopadu se vrchní inspektor Územního inspektorátu Plzeň účastnil školení zaměstnanců vleček v Plzni a v Českých Budějovicích v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností mimořádných událostí na těchto dráhách. S navýšením pracovních povinností se musel vyrovnat ředitel Územního inspektorátu, a to v souvislosti s převzetím celé agendy Evropské železniční agentury.

Velkou část období tohoto roku se Územní inspektorát Plzeň věnoval odrážení útoků a připomínkování návrhů zásadního omezení činnosti Dražní inspekce do budoucna.

Hlavním cílem **Ústředního inspektorátu** v odborné oblasti bylo stanovení nových postupů pro výkon státního dozoru ve věcech drah. Stávající pravidla musela být upravena a rozvedena do nové 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. Obdobná kontrola byla v roce 2012 prováděna i u mimořádných událostí, kde byla kontrolována především správnost vyplněných údajů v databázi a shodnost těchto údajů s vyhodnoceními, případně s výsledky vlastního šetření Dražní inspekce. V roce 2012 aktualizoval odbor inspekce metodiku šetření na místě MU s tím, že byly vytvořeny jednotné formuláře, které na místě MU inspektora vedou a čímž je zajištěna jednota vyšetřování všech MU.

Během roku 2012 proběhla **aktualizace** vybraných **vnitřních předpisů**, která souvisela především se změnou platné legislativy. Od základu byl změněn systém obchodování na elektronickém tržišti, přičemž došlo k značné centralizaci nákupů, což administrativně zatížilo především Kancelář Dražní inspekce.

Na základě **Oznámení o provedení kontroly pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, provádění nemocenského pojištění a plnění povinností v důchodovém pojištění** byla v roce 2012 provedena kontrola této oblasti od konce roku 2009 do poloviny roku 2012. **Při kontrole**

nebyly zjištěny žádné nedostatky.

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.

Na **vnitřní kontrole** Dražní inspekce **se podíleli zejména vedoucí zaměstnanci** – generální inspektor, náměstek generálního inspektora, ředitelé útvarů, popřípadě další zaměstnanci pověřeni kontrolou služebními 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, nehospodárné, neúčelné a neefektivní nakládání s veřejnými prostředky, trestná činnost).

Předběžná kontrola byla vykonávána kontinuálně v průběhu roku 2012 a týkala se jak oblasti finanční (ekonomicko-správní), tak i oblasti provozní (odborné), tj. agendy mimořádných událostí, státních dozorů apod. Pravidelnou součástí kontroly byly inventury všech pokladen a cenin (každý měsíc) a porovnávání stavu majetkových účtů v účetnictví s evidencí majetku.

Pro zhodnocení vnitřních kontrol, vnitřního kontrolního systému DI a hlavních nedostatků, které zásadním způsobem nepříznivě ovlivnily činnost DI, včetně jejich příčin, je nutno konstatovat, že i pro rok 2012 nebyly zajištěny odpovídající podmínky pro příznivé kontrolní prostředí, a to jak v oblasti předběžné, tak i v oblasti průběžné a následné kontroly, a to z obdobných důvodů jako v předcházejících letech, tj. extrémního vytížení zaměstnanců Dražní inspekce v průběhu roku 2012.

Majetkové poměry

V oblasti ekonomické Dražní 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 Drážní inspekce podle účetních závěrek **majetek** (viz tabulka):

kategorie majetku	stav k 31. 12. 2012
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)	9 024 033,43 Kč

Schválený rozpočet na běžné výdaje (vyjma investic) v roce 2012 činil 14,73 miliónu Kč. Z těchto finančních prostředků se Drážní inspekci podařilo jen v roce 2012 **uspořit** díky efektivnímu hospodaření **2 miliony Kč**. V rámci úspor prostředků státního rozpočtu Drážní inspekce přehodnotila některé své výdaje a co nejvíce jich odložila do dalšího období.

V roce 2012 měla Drážní inspekce přiděleny prostředky ze státního rozpočtu na investice ve výši 2 000 000 Kč. Tyto určené prostředky na obnovu vozového parku nebyly z důvodu úspor v roce 2012 vyčerpány a realizace akce byla přesunuta až do roku 2013.

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 2012 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 2012 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 2012 nemusela Drážní inspekce řešit žádné takové podezření.**

Legislativní činnost Drážní inspekce

V roce 2012 byly na Drážní inspekci zaslány k připomínkování **teze věcného záměru zákona o dráhách** s tím, že byl Drážní inspekci dán termín **na připomínkování** tohoto dokumentu, pouhých **šest pracovních dní**. O necelý měsíc později pak bylo na Drážní inspekci doručeno vypořádání připomínek, kdy **naprostá většina připomínek Drážní inspekce nebyla akceptována**, a to **bez řádného zdůvodnění**. Na toto téma nebyla vedena ani řádná diskuze. Drážní inspekce však nepřipustila tento způsob smetení

odůvodněných připomínek k textům zákona, a proti takovému způsobu spolupráce se ohradila. **Podobně tomu bylo u dalších verzí**, včetně hodnocení dopadu regulace věcného záměru, který pro Odbor 130 Ministerstva dopravy zpracovávala společnost EEIP, a. s. Zasláný materiál neobsahoval některé důležité pasáže bezprostředně týkající se Drážní inspekce. **Navrhované změny** Ministerstva dopravy souhrnně řečeno **znamenal** naprostou **destrukci** dosavadního **systemu**, respektive **likvidaci prevence i nezávislého a objektivního šetření MU** na dráhách.

Drážní inspekce vyjádřila podporu snaze Ministerstva dopravy o zpracování nové právní úpravy v oblasti drah a v rámci připomínek k navrhovaným změnám jen nekritizovala, ale v rámci své odbornosti **navrhla změnu, která se týkala přímo Drážní inspekce**, respektive oblasti šetření mimořádných událostí. Tento návrh vycházel z desetiletých zkušeností nejen Drážní inspekce v České republice, ale obdobných orgánů v zahraničí. Návrh byl zpracován tak, že jej bylo možné zapracovat přímo do nové právní úpravy v oblasti drah. **Jeho akceptací by došlo k implementaci patřičných evropských směrnic**, a také zpřehlednění celé právní úpravy v této oblasti.

Žádný z návrhů Drážní inspekce týkající se zákona o dráhách a činnosti Drážní inspekce však nebyl bez jakéhokoliv odůvodnění do návrhu zákona zapracován.

ZÁVĚR

Rok 2012 byl pro Drážní inspekci desátým rokem její existence a i v tomto roce pokračoval trend, kdy se Drážní inspekce 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. Drážní inspekce několikrát v průběhu roku předložila **návrh na řešení nepříznivého stavu** převodem finančních prostředků z běžných výdajových účtů na platy v rámci rozpočtu Drážní inspekce, kterým by se **bez dopadu na státní rozpočet** řešil systémový nedostatek z počátku existence Drážní inspekce, kdy se nepočítalo s nepřetržitým provozem, tj. nebyly vyčleněny finanční prostředky na povinné příplatky (práce v noci, práce o víkendu), ale ani jeden z návrhů nebyl schválen.

V roce 2012 evidovala Drážní inspekce na všech dráhách **celkem 4 162 MU**, což ve srovnání s rokem 2011 představuje **zvýšení o 413 (11 %) případů**. Počet MU se meziročně nejvíce zvýšil na dráze tramvajové o 341 (17 %), na dráze trolejbusové o 45 (10 %) a na dráze regionální o 42 (25 %). Na ostatních dráhách byl počet MU obdobný jako v roce 2011. **Počet usmrcených osob** se poprvé od roku 2009 **snížil**, když Drážní inspekce zaznamenala celkem **234 usmrcených osob**, což bylo ve srovnání s rokem 2011 **o 46 (16 %) osob méně**. Nejvýraznější pokles počtu usmrcených byl zaznamenán na dráze celostátní, kde bylo v porovnání s rokem 2011 usmrceno o 38 (16 %) osob méně a dále na dráze tramvajové (o 6 osob, tedy o 55 %) a v metru (o 3 osoby, tedy o 60 %). **Počet zraněných osob se** v roce 2012 naopak nepatrně zvýšil **na 667, tj. o 14 (2 %) osob více** než v roce 2011. Výrazněji se počet zraněných osob při MU zvýšil pouze na dráze tramvajové, kde Drážní inspekce eviduje o 58 (20 %) zraněných osob více než v roce 2011, a na dráze lanové, kde bylo zraněno celkem o 7 (v roce 2011 – 1) osob více než v roce předcházejícím. **Celková odhadnutá škoda** vzniklá při MU činila **364 miliónů Kč**, což je **o téměř 56 miliónů korun více** než v roce 2011.

Rok 2012 byl v porovnání s rokem 2011 ve znamení nehod, které se vyznačovaly menší závažností, i když počet mimořádných událostí byl vyšší. V roce 2012 se stalo 8 závažných nehod, což představovalo pokles oproti roku 2011, kdy Drážní inspekce evidovala 15 závažných nehod. **Z bezprostředních příčin na straně provozovatelů došlo v roce 2012 k 23,2 % MU.**

Rok 2012 byl na Drážní inspekci v oblasti státních dozorů doslova revoluční a zásadně se odlišoval od předešlých let. V tomto roce byl ze strany Ministerstva dopravy zrušen výkon neoznamovaného státního dozoru, a to změnou dosavadního metodického pokynu Pravidla pro výkon SD. Z tohoto důvodu Drážní inspekce od 22. 6. 2012 nemohla pokračovat v nastaveném směru a systém výkonu státního dozoru a od tohoto data byla donucena ukončit **preventivní namátkové SD**, které Drážní inspekce vždy považovala za nejdůležitější nástroj v oblasti prevence předcházení vzniku MU.

V roce 2012 vykonala Drážní inspekce celkem 1 051 **státních dozorů**. **Větší část** byla tvořena **namátkovými státními dozory**, které Drážní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku mimořádných událostí, jež ovšem byly ze strany Ministerstva dopravy zrušeny, ale nemalou část tvořil výkon státního dozoru na mimořádné události. Výkonem SD ve věcech drah bylo v roce 2012 zjištěno **celkem 544 nedostatků**.

Velkou pozornost při výkonu SD Dražní inspekce věnovala železničním přejezdům, kde dochází k nárůstu počtu zjištěných nedostatků, nicméně vzhledem k následné změně metodiky výkonu SD počet státních dozorů na nich výrazně poklesl. V průběhu roku 2012 formou SD Dražní inspekce **zkontrolovala 216 železničních přejezdů a přechodů**, na nichž bylo **zjištěno 138 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 13 státních dozorů, při nichž bylo zjištěno 10 nedostatků.

V roce 2012 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 preventivní snímky Dražní inspekce v Preventivním vlaku a diskutovat s odborným lektorem na téma bezpečnost v okolí železnice.

Osvětová činnost probíhala i skrze televizní, zvuková i tištěná média, kdy především vydáváním krátkých a tiskových zpráv ovlivňovala skladbu všech zpravodajských relací v celoplošných i regionálních médiích.

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 Dražní inspekce odpovídá 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.

V oblasti ekonomické Dražní 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. Z finančních prostředků se Dražní inspekci podařilo jen v roce 2012 **uspořit** díky efektivnímu hospodaření a úsporám **4 miliony Kč**.

V roce 2012 byly na Dražní inspekci zaslány k připomínkování **teze věcného záměru zákona o dráhách** s tím, že byly Dražní inspekci dány termíny **na připomínkování jednotlivých verzí vždy** pouhých několik **pracovních dní**. Vypořádání připomínek, kdy **naprostá většina připomínek Dražní inspekce nebyla akceptována**, a to **bez řádného zdůvodnění**, přičemž na toto téma nebyla vedena ani řádná diskuze, prakticky neproběhlo. **Dražní inspekce** vyjádřila podporu snaze Ministerstva dopravy o zpracování nové právní úpravy v oblasti drah a v rámci připomínek k navrhovaným změnám jen nekritizovala, ale v rámci své odbornosti **navrhla změnu, která se týkala přímo Dražní inspekce**, respektive oblasti šetření mimořádných událostí.

Dražní inspekce v průběhu roku 2012 svědomitě plnila všechny stanovené cíle a i pro další desetiletí by chtěla představovat jistotu nezávislého a objektivního šetření mimořádných událostí.