



Výroční zpráva 2013

Obsah

Úvod	5
Jedenáctý rok činnosti Dražní 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.....	16
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	18
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	21
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2013.....	23
Přehled nejzávažnějších MU.....	24
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	39
Mimořádné události a Evropská železniční agentura.....	49
Správní řízení.....	51
Shrnutí mimořádných událostí.....	55
Výkon státního dozoru	57
Výkon státního dozoru.....	58
Rozbor státních dozorů a činnosti Dražní inspekce.....	59
Vývoj výkonu státního dozoru a činnosti Dražní inspekce.....	60
Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD.....	61
Tematické státní dozory.....	65
Výkon státního dozoru na železničních přejezdech.....	65
Výkon SD na základě podnětů.....	66
Shrnutí výkonu státního dozoru.....	67
Podněty Dražní inspekce na drážní správní úřady.....	68
Výkon kontrol kultury cestování.....	68
Komunikace s veřejností	69
Otevřená komunikace.....	70
Dražní inspekce v médiích.....	70
Prevence a osvěta.....	71
Hodnocení prevence, osvěty a mediální činnosti.....	72
Další činnost Dražní inspekce	73
Vnitřní činnost Dražní inspekce.....	74
Činnost útvarů Dražní inspekce.....	74
Majetkové poměry.....	76
Protikorupční opatření a stížnosti.....	77
Legislativní činnost Dražní inspekce.....	77
Závěr	81

ÚVOD

JEDENÁCTÝ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

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

Posláním Dražní inspekce je na základě šetření příčin a okolností mimořádných událostí analyzovat **bezpečnost drah a drážní dopravy** v České republice, upozorňovat na potencionální rizika a navrhopvat přijetí patřičných účinných opatření. Dlouhodobým cílem Dražní inspekce je pak zlepšování stavu v oblasti mimořádných událostí na všech dráhách v České republice. Do působnosti Dražní inspekce spadají všechny dráhy 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 Dražní inspekci však jen čtyři desítky vrchních inspektorů.

Celkové statistiky počtu mimořádných událostí kopírují i nehody, které mají na celkové následky nejvýraznější vliv, a to **střety drážních vozidel s osobami** na dráze celostátní, regionální a vlečkách. V roce 2013 se stalo celkem **243 těchto nehod** (2012 – 267), bylo při nich **usmrceno 199 osob** (2012 – 197) a dalších **47 osob zraněno** (2012 – 68). Všechny tyto mimořádné události byly způsobeny neopatrným chováním zúčastněných osob a v rekordním počtu případů (82 %) skončily jejich smrtí (2012 – 74 %). Dražní inspekce se v rámci svých preventivních kampaní již v minulosti zaměřila na tyto mimořádné události a upozornila na to, že přecházení kolejí nebo pohyb osob v místech veřejnosti nepřístupných je velice nebezpečný a tito lidé hazardují se svým životem. Je však potřeba zmínit, že poměrně velká část těchto nehod je způsobena osobami, které zjevně jednaly v sebevražedném úmyslu.

Celkem za rok 2013 evidovala Dražní inspekce 3 968 **mimořádných událostí**. V roce 2013 byl sice počet nehod nižší než v roce 2012, avšak tento fakt neměl velký vliv na následky nehod. **Počet mimořádných událostí** na všech dráhách **se meziročně snížil, počet usmrcených osob byl však v obou letech stejný**. Celkové statistiky počtu MU kopírují i nehody, které mají na celkové následky nejvýraznější vliv, a to **střety drážních vozidel s osobami** na dráze celostátní, regionální a vlečkách. V rekordním počtu 31 případů zahájila Dražní inspekce vlastní zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události v plném rozsahu, tj včetně vydání závěrečné zprávy. K ukončeným případům vydala Dražní inspekce provozovatelům dráhy a dopravcům, Dražnímu úřadu i Ministerstvu dopravy celkem 99 bezpečnostních doporučení. Dalších 43 mimořádných událostí bylo šetřeno bez závěrečné zprávy a u 1 823 mimořádných událostí bylo provedeno detailní dozorování šetření provozovatelů.



V roce 2013 vykonala Dražní inspekce celkem 1 055 státních dozorů i včetně preventivní činnosti, a to na základě pokynu Ministerstva dopravy. Tuto činnost Dražní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku mimořádných událostí. Výkonem státního dozoru a preventivní činnosti ve věcech drah bylo v roce 2013 zjištěno celkem 568 nedostatků.

Velkou pozornost při výkonu státního dozoru Dražní inspekce věnovala železničním přejezdům, kde dochází k mírnému poklesu počtu zjištěných nedostatků. V průběhu roku 2013 formou státního

dozoru a namátkových preventivních inspekcí Drážní inspekce zkontrolovala 236 železničních přejezdů a přechodů. Nejzávažnější nedostatky se týkaly nedostatečných rozhledových poměrů a nevyhovujícího technického stavu železničních přejezdů.

V roce 2013 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.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

K 31. 12. 2013 pracovalo na Drážní inspekci celkem **48 zaměstnanců**, z čehož bylo 42 mužů a 6 žen. Během roku 2013 na Drážní inspekci nastoupilo 5 nových zaměstnanců a stejný počet zaměstnanců Drážní inspekce ukončilo pracovní poměr.

věk	muži	ženy	celkem	%
Do 20 let	0	0	0	0 %
21 – 30 let	5	1	6	12,5 %
31 – 40 let	9	2	11	22,92 %
41 – 50 let	13	1	14	29,17 %
51 – 60 let	6	1	7	14,58 %
61 a více	9	1	10	20,83 %
celkem	42	6	48	
%	87,50%	12,50%		

	počet
nástupy	5
odchody	5

Vzdělání	muži	ženy	celkem	%
vyučen	0	1	1	2,08 %
úplné střední odborné	2	0	2	4,17 %
úplné střední s maturitou	13	2	15	31,25 %
bakalářské vzdělání	5	1	6	12,5 %
vysokoškolské úplné	22	2	24	50 %
celkem	42	6	48	

Celkem 31 zaměstnanců na Drážní inspekci mělo dokončeno vysokoškolské vzdělání a 17 zaměstnanců střední odborné vzdělání.

Stanovený počet 53 zaměstnanců nemohl být ani v roce 2013 naplněn z důvodu nedostatku finančních prostředků na platy a nemožnosti (neschválení) přesunu finančních prostředků z běžných výdajů na platy v rámci rozpočtu Drážní 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 pro oblast mimořádných událostí

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

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.

Agenda šetření, resp. dozorování mimořádných událostí patřila i v roce 2013 mezi stěžejní činnost Drážní inspekce. Všichni provozovatelé dráhy a dopravci mají dle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb. za povinnost oznámit vznik každé mimořádné události Drážní inspekci neprodleně po jejím vzniku. Pro příjem těchto oznámení je v nepřetržitém provozu Centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce, které zpracovává údaje o MU od všech provozovatelů drah a dopravců z celé České republiky. Následně je dle nastavených pravidel, závažnosti a okolností každá MU vyhodnocena a je rozhodnuto o případném výjezdu nehodové pohotovosti na místo MU, kde následně Drážní inspekce

provádí nezávislé bezpečnostně orientované šetření MU a vykonává státní dozor ve věcech drah nad postupem provozovatele při šetření MU. Po ukončení šetření na místě MU jsou DI prováděny další úkony v souvislosti s šetřením MU. Agenda MU je vedena v centrální databázi, která obsahuje veškerá data a dokumenty týkající se MU.

Posláním Drážní inspekce je šetření a dozorování MU za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku MU na dráhách. Drážní inspekce zjišťuje podle § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb. příčiny a okolnosti vzniku závažných nehod v drážní dopravě na dráze celostátní, dráze regionální, v pohraničním úseku těchto drah a na vlečce. Drážní inspekce rovněž může zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku MU závažných nehod na ostatních dráhách a nehod a ohrožení na všech dráhách. Při rozhodování o zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU zohledňuje Drážní inspekce zejména závažnost MU, zda se MU opakuje nebo by za jiných okolností mohla vést k závažné nehodě, respektive jedná-li se o významnou MU 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 je zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU zveřejněna na webových stránkách Drážní inspekce. Na základě výsledků šetření 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 a oznámit toto opatření Drážní inspekci.

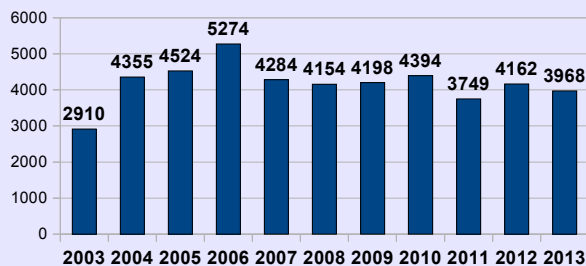
Drážní inspekce v roce 2013 zároveň splnila všechny své zákonem dané povinnosti ve vztahu k Evropské železniční agentuře (ERA), kdy ji do 7 dnů oznamovala každé zahájení šetření MU, předložila souhrnnou roční zprávu a všechny závěrečné zprávy ze šetření jednotlivých MU, včetně sdělení o opatřeních přijatých na základě vydaných bezpečnostních doporučení.

Mimořádné události na dráhách

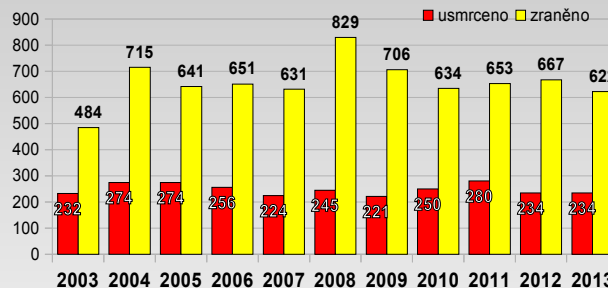
V roce 2013 Drážní inspekce evidovala celkem **3 968 MU**, což je o 194 MU (4,7 %) méně než v roce 2012. Počet MU se nejvíce meziročně snížil na dráze celostátní o 186 (18,9 %), naopak nejvíce vzrostl na dráze trolejbusové o 73 MU (14,5 %). Následky nehod však tento příznivý směr nenásledovaly, když Drážní inspekce zaznamenala **234 usmrcených osob**, což je stejná hodnota jako v roce 2012. Počet usmrcených osob se nepatrně snížil na dráze celostátní (o 7), na dráze regionální byl naopak zaznamenán nepatrný nárůst (o 5). Příznivější trend byl zaznamenán u počtu **zraněných osob**, kterých Drážní inspekce v roce 2013 evidovala **622**, což je o 45 osob méně než předchozí rok. Nejvýraznější pokles počtu zraněných osob v porovnání s rokem 2012 byl zaznamenán na dráze celostátní (o 41) a na dráze regionální (o 18). Počet zraněných osob se nepatrně zvýšil na dráze tramvajové (o 10), na ostatních dráhách jsou počty obdobné s předchozím rokem.

V roce 2013 se na dráhách stalo celkem 5 závažných nehod, přičemž 2 na dráze celostátní a 3 na dráhách tramvajových. Počet závažných nehod se ve srovnání s rokem 2012 snížil o 3 případy.

Vývoj počtu mimořádných událostí



Vývoj počtu zraněných a usmrcených osob



2013	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
dráha celostátní	796	200	99
dráha regionální	185	23	51
dráha vlečka	135	0	7
dráha tramvajová	2252	7	359
dráha trolejbusová	576	1	94
dráha speciální	18	3	7
dráha lanová	6	0	5
celkem	3968	234	622

2013	závažné nehody	nehody	ohrožení
dráha celostátní	2	555	239
dráha regionální	0	171	14
dráha vlečka	0	112	23
dráha tramvajová	3	2129	120
dráha trolejbusová	0	445	131
dráha speciální	0	14	4
dráha lanová	0	5	1
celkem	5	3431	532

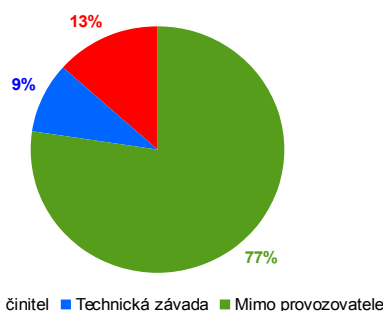
V meziročním srovnání následků MU v jednotlivých krajích byl jednoznačně nejhorší vývoj zaznamenán ve Zlínském kraji, kde se počet MU zvýšil ze 71 případů v roce 2012 na 100 v roce 2013. Počet usmrcených osob se v tomto kraji zvýšil dokonce na více než dvojnásobek (2013 – 22, 2012 – 10). Z ostatních krajů byl největší nárůst počtu MU evidován v Ústeckém kraji (2013 – 240, 2012 – 215). Největší meziroční snížení počtu MU bylo zaznamenáno v Jihomoravském kraji (2013 – 679, 2012 – 745) a v Praze (2013 – 1 493, 2012 – 1 543). V Praze i přes nižší počet MU byl zaznamenán negativní vývoj v následcích MU, kdy bylo zaznamenáno 29 usmrcených osob (2012 – 21) a 252 zraněných osob (2012 – 226). Meziročně se počet usmrcených osob nejvíce snížil v Pardubickém a Středočeském kraji (shodně o 5). Nejvýraznější snížení počtu zraněných osob bylo zaznamenáno na Vysočině (2013 – 5, 2012 – 27). Počet zraněných osob se výrazněji snížil rovněž v Jihočeském kraji, kde bylo v roce 2013 zraněno 20 osob, což je o polovinu méně.

Z příčiny na straně provozovatelů drah a drážní dopravy došlo v roce 2013 k 23 % MU. Ve zbylých 77 % byla příčina vzniku MU mimo provozovatele (mimo dráhu). Tyto hodnoty jsou shodné s rokem 2012. Z celkového počtu MU jich 13 % vzniklo z příčiny na straně lidského činitele a 9 % z příčiny technické závady.

Mimořádné události na dráhách v roce 2013 dle krajů

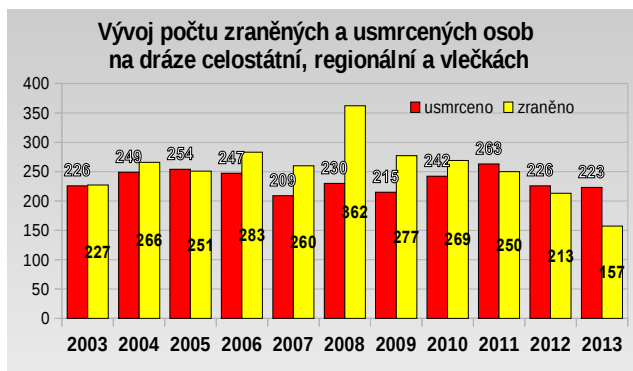
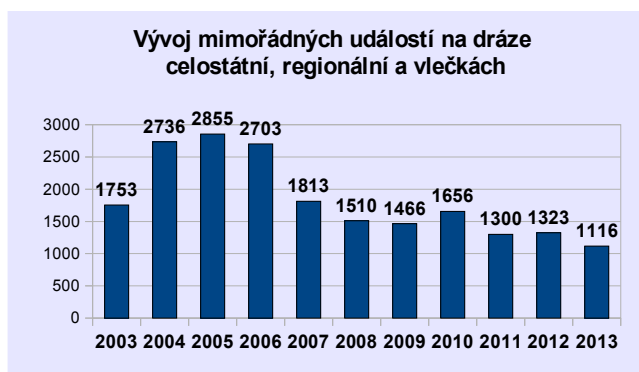
kraj	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
Jihočeský	122	4	20
Jihomoravský	679	26	80
Karlovarský	36	4	1
Královéhradecký	62	13	17
Liberecký	86	6	17
Moravskoslezský	481	32	77
Olomoucký	145	15	17
Pardubický	82	15	8
Plzeňský	217	10	45
Praha	1493	29	252
Středočeský	184	30	33
Ústecký	240	24	31
Vysočina	41	4	5
Zlínský	100	22	19
celkem	3968	234	622

Mimořádné události dle bezprostřední příčiny v roce 2013



Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

V roce 2013 se na dráze celostátní, regionální a vlečkách stalo celkem **1 116 MU**, což v porovnání s rokem 2012 představuje pokles o 207 případů. Počet usmrcených osob na těchto dráhách se snížil jen nepatrně, přesto byl nejnižší od roku 2009. Počet zraněných osob na těchto dráhách evidovala Dražní inspekce nejnižší ve své dosavadní historii.



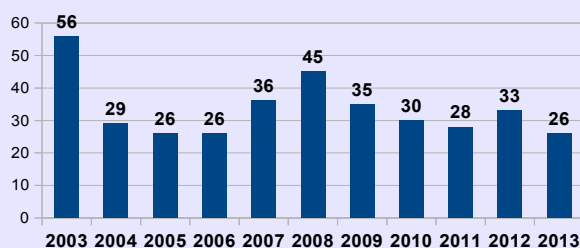
Na železničních dráhách (kromě metra) bylo v roce 2013 celkem **223 osob usmrceno a 157 jich bylo zraněno**. Počet usmrcených osob se ve srovnání s rokem 2012 tak snížil pouze nepatrně (o 3), ale zraněných osob eviduje Dražní inspekce o 56 (26,3 %) méně než v předešlém roce. Na těchto dráhách jsou dlouhodobě zaznamenávány nejzávažnější následky na životech osob, kdy v roce 2013 na dráhách bylo usmrceno 95,3 % osob a 25,2 % osob zraněno z celkového počtu usmrcených a zraněných osob na všech dráhách. Na těchto dráhách se při tomto porovnání v roce 2013 odehrálo 28,1 % ze všech MU. **Z důvodu příčiny na straně provozovatelů byla v roce 2013 na železničních dráhách usmrcena 1 osoba (2012 – 4) a zraněno 11 osob (2012 – 29)**. Usmrcenou osobou s příčinou na straně železnice byl zaměstnanec dopravce, který byl usmrcen dne 20. 11. 2013 v žst. Bohumín-Vrbice při nedovoleném vstupu mezi odstavené vozy, na které byly spouštěny další vozy ze svážného pahrbku.

Téměř u všech sledovaných druhů MU na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách evidovala Dražní inspekce v roce 2013 podobný počet MU s rokem 2012. U většiny těchto MU byl zaznamenán mírný pokles jejich počtu, nejvíce u střetů drážních vozidel s osobou (o 24 MU) a u vzájemné srážky drážních vozidel (o 7 MU). Drobný nárůst byl zaznamenán u požárů drážních vozidel (o 4 MU). Počet nedovolených jízd drážních vozidel za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu je podobný jako v předchozích letech, kdy v roce 2013 bylo zaznamenáno 76 případů těchto MU.

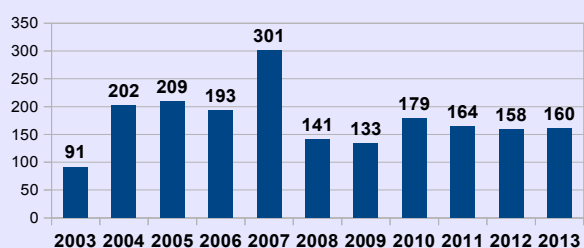
Vývoj jednotlivých druhů MU na dráze celostátní, regionální a vlečkách

druh MU	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
srážky DV s DV	56	29	26	26	36	45	35	30	28	33	26
srážka DV s překážkou	91	202	209	193	301	141	133	179	164	158	160
vykolejení DV	307	398	375	434	325	262	201	223	166	155	149
požáry DV	36	93	63	57	75	75	51	54	35	34	38
nedovolená jízda	59	58	83	85	53	69	70	80	77	77	76
střet s osobou	228	221	252	274	239	241	243	261	282	267	243
střetnutí na přejezdech	298	287	274	288	257	247	227	275	190	188	180
ostatní MU	678	1448	1573	1346	527	430	506	554	358	411	244

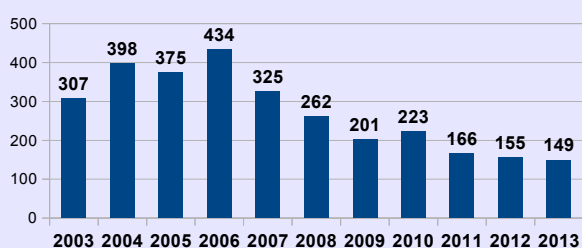
Vývoj počtu srážek DV s DV na dráze celostátní, regionální a vlečkách



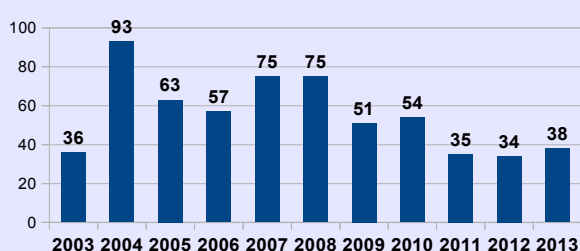
Vývoj počtu srážek DV s překážkou na dráze celostátní, regionální a vlečkách



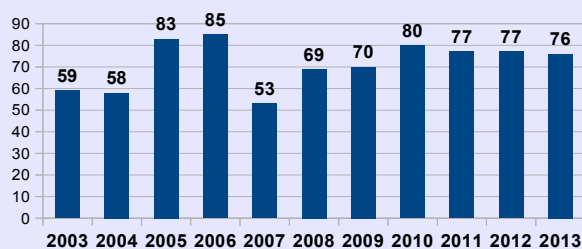
Vývoj počtu vykolejení DV na dráze celostátní, regionální a vlečkách



Vývoj počtu požárů DV na dráze celostátní, regionální a vlečkách



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



Při pohledu na tabulku následků MU je zřejmé, že největší podíl na počtu usmrcených a zraněných osob na dráze celostátní, regionální a vlečkách, představují střety drážních vozidel s osobami a střetnutí na železničních přejezdech. V roce 2013 byl tento podíl u usmrcených osob 89,2 % u střetů s osobami a 10,3 % u střetnutí na železničních přejezdech z celkového počtu všech usmrcených osob na železničních drahách (kromě metra). Podíl zraněných osob byl 29,9 % u střetů s osobami a 52,9 % u střetnutí na přejezdech z celkového počtu zraněných osob. Na ostatní druhy MU tedy připadá podíl pouze 0,4 % u usmrcených osob a 17,2 % u zraněných osob. Při srážkách drážních vozidel mezi sebou nebyla v roce 2013 usmrcena žádná osoba a zraněno bylo 5 osob. Při srážkách drážních vozidel s překážkami na dopravní cestě dráhy byly zraněny 3 osoby. U ostatních druhů MU byla usmrcena 1 osoba a 18 osob zraněno.

Následky MU na dráze celostátní, regionální a vlečkách

druh MU	počet MU	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
srážka DV s DV	26	0	5
srážka DV s překážkou	160	0	3
vykolejení DV	149	0	0
požáry DV	38	0	1
nedovolená jízda	76	0	0
střet s osobou	243	199	47
střetnutí na přejezdech	180	23	83
ostatní MU	244	1	18
celkem	1116	223	157

Na dráze **celostátní** eviduje v roce 2013 Drážní inspekce **796 MU** (2012 – 982), na dráze **regionální** **185 MU** (2012 – 212) a na **vlečkách** **135 MU** (2012 – 129). Ve srovnání s rokem 2012 je vidět, že na dráze celostátní se počet MU snížil o 18,9 % a na dráze regionální o 12,7 %. Naopak drobný nárůst byl zaznamenán na vlečkách (o 4,7 %).

Z dlouhodobého hlediska se drtivá většina MU na železnici odehrává na dráze celostátní (71,3 % ze všech MU v roce 2013), následují MU na dráze regionální a MU na vlečkách. Podíl počtu usmrčených osob na dráze celostátní dosahuje dokonce hodnoty 89,7 % ze všech zmiňovaných drah. Uvedené hodnoty jsou samozřejmě dokladem toho, že na této dráze se odehrává drtivá většina provozu na železničních dráhách v ČR. I v roce 2013 byl **nejčastějším ze sledovaných druhů MU na dráze celostátní střet drážních vozidel s osobami** (216 případů), jehož počet se ve srovnání s rokem 2012 snížil o 21 případů. Nejvíce MU bylo zaznamenáno ve Středočeském kraji (124), následovaném Ústeckým (96) a Moravskoslezským (95) krajem. **Na dráze regionální** byl stejně jako v předchozích letech ze sledovaných druhů MU zaznamenán **největší počet střetnutí na železničních přejezdech** (84 případů), jejichž počet se tak meziročně na této dráze snížil o 3 případy. Tato hodnota je dána zejména tím, že na regionálních dráhách je počet přejezdů nejvyšší a jejich zabezpečení není na takové úrovni jako na dráze celostátní. Nejvíce MU bylo stejně jako na dráze celostátní zaznamenáno ve Středočeském (36) kraji, následovaném Jihočeským (22) krajem. **Na vlečkách** bylo v roce 2013 již tradičně **nejčastějším druhem MU vykolejení drážních vozidel** (59 případů) a zdaleka nejvíce MU se stalo v Moravskoslezském (65) kraji. Ve Středočeském kraji bylo zaznamenáno 24 MU a v Ústeckém kraji pak 17 MU. V ostatních krajích byly na těchto dráhách evidovány pouze jednotky případů mimořádných událostí.

Počty mimořádných událostí na dráze celostátní v roce 2013 dle krajů a dle druhů MU

kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	nedovolená jízda	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	0	9	7	2	3	2	9	7	39
Jihomoravský	2	5	3	3	8	32	5	22	80
Karlovarský	0	4	3	1	5	4	0	5	22
Královéhradecký	1	2	4	1	1	9	8	6	32
Liberecký	0	5	4	1	4	8	5	1	28
Moravskoslezský	3	9	8	5	6	28	10	26	95
Olomoucký	2	9	6	4	8	14	5	14	62
Pardubický	0	4	7	2	2	14	3	12	44
Plzeňský	1	12	3	2	1	11	6	8	44
Praha	1	5	6	1	8	28	0	22	71
Středočeský	0	23	14	5	11	26	12	33	124
Ústecký	3	6	7	4	8	20	9	39	96
Vysočina	0	9	3	1	1	2	4	1	21
Zlínský	0	1	4	2	4	18	4	5	38
celkem MU (druh)	13	103	79	34	70	216	80	201	796

Počty mimořádných událostí na dráze regionální v roce 2013 dle krajů a dle druhů MU

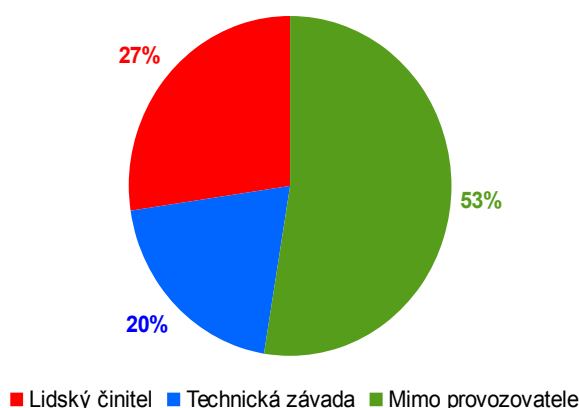
kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	nedovolená jízda	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	0	2	2	2	0	2	10	4	22
Jihomoravský	0	1	0	0	0	0	5	0	6
Karlovarský	0	6	1	0	1	1	2	1	12
Královéhradecký	0	1	1	0	0	1	4	1	8
Liberecký	1	3	0	0	0	1	1	1	7
Moravskoslezský	0	5	1	0	0	3	8	1	18
Olomoucký	0	0	1	0	0	1	6	0	8
Pardubický	0	1	2	0	1	1	3	0	8
Plzeňský	1	2	1	0	0	2	9	1	16
Praha	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Středočeský	0	10	0	0	0	3	20	3	36
Ústecký	0	7	1	0	1	2	7	1	19
Vysočina	0	4	0	1	0	2	2	0	9
Zlínský	0	0	1	0	0	6	7	0	14
celkem MU (druh)	2	42	11	3	5	25	84	13	185

Počty mimořádných událostí na vlečkách v roce 2013 dle krajů a dle druhů MU

kraj	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	nedovolená jízda	střet s osobou	střetnutí na přejezdech	ostatní MU	celkem MU (kraj)
Jihočeský	0	0	3	0	0	0	0	0	3
Jihomoravský	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Karlovarský	0	1	1	0	0	0	0	0	2
Královéhradecký	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Liberecký	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moravskoslezský	7	6	24	0	1	1	9	17	65
Olomoucký	0	0	2	0	0	0	0	3	5
Pardubický	1	0	4	0	0	0	1	1	7
Plzeňský	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Praha	0	1	2	0	0	0	0	0	3
Středočeský	2	4	8	0	0	1	3	6	24
Ústecký	0	1	12	1	0	0	0	3	17
Vysočina	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Zlínský	1	2	0	0	0	0	2	0	5
celkem MU (druh)	11	15	59	1	1	2	16	30	135

Z příčiny na straně provozovatelů došlo na dráze celostátní, regionální a vlečkách v roce 2013 k **47,4 % MU**, což je podobná hodnota jako v předchozích letech. Znamená to, že dlouhodobě je přibližně polovina MU s příčinou na straně provozovatelů a polovina mimo ně. Příčina na straně lidského činitele byla v roce 2013 zaznamenána u 27,3 % MU (2012 – 25 %), příčina z důvody technické závady pak u 20,1 % MU (2012 – 24 %).

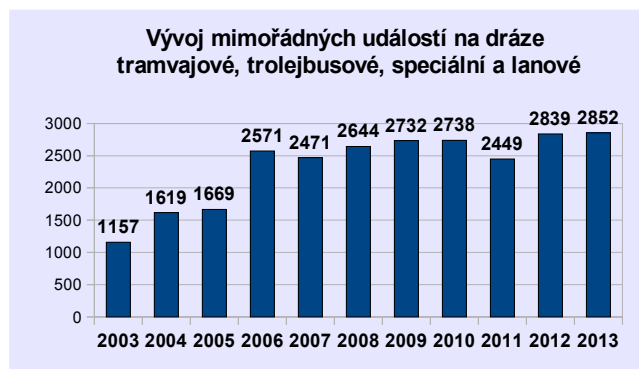
Mimořádné události dle bezprostřední příčiny v roce 2013 na dráze celostátní, regionální a vlečkách



Mimořádné události na neželezničních dráhách a v metru

Na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a na dráze speciální (metro) se v roce 2013 stalo **2 852 MU**, což je obdobná hodnota s rokem 2012, kdy na nich Drážní inspekce evidovala 2 839 MU. Na těchto dráhách bylo v roce 2013 **usmrceno 11 osob**, z toho 7 osob zemřelo na dráze tramvajové, 3 osoby v metru a jedna osoba na dráze trolejbusové. **Počet usmrcených osob** se tak v roce 2013 v porovnání s rokem 2012 **zvýšil o 3**. Počet usmrcených osob na dráze tramvajové se zvýšil o 2 případy a v metru o 1 případ. V roce 2013 bylo na neželezničních dráhách a v metru **zraněno 465 osob** (2012 – 454), což v podstatě dorovnálo nejvyšší hodnotu v počtu zraněných z roku 2008, kdy bylo zraněno 467 osob. Nejvíce zraněných je evidováno na dráze tramvajové (359) a na dráze trolejbusové (94). Nejčastěji docházelo k usmrcení nebo zranění osob na

neželezničních dráhách při střetu drážních vozidel s osobami, případně pádem cestujícího při prudkém brzdění nebo rozjíždění drážních vozidel, a také v důsledku srážky drážních vozidel se silničními vozidly, kde byla nejčastěji zraněna osádka silničního vozidla.



Celkem se v roce 2013 na dráze tramvajové stalo **2 252 MU**, což je o 59 případů (2,6 %) méně než v roce 2012. Ze sledovaných druhů MU se nejvíce snížil počet srážek drážních vozidel s překážkami (většinou se silničními vozidly), kdy se jejich počet oproti roku 2012 snížil o 61 (3,3 %). U ostatních sledovaných druhů MU byl jejich počet srovnatelný s rokem 2012. Ze všech měst s tramvajovým provozem v České republice došlo k meziročnímu nepatrnému nárůstu počtu MU v Olomouci (o 8) a v Liberci (o 4). V ostatních městech se počet MU snížil. Rozhodující počet MU je zaznamenán ve třech největších městech České republiky s nejrozsáhlejší tramvajovou sítí a provozem.

Počty mimořádných událostí na dráze tramvajové v roce 2013 dle města a dle druhů MU

město	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	vykolejení DV	požáry DV	nedovolená jízda	střet s osobou	újma na zdraví osob v DV	ostatní MU	celkem MU (město)
Brno	15	305	15	6	9	13	21	33	417
Liberec a Jablonec n. N.	1	40	2	0	4	2	0	2	51
Most a Litvínov	0	6	1	0	0	0	1	0	8
Olomouc	6	40	5	0	2	3	8	6	70
Ostrava	8	141	4	1	9	9	21	27	220
Pízeň	4	67	3	0	0	4	7	2	87
Praha	29	1180	13	3	0	74	67	33	1399
celkem MU (druh)	63	1779	43	10	24	105	125	103	2252

Na dráze speciální (metro) se v roce 2013 stalo **18 MU**, což je prakticky stejný počet jako v roce 2012 (17 MU). Nejvíce bylo zaznamenáno střetů vlaků s osobou (10), což je dvojnásobný počet než v předchozím roce. Naopak o polovinu se snížil počet nedovolených jízd vlaků metra za návěstidlo zakazující jízdu.

Počty MU v metru v roce 2013

druh MU	počet
střet s osobou	10
vykolejení DV	1
nedovolená jízda	3
ostatní MU	4
Celkem MU	18

Na dráze trolejbusové eviduje v roce 2013 Dražní inspekce **576 MU**, což je o 73 (14,5 %) více než v roce 2012. Ze sledovaných druhů MU se nejvíce zvýšil počet srážek trolejbusů s překážkou (obvykle silniční vozidla), konkrétně o 68 případů. Nejvíce se počet MU zvýšil v Ústí nad Labem (2013 – 95, 2012 – 52), naopak nejvýraznější snížení počtu MU bylo zaznamenáno v Pardubicích (2013 – 23, 2012 – 44). Největší počet MU byl vzhledem k rozsahu trolejbusové sítě a provozu na ní zaznamenán v Brně.

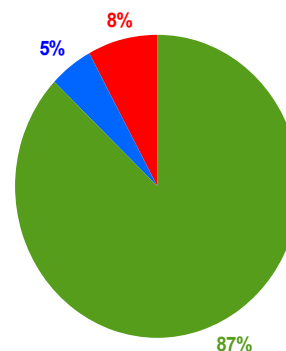
Počty mimořádných událostí na dráze trolejbusové v roce 2013 dle města a dle druhů MU

město	srážky DV s DV	srážka DV s překážkou	požáry DV	střet s osobou	újma na zdraví osob v DV	ostatní MU	celkem MU (město)
Brno	5	96	1	3	9	62	176
České Budějovice	2	38	0	2	7	6	55
Hradec Králové	0	12	0	0	5	1	18
Chomutov a Jirkov	0	0	0	0	0	0	0
Jihlava	1	5	0	0	3	0	9
Mariánské Lázně	0	0	0	0	0	0	0
Opava	0	11	0	1	3	1	16
Ostrava	1	31	1	0	4	30	67
Pardubice	1	18	0	0	3	1	23
Pízeň	4	53	0	1	7	4	69
Teplice	0	4	0	0	0	1	5
Ústí nad Labem	7	50	0	2	11	25	95
Zlín a Otrokovice	1	33	0	1	5	3	43
celkem MU (druh)	22	351	2	10	57	134	576

Na dráze lanové eviduje Dražní inspekce za rok 2013 celkem **6 MU** (2012 – 8), při kterých bylo **zraněno 5 osob** (2012 – 8). Většina MU na těchto dráhách byla způsobena nedodržením pravidel cestujícími při nástupu nebo výstupu na/z lanové dráhy.

Z příčiny na straně provozovatelů drah neželezničních a metra došlo v roce 2013 k **13 % MU**, což je nepatrně vyšší hodnota než v roce 2012. Z příčiny na straně provozovatelů byla v roce 2013 usmrcena jedna osoba (2012 – 0), konkrétně při střetu s trolejbusem na přechodu pro chodce dne 16. 5. 2013 v Brně.

Mimořádné události dle bezprostřední příčiny v roce 2013 na neželezničních dráhách a v metru

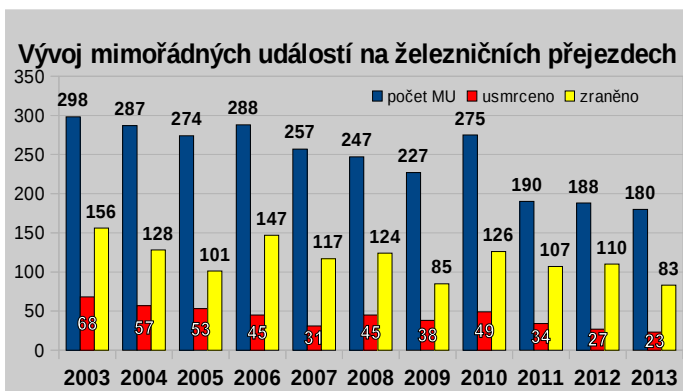


■ Lidský činitel ■ Technická závada ■ Mimo provozovatele

Mimořádné události na železničních přejezdech

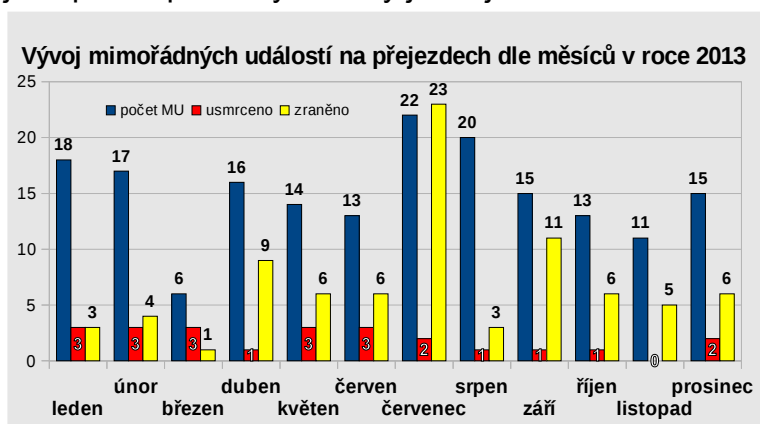
Počet železničních přejezdů v České republice je jeden z největších v rámci Evropy. Tato úroveň a křížení dráhy s pozemními komunikacemi musí být předepsaným způsobem zabezpečena a musí splňovat podmínky příslušných zákonů, norem a předpisů. I když tyto podmínky daný přejezd splňuje, tak na něm není vznik mimořádné události vyloučen. Většina případů MU totiž vzniká z důvodu příčiny na straně uživatelů pozemních komunikací, kteří svým nezodpovědným chováním zbytečně hazardují se životem svým a i dalších uživatelů přejezdu. I přesto, že se v posledních letech počet mimořádných událostí a počet usmrcených osob při nehodách na železničních přejezdech snižuje, tak stále ročně na přejezdech zahynou desítky osob a další desítky osob jsou zraněny.

Rok 2013 byl při pohledu na statistiky za období posledních deseti let poměrně pozitivnější. Dražní inspekce v tomto roce evidovala nejnižší počet nehod a nejnižší počet usmrcených i zraněných osob ve své historii. Na železničních přejezdech na dráze celostátní, regionální a na vlečkách se v roce 2013 stalo celkem **180 střetnutí**, při nichž **zemřelo 23 osob** a dalších **83 osob** bylo **zraněno**. Ve srovnání s rokem 2012 se počet



nehod snížil o 8 (4,3 %). Počet usmrcených osob se meziročně snížil o 4 (14,8 %) a nejvýrazněji se snížil počet zraněných osob o 27 (24,5 %). Nejčastějšími účastníky střetnutí na železničních přejezdech byli řidiči osobních automobilů (123), ve značném odstupu pak řidiči nákladních automobilů (20) a chodci (18). V případě střetnutí s chodci jsou následky těchto MU nejtragičtější, kdy

při těchto MU bylo v roce 2013 usmrceno 11 osob a 7 osob zraněno. Do těchto případů jsou pak započítány i osoby jednající v sebevražedném úmyslu.



následky těchto nehod byly poměrně tragické – 3 osoby byly usmrceny a 1 zraněna. Největšího počtu usmrcených osob (3) bylo dosaženo v několika měsících v první polovině roku, ve druhé polovině roku již nebyly následky na životě osob tak výrazné. V měsíci listopadu nevidovala Dražní inspekce žádnou usmrcenou osobu, když při 11 nehodách na železničních přejezdech bylo zraněno 5 osob. Ve srovnání vývoje MU podle měsíců lze konstatovat, že začátek roku byl více tragický než konec roku. Mezi vážnější nehody lze zařadit střetnutí na přejezdech ze dne 8. 7. v Cítově, kdy bylo zraněno 8 osob, dále ze dne 13. 7. v Opavě, kdy bylo při střetnutí osobního vlaku a nákladního automobilu zraněno 6 osob, a ze dne 16. 7. v Klatovech, kdy bylo zraněno 5 osob. Lze tak uzavřít, že během těchto devíti prázdninových dní byla zraněna více než pětina všech osob vzhledem k celému kalendářnímu roku.

Drtivou většinu nehod na železničních přejezdech i nadále způsobují neukáznění účastníci silničního provozu, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Nejčastějším prohřeškem je ignorování světelné a zvukové signalizace přejezdového zabezpečovacího zařízení, nepřesvědčení se o tom, zda se k přejezdu neblíží vlak, případně jízda nebo chůze přes přejezd se sklopenými závorovými břevny. Dražní inspekce rovněž v roce 2013 eviduje 5 střetnutí na železničním přejezdu, kde byla zjištěna příčina i na straně provozovatele dráhy nebo dopravce. Jedná se o MU ze dne 1. 4. v Lenoře a ze dne 7. 8. mezi žst. Varnsdorf a Rybníště – viz přehled MU a o další 3 případy, které se odehrály na vlečkách.

Vývoj MU dle jednotlivých měsíců roku 2013 ukazuje, že počet nehod byl největší během letních prázdnin, tedy v měsících červenci (počet MU 22) a srpnu (20). V červenci byl rovněž zaznamenán největší počet zraněných osob (23), což však souvisí s vážnějšími nehodami, které se v tomto měsíci udály – viz dále. Nejnižší počet nehod byl zaznamenán v březnu (6), avšak

Při meziročním srovnání počtu MU na železničních přejezdech byl největší nárůst zaznamenán ve Zlínském kraji, kde byl počet MU více než trojnásobný (2013 – 13, 2012 – 4), v Moravskoslezském kraji, kde Drážní inspekce v roce 2013 evidovala 27 MU (2012 – 13) a ve Středočeském kraji (2013 – 35, 2012 – 26). K největšímu snížení počtu MU pak došlo v Jihočeském kraji (2013 – 19, 2012 – 32). Počet usmrcených osob se meziročně nejvíce zvýšil opět ve Zlínském kraji, kde zahynulo na přejezdech v roce 2013 celkem 5 osob (2012 – 0). Počet usmrcených osob se dále zvýšil jen v Moravskoslezském (o 2) a Plzeňském (o 1)

Střetnutí na přejezdech v roce 2013 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	19	1	5
Jihomoravský	10	0	5
Karlovarský	2	0	0
Královéhradecký	12	4	4
Liberecký	6	0	4
Moravskoslezský	27	2	19
Olomoucký	11	0	3
Pardubický	7	1	2
Plzeňský	16	1	11
Praha	0	0	0
Středočeský	35	5	21
Ústecký	16	3	5
Vysočina	6	1	1
Zlínský	13	5	3
celkem	180	23	83

kraji. V ostatních krajích byl počet usmrcených osob stejný jako v roce 2012, nebo se snížil. Nejvýrazněji se tento počet snížil v Jihočeském kraji, kde v roce 2013 zemřela na přejezdech 1 osoba (2012 – 5). V Jihomoravském, Karlovarském, Libereckém, Olomouckém kraji a v Praze nezahynula v roce 2013 na přejezdech žádná osoba. Počet zraněných osob se nejvíce zvýšil v Moravskoslezském kraji, kde bylo v roce 2013 zraněno 19 osob (2012 – 5). Naopak největší pokles byl zaznamenán na Vysočině (2013 – 1, 2012 – 23), což bylo důsledkem MU v Třešti v roce 2012, dále pak v Jihočeském kraji (2013 – 5, 2012 – 14) a v Ústeckém kraji (2013 – 5, 2012 – 13). Lze tak shrnout, že počty a následky nehod na železničních přejezdech se meziročně nejvíce zhoršily ve Zlínském a Moravskoslezském kraji a naopak nejvíce zlepšily v Jihočeském kraji. Nejtragičtější následky střetnutí v roce 2013 zaznamenala Drážní inspekce právě ve Zlínském kraji, kde při 13 střetnutí na železničních přejezdech bylo usmrceno 5 osob a zraněny 3 osoby.

Z hlediska počtu a následků nehod v porovnání podle zabezpečení železničních přejezdů dlouhodobě vyplývá, že se na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži a na přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor stane přibližně stejný počet nehod. V počtu usmrcených osob je však více než polovina obětí

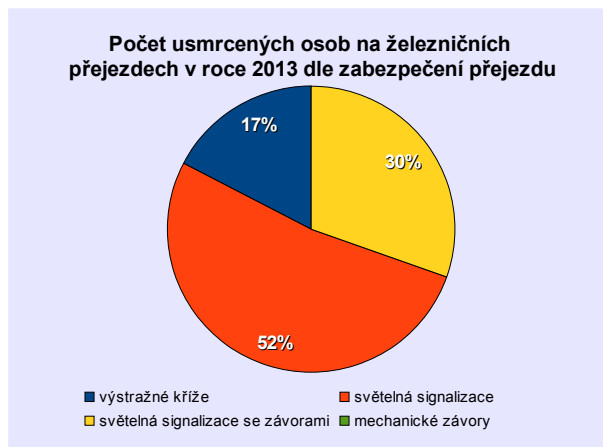
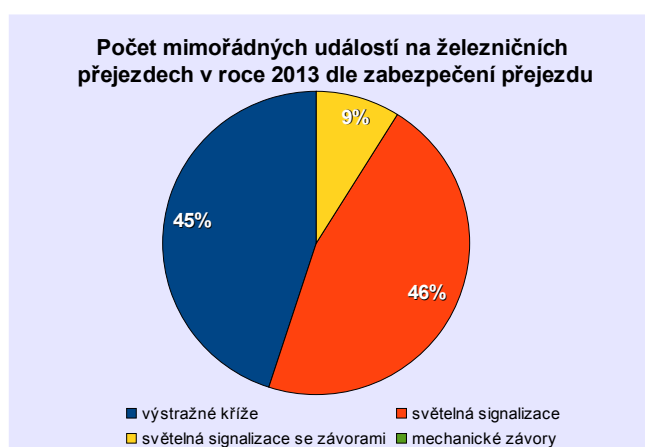
MU na železničních přejezdech dle typu přejezdu v roce 2013

zabezpečení přejezdu	počet MU	usmrceno	zraněno
výstražné kříže	81	4	25
světelná signalizace	83	12	44
světelná signalizace se závorami	16	7	14
mechanické závor	0	0	0
Celkem	180	23	83

zaznamenána na přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor, zatímco na přejezdech zabezpečených výstražnými kříži je počet usmrcených osob výrazně nižší. V roce 2013 se u usmrcených osob jedná o poměr 3:1. Zdaleka nejméně nehod Drážní inspekce zaznamenává na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací se závorami. Počet obětí na těchto přejezdech je vzhledem k počtu nehod poměrně vysoký, což je však způsobeno zejména tím, že všechny usmrcené osoby, až na jeden případ, kdy řidič automobilu vědomě objel sklopená závorová břevna, jsou chodci nebo cyklisté, kteří ignorují zabezpečovací zařízení, nebo se jedná o osoby jednající v sebevražedném úmyslu. Zabezpečení železničních přejezdů světelnou výstražnou signalizací a závorami Drážní inspekce dlouhodobě doporučuje, neboť se dle počtu a následku nehod jedná o nejbezpečnější způsob zabezpečení křížení pozemní komunikace a dráhy. Konkrétně se v roce 2013 na přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži stalo 81 nehod (2012 – 79), usmrceny byly 4 osoby (2012 – 8) a dalších 25 osob bylo zraněno (2012 – 23). Ze statistiky je zřejmé, že i přes relativně

vysoký počet nehod nedosahuje počet usmrcených osob na takto zabezpečených přejezdech vysokých hodnot a meziročně se snížil o 50 %. Je však potřeba zmínit, že většina takto zabezpečených přejezdů se nachází na méně významných komunikacích, drážních i silničních, kde vlaky nedosahují vysokých rychlostí a jsou tam převážně nasazována drážní vozidla lehké stavby. Na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor Dražní inspekce eviduje v roce 2013 celkem 83 MU (2012 – 82), při kterých bylo usmrceno 12 osob (2012 – 10) a 44 osob zraněno (2012 – 84). Meziročně se tedy na těchto přejezdech snížil téměř o polovinu počet zraněných osob, což bylo dáno zejména tím, že v roce 2012 bylo zaznamenáno na těchto přejezdech více závažnějších nehod, kdy bylo zraněno najednou více osob. Na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací a závorami se v roce 2013 stalo 16 MU (2012 – 27), při kterých bylo usmrceno 7 osob (2012 – 9) a 14 osob zraněno (2012 – 3). V pěti případech z tohoto počtu se jednalo o střetnutí s osobou a ve třech s cyklistou. Poměrně vysoký počet zraněných osob v roce 2013 byl dán tím, že dne 8. 7. bylo v Cítově zraněno 8 osob jedoucích v jednom osobním automobilu, když jeho řidič ve vysoké rychlosti přerazil sklopená závorová břevna a narazil do projíždějícího nákladního vlaku.

Z dlouhodobějšího hlediska na základě statistických dat lze konstatovat, že nejtragičtější následky mají střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. To potvrzují i čísla za rok 2013. Dražní 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 2013 pak Dražní inspekce vydala na základě výsledků šetření mimořádných událostí další 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. Toto bezpečnostní doporučení však dosud nebylo příslušnými subjekty realizováno a naopak bylo opakovaně odmítáno.



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

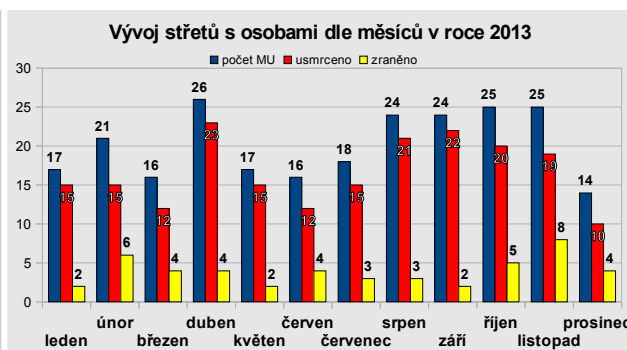
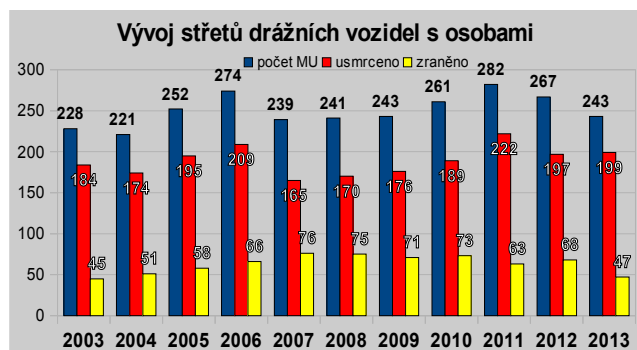
Střety drážních vozidel s osobami patří mezi skupinu mimořádných událostí,

u kterých jsou následky na životech osob nejzávažnější. Drtivá většina těchto střetů končí smrtí zúčastněných osob (v roce 2013 v 82 % případech) a ti, kdo střet s drážními vozidly přežijí, mohou bez nadsázky hovořit o tom, že se podruhé narodili, i když zpravidla s trvalými následky. K většině těchto případů dochází na místech, která jsou ze zákona o dráhách veřejnosti nepřístupná. Lidé si často plně neuvědomují, jaké nebezpečí jim na železnici hrozí, pokud nebudou dodržovat platné právní předpisy, a riskují svůj život nezodpovědným chováním. Je potřeba rovněž zmínit, že do těchto MU jsou započítány i střety drážních vozidel se zaměstnanci železnice a případy osob jednajících zjevně v sebevražedném úmyslu, kterých Drážní inspekce v posledních letech zaznamenává poměrně velký počet.

Drážní inspekce ve svých preventivních kampaních neustále upozorňuje na následující ustanovení zákona, které civilní osoby porušují.

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.



V roce 2013 byl zaznamenán u tohoto druhu MU mírný pokles počtu nehod a zraněných osob, avšak počet usmrcených osob byl nepatrně vyšší. Znamená to, že oproti roku 2012 končilo větší množství těchto nehod **smrtí sražených osob**, konkrétně to bylo **v 82 %** všech MU (2012 – 74 %). V roce 2013 eviduje Drážní inspekce na dráze celostátní, regionální a vlečkách celkem **243 střetů drážních vozidel s osobami**, při nichž **zemřelo 199 osob** a dalších **47 bylo zraněno**. Ve srovnání s rokem 2012 se počet střetů snížil o 24 případů a počet zraněných osob o 21. Naopak počet usmrcených osob byl nepatrně vyšší a dosáhl hodnoty 199 osob (2012 – 197). Zároveň je potřeba zmínit, že v dalších 18 případech došlo ke střetnutí s osobami v prostoru železničních přejezdů, kdy bylo 11 osob usmrceno a 7 zraněno (viz kapitola MU na železničních přejezdech). V roce 2013 se ve 2 případech z celkového počtu jednalo o střety drážních vozidel se zaměstnanci provozovatelů ve službě, což představuje pokles oproti roku 2012 o 2 případy. Tyto střety si vyžádaly celkem 1 lidský život (2012 – 2). V roce 2013 zároveň eviduje Drážní inspekce na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách 3 MU, v rámci

kterých bylo najednou usmrceno nebo zraněno více osob. Všechny tyto nehody se odehrály v Jihomoravském kraji, konkrétně dne 15. 4. v Brně, dne 29. 11. mezi žst. Rájec-Jestřebí a Skalice nad Svitavou, kdy byly najednou usmrceny 2 osoby, a dne 14. 11. v Břeclavi, kdy byly najednou zraněny 2 osoby.

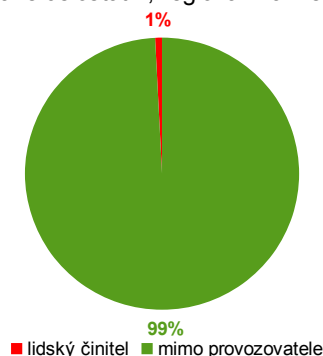
Nejtragičtějším obdobím roku 2013 byly měsíce duben a dále stejně jako v roce 2012 měsíce srpen až listopad, kdy byl počet nehod a usmrcených osob nejvyšší. V meziročním srovnání byl pak největší pozitivní obrat zaznamenán v měsících lednu a červnu, kdy bylo oproti roku 2012 shodně zaznamenáno o 8 MU a o 6 usmrcených osob méně. Naopak negativním směrem se meziročně statistiky MU posunuly v srpnu, kdy Dražní inspekce sice evidovala o 2 nehody méně, ale počet usmrcených osob vzrostl o 5, a dále v únoru, kdy bylo zaznamenáno o 8 nehod, 4 usmrcené a 4 zraněné více než ve stejném měsíci roku 2012. Nejvíce nehod s nejtragičtějšími následky se v roce 2013 událo v dubnu, kdy při 26 střetech zahynulo 23 osob a 4 osoby byly zraněny. Naproti tomu v prosinci se stalo 14 případů, při nichž zemřelo 10 osob a 4 byly zraněny.

Při srovnání statistických údajů podle jednotlivých krajů eviduje Dražní inspekce stejně jako v předchozích letech nejvíce nehod v Moravskoslezském kraji, kde při 32 střetech zahynulo 29 osob a 3 byly zraněny. K nejvýraznějšímu meziročnímu zvýšení počtu nehod a jejich následků při střetech drážních vozidel s osobami došlo ve Zlínském kraji, ve kterém se oproti roku 2012 počet nehod zdvojnásobil (2013 – 24, 2012 – 12), počet usmrcených osob dosáhl hodnoty 17 (2012 – 10) a počet zraněných osob 7 (2012 – 2). Počet MU se paradoxně i přes nejhorší bilanci nejvíce snížil v Moravskoslezském kraji (2013 – 32, 2012 – 42). Počet usmrcených osob se meziročně nejvíce snížil v Jihomoravském kraji o 3 (11 %).

Střety s osobami v roce 2013 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	4	3	1
Jihomoravský	32	24	11
Karlovarský	5	4	1
Královéhradecký	10	9	1
Liberecký	9	6	3
Moravskoslezský	32	29	3
Olomoucký	15	14	1
Pardubický	15	14	1
Plzeňský	13	9	4
Praha	28	22	6
Středočeský	30	25	5
Ústecký	22	20	2
Vysočina	4	3	1
Zlínský	24	17	7
celkem	243	199	47

Střety s osobami dle bezprostřední příčiny v roce 2013 na dráze celostátní, regionální a vlečkách



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

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2013

Dražní inspekce rozhoduje bezprostředně po oznámení vzniku MU o tom, zda bude danou MU šetřit, resp. dozorovat na místě jejího vzniku. Základním kritériem tohoto rozhodnutí je závažnost a okolnosti MU, opakování MU a to, zda by mohla za změněných okolností vést až k závažné nehodě.

V roce 2013 Dražní inspekce šetřila MU na místě jejich vzniku celkem v 226 případech (2012 – 191), z toho se jednalo o 200 MU na dráze celostátní, regionální

a vlečkách. Na dráze tramvajové vyjžděla Dražní inspekce k 23 MU, na dráze speciální ke 2 MU a na dráze trolejbusové k 1 MU. Jednalo se zejména o střetnutí na železničních přejezdech, vykolejení drážních vozidel za jízdy vlaku, srážky drážních vozidel, střety s osobami pohybujícími se na veřejnosti přístupných místech dráhy a nedovolené jízdy drážních vozidel za návěstidla zakazující jízdu.

V nejzávažnějších, respektive opodstatněných případech zahájila Dražní inspekce nezávislé zjišťování příčin a okolností vzniku MU v plném rozsahu, tj. včetně vydání zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU (tyto MU jsou v následujícím přehledu označeny hvězdičkou). Další MU pak byly šetřeny bez závěrečné zprávy, nebo bylo jejich šetření, prováděné provozovateli, důkladně dozorováno.

Přehled nejzávažnějších MU



Dne 10. 1. 2013 v 7:18 hod. vykolejil v žst. **Turnov** na výhybce vlak Os 9564. Při MU nebyl nikdo zraněn, celková škoda byla vyčíslena na 132 tisíc korun. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **technická závada na výhybce – rozpojení spojovací tyče výhybky č. 31 při jízdě vlaku.**



* Dne 13. 1. 2013 v 18:51 hod. vykolejil při vjezdu do dopravní **Vysoké Mýto** vlak Os 15066 na výhybce se samovratným přestavňákem. Při MU nedošlo k újmě na zdraví, celková škoda na zařízení dráhy a vykolejené soupravě byla vyčíslena na 400 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** mimořádné události bylo **selhání lidského činitele – nerespektování pokynu provozovatele dráhy daného návěstidlem Sv1 strojvedoucímu vlaku před vjezdem na výhybku. Zásadní příčinou MU bylo nezastavení vlaku Os 15066 před výhybkou a nezkontrolování jejího správného přestavení.**



* Dne 14. 1. 2013 v 18:37 hod. došlo na nákladišti-zastávce **Bystřička** k přivření osoby do nástupních dveří drážního vozidla vlaku Os 3229. Následkem MU došlo k těžké újmě na zdraví cestující v důsledku jejího vlečení. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **uvedení vlaku do pohybu s cestující přivřenou pravými zadními dveřmi posledního vozidla vlaku. Přispívajícím faktorem byla absence zařízení (bezpečnostního prvku), které by při otevřených nebo nedovřených dveřích a při signalizaci otevření nástupních dveří ukazatelem stavu dveří na stanovišti strojvedoucího zabránilo uvedení (vlaku) do pohybu. Zásadní**



příčinou MU byla nevědomá chyba strojvedoucího ovlivněná nezalostností a lhostejností.

Dne 17. 1. 2013 v 15:06 hod. se mezi žst. **Šluknov** a **Rumburk** střetl vlak Os 16013 s osobním automobilem na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor. Při MU došlo k újmě na zdraví řidiče osobního automobilu. Celková škoda na vlaku byla vyčíslena na 2 mil. Kč, na osobním automobilu na 150 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstražba.**



* Dne 22. 1. 2013 v 17:53 hod. v žst. **Kolín** nedovoleně odjel vlak Os 8663 za odjezdové návěstidlo s návěstí „Stůj“. V souvislosti s MU nebyl nikdo zraněn ani nevznikla hmotná škoda. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nezastavení vlaku Os 8663 před návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla a nerespektování předvěstěné návěstí „Stůj“ na návěstním opakovací vlakového zabezpečovače hnací drážní vozidlo (HDV) vlaku Os 8663.** Příspěvajícím faktory byla **absence technických prostředků zabezpečení v žst. Kolín, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které**

zakazuje jízdu vlaku, dále pak neupozornění strojvedoucího vlaku Os 8663 na zdržení vlaku z dopravních důvodů v žst. Kolín dle ustanovení technologického postupu provozovatele dráhy. Zásadní příčinou bylo nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro odjezd vlaku z dopravní strojvedoucím vlaku Os 8663, a to zejména neupravením rychlosti po uvedení vlaku do pohybu tak, aby vlak bezpečně zastavil před návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla, přestože byl na návěst „Stůj“ upozorněn jak na hlavním návěstidle, tak i předvěstěním vlakového opakováče. Dále pak nedodržení technologických postupů dopravce a to zejména nesledováním tratě za jízdy vlaku a neřízením se dávanými pokyny. Příčinou v systému bezpečnosti bylo nepřijetí odpovídajících a účinných vlastních opatření provozovatele dráhy a dopravce k předcházení obdobným MU v dostatečném rozsahu na základě vydaných bezpečnostních doporučení.



Dne 22. 1. 2013 ve 12:54 hod. došlo v **Liberči ve výhybně Lékárna** k nedovolené jízdě tramvaje linky č. 11/81 za návěstidlo zakazující jízdu. Při MU nebyl nikdo zraněn. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nevyčkání na křižování s protijedoucím tramvajovým vlakem a projetí hlavního návěstidla zakazujícího jízdu.** K nedovolené jízdě tramvaje na stejném místě se stejnou příčinou došlo posléze i dne 28. 1. 2013, kdy řidič téže linky **nevyčkal na křižování s protijedoucí tramvají a vyjel ze zastávky.**



* Dne 30. 1. 2013 v 6:20 hod. v žst. **Strančice** nedovoleně odjel vlak Os 9104 za odjezdové návěstidlo L1 s návěstí „Stůj“ na první traťovou kolej ve směru k žst. Říčany proti jízdě vlaku Os 2509. Zastavení vlaků bylo provedeno pomocí funkce „Generální stop“. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nezastavení vlaku Os 9104 před návěstí „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla L1 žst. Strančice.** Příspěvajícím faktory byla **absence technických prostředků zabezpečení v žst. Strančice, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní odjezdové**

návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku, a dále neupozornění strojvedoucího vlaku Os 9104 na zdržení vlaku z dopravních důvodů v žst. Strančice dle ustanovení technologického postupu provozovatele dráhy. Zásadními příčinami MU bylo nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro odjezd vlaků z dopravní strojvedoucím vlaku Os 9104, a to zejména neupravením rychlosti po uvedení vlaku do pohybu tak, aby vlak bezpečně zastavil před návěstí „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla L1, umístěném vpravo u SK č. 1, a nedodržení technologických postupů dopravce, a to zejména nesledováním tratě za jízdy vlaku a neřízením se dávanými pokyny. Příčinou v systému bezpečnosti bylo nepřijetí odpovídajících a účinných vlastních opatření provozovatele dráhy a dopravce k předcházení obdobným MU v dopravních, ve kterých dosud nebylo zavedeno technické zařízení aktivně zabraňující nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo zakazující jízdu a ve kterých je prováděna výprava vlaku návěstí hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěstí.



Dne 31. 1. 2013 v 7:06 hod. se mezi žst. **Červenka** a **Mohelnice** na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněném závorami střetl vlak Os 3735 s přívěsem popelářského vozu, který uvízl v prostoru přejezdu po nehodě v silničním provozu. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 5 milionů Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené stání silničního vozidla na železničním přejezdu v době průjezdu vlaku Os 3735.**



* Dne 4. 2. 2013 v 10:54 hod. vjel v žst. **Adamov** vlak EC 278 za úroveň vjezdového návěstidla s návěstí „Přivolávací návěst“ na kolej obsazenou vlakem Os 4012. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob ani ke škodě. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nezrušení přivolávací návěsti na vjezdovém návěstidle 2L po obsazení kolejového obvodu KO 2Lk vlakem Os 4012, které bylo indikováno na monitoru zabezpečovacího zařízení. Příspěvajícím faktorem** bylo **neuvedení zabezpečovacího zařízení do plně provozního stavu. Zásadní příčinou** bylo **chybné vyhodnocení vykazované odchylky zabezpečovacího zařízení od normálního stavu, dále**

pak neodůvodněné umožnění jízdy vlaků kolem vjezdového návěstidla na přivolávací návěst, přestože se nejednalo o poruchový stav zabezpečovacího zařízení a nebylo to předpokládáno podle jiných předpisů, a nechtěné umožnění mimořádného vjezdu na obsazenou kolej a jízdy vlaku EC 278 kolem vjezdového návěstidla na přivolávací návěst, přestože to dopravní situace nezbytně nevyžadovala a strojvedoucího bylo možné zpravit rádiovým zařízením. Obdobná MU se udála dne 5. 2. 2013 v 16.29 hod., kdy ze stejných příčin v žst. **Uhersko** vjel vlak EC 146 na přivolávací návěst na kolej obsazenou vlakem IC 1012.



* Dne 5. 2. 2013 v 11:12 hod. došlo v žst. **Mirošov** ke srážce vlaku Vleč 87892 s vlakem Os 27823. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková škoda na obou drážních vozidlech byla vyčíslena na 154 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **neprovedení zjištění volnosti vlakové cesty pro vlak Vleč 87892 výpravčím a následné vypravení vlaku Vleč 87892. Dále pak přestavení výhybky č. 10 dozorkyní výhybek pro jízdu vlaku Vleč 87892, ačkoliv ta byla obsazena vozidly vlaku Os 27823. Příspěvajícím faktorem** bylo **konstrukční uspořádání lokomotivy řady 742 (vedoucí HDV vlaku Vleč 87892), kdy při jízdě dlouhým**

představkem vpřed má strojvedoucí omezený výhled na trať. Zásadní příčinou bylo **nedodržení technologických postupů stanovených vnitřním předpisem provozovatele dráhy při přípravě vlakové cesty pro vlak Vleč 87892 výpravčím a dozorkyní výhybek. Příčinou v systému bezpečnosti** bylo **nejednoznačné znění článku 516 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2.**



* Dne 10. 2. 2013 ve 4:43 hod. se v žst. **Praha-Běchovice** srazil posunový díl (samostatná lokomotiva) s odstavenými nákladními vozy. Při MU došlo ke zranění tří zaměstnanců dopravce. Celková škoda byla vyčíslena na 10,4 milionu Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů posunovým dílem v žst. Praha Běchovice. Zásadní příčinou** bylo **nedodržení technologických postupů pro posun, které jsou stanoveny vnitřním předpisem provozovatele dráhy a dopravce, ze strany zaměstnance dopravce řídicího posun.**



Dne 13. 2. 2013 v 18:51 hod. v žst. **Libice nad Cidlinou** vykolejily dva nákladní vozy za jízdy vlaku Nex 48323. Při MU nedošlo k újmě na zdraví, celková škoda byla vyčíslena na 520 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **jízda s vozidlem, které nesmí být do vlaku zařazeno, a dále technický stav železničního svršku.**



Dne 23. 2. 2013 ve 14:58 hod. se na záhlaví žst. **Beroun** střetl vlak R 760 s tahačem s návěsem na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněném závorami. Při MU nedošlo k újmě na zdraví, celková škoda byla vyčíslena na 560 tis. Kč na vlaku, 400 tis. na zařízení SŽDC a 1 mil. Kč na tahači a přepravovaném nákladu. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.**



* Dne 24. 2. 2013 v 15:55 hod. došlo mezi žst. **Jeseník a Lipová Lázně** ke kruhovému lomu desky celistvého kola speciálního hnacího drážního vozidla vlaku Lv 76280. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob, celková škoda byla vyčíslena na 54 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nadměrné (nepřípustné) zatížení materiálu obou kol 1. nápravy ohybem při provozování speciálního hnacího drážního vozidla s kolejovou sněhovou frézou, mající za následek postupný vznik a šíření iniciačních trhlin v desce pravého celistvého kola 1. nápravy. Zásadní příčinou** bylo **schválení změny na drážním vozidle po provedené**

rekonstrukci, která zasáhla do konstrukce vozidla a znamenala odchylku od schváleného typu (spočívající mj. v zásadním navýšení hmotnosti připadající na 1. nápravu při osazení monolitickými koly, odlitými z ocelolityny v designu dle výkresu č. 2-131-01-2/D) a **dovolení dopravci provozovat speciální hnací drážní vozidlo 99 54 9 628 130-5 s kolejovou sněhovou frézou KSF 70.1, v. č. 148, na dráhách, které svou konstrukcí neodpovídalo požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících a přepravovaných osob a věcí, vydáním dokumentu „PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA“, ev. č.: PZ 4413/08-V.34, ze dne 25. 11. 2008.**



* Dne 26. 2. 2013 v 11:45 hod. za jízdy vlaku Pn 67613 vykolejilo v žst. **Karlovy Vary** šest nákladních vozů. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 1,3 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **technický stav železničního svršku – překročení mezních hodnot zborcení koleje. Zásadní příčinou** byl **dlouhodobě špatný stav podloží – nestabilní podloží náspu trati.**



Dne 11. 3. 2013 v 17:51 hod. v žst. **Praha-Modřany** nedovoleně projel vlak Os 19015 odjezdové návěstidlo s návěstí „Stůj“. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Materiální škoda nevznikla. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nerespektování návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla.**



* Dne 12. 3. 2013 v 16:23 hod. vykolejil za jízdy vlaku Pn 66301 v žst. **Přelouč** prázdný nákladní vůz na výhybce. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Výše škody byla vyčíslena na 228 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** byl **nevyhovující technický stav drážního vozidla a nevyhovující stav výhybky č. 109 v žst. Přelouč**. **Zásadními příčinami** bylo **nedodržení Všeobecné smlouvy o používání nákladních vozů** a ustanovení právních předpisů pro údržbu a provoz nákladních tažených drážních vozidel jeho držitelem a **nedodržení normy a technologických postupů provozovatele dráhy pro údržbu výhybek**.



* Dne 24. 3. 2013 v 15:15 hod. vykolejil za jízdy vlaku R 1540 mezi žst. **Tábor** a **Chotoviny** osobní vůz řazený jako třetí za lokomotivou. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob, celková škoda byla vyčíslena na 510 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **prasklý spodní závěs sekundárního vypružení podvozku drážních vozidel (DV)**. **Zásadní příčinou** byl **lom dolního závěsu nosiče pružin druhotného vypružení podvozku DV a několikanásobné překročení doporučeného kilometrického proběhu pro přistavení DV do periodické opravy vyvazovací** a z tohoto důvodu také neprovedení defektoskopické kontroly podvozku, a s tím související

kontroly spodního závěsu nosiče pružin sekundárního vypružení. **Příčinou v systému bezpečnosti** bylo **vnitřním předpisem ČD V 25 u periodických oprav**, zejména u periodické opravy vyvazovací, jejíž součástí byla defektoskopická kontrola podvozku, **stanovení pouze doporučené hodnoty kilometrického proběhu místo závazné horní hranice kilometrického proběhu**.



* Dne 27. 3. 2013 v 19:25 hod. došlo v žst. **Roztoky u Prahy** k nedovolené jízdě za odjezdové návěstidlo s návěstí „Stůj“ vlakem Os 12149. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková škoda na poškozené výhybce byla vyčíslena na 220 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nezastavení vlaku Os 12149 před návěstí „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla S3a žst. Roztoky u Prahy a nerespektování předvěstěné návěsti „Stůj“ na návěstním opakovací vlakového zabezpečovače HDV vlaku Os 12149**. Přispívajícími faktory byla absence technických prostředků zabezpečení v žst. Roztoky u Prahy, které by při

pochybení strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku, a dále neupozornění strojvedoucího vlaku Os 12149 na zdržení z dopravních důvodů. **Zásadními příčinami** bylo **nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro odjezd vlaků z dopravního strojvedoucího vlaku**, a to zejména neupravením rychlosti po uvedení vlaku do pohybu tak, aby vlak bezpečně zastavil před návěstí „Stůj“, přestože byl na návěst „Stůj“ upozorněn, a dále pak **nedodržení technologických postupů dopravce**, a to zejména nesledováním tratě za jízdy vlaku a neřízením se dávanými pokyny. **Příčinou v systému bezpečnosti** bylo **nepřijetí odpovídajících a účinných vlastních opatření provozovatele dráhy a dopravce k předcházení obdobným MU v dostatečném rozsahu na základě vydaných bezpečnostních doporučení**, v dopravních, ve kterých dosud nebylo zavedeno technické zařízení aktivně zabraňující nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo zakazující jízdu a ve kterých je prováděna výprava vlaku návěstí hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti.



* Dne 31. 3. 2013 v 15:27 hod. vykolejil vlak Os 13310 v dopravně **Odry** na zasněžené výhybce. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 65 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nepřestavení výhybky č. 7sv opatřené samovratným přestavníkem do koncové polohy** nepreferovaného směru jízdy vlaku Os 13310. **Přispívajícím faktorem** byly **povětrnostní podmínky – sněžení doprovázené nárazovým větrem**. **Zásadní příčinou** bylo **neodstranění překážky – sněhu z prostoru mezi odlehlým levým rovným jazykem a levou ohnutou opornicí nepreferovaného směru výhybky č. 7sv, opatřené samovratným přestavníkem, před**

jízdou vlaku Os 13310. Příčinou v systému bezpečnosti byla absence postupů zajišťujících odstranění překážek (sněhu, ledu, jinovatky, apod.) z prostoru mezi odlehlým jazykem nepreferovaného směru a opornicí výhybky opatřené samovratným přestavňákem pro zajištění správné funkce výměny v průběhu jízdy drážního vozidla po hrotu nepreferovaným směrem.



* Dne 1. 4. 2013 v 8:57 hod. se mezi žst. **Volary** a dopravou **Lenora** střetl vlak Os 18109 s osobním automobilem na železničním přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 117 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **vjetí silničního vozidla na železniční přejezd v době, kdy se blížil vlak. Dále pak nedostatečné rozhledové poměry na železničním přejezdu**, konkrétně nedostatečná rozhledová délka pro silniční vozidlo L_r. **Zásadními příčinami** bylo **nedodržení pravidel provozu na pozemních komunikacích řidičem osobního automobilu a nesprávný postup**

provozovatele dráhy při provádění prohlídek železničního přejezdu P1032 a při údržbě rozhledových poměrů na tomto železničním přejezdu.



Dne 10. 4. 2013 ve 14:48 hod. najel na vlečce **Kaučuk SKP Úžice** posunový díl na zarážedlo kusé koleje a následně vykolejilo hnací drážní vozidlo a první vůz. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 3,22 miliónů. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nezastavení posunového dílu před ukončením koleje z důvodu nesprávné obsluhy brzdy posunového dílu.**

© Petra Špitálská, Deník



Dne 15. 4. 2013 ve 13:22 hod. došlo v žst. **Řetenice** k nesprávnému postavení vlakové cesty pro vlak Os 6816 a jeho následnému vjetí na kolej obsazenou vlakem Os 16108. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Materiální škoda nevznikla. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nesprávné postavení vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 6816.**



Dne 17. 4. 2013 v 10:43 hod. v žst. **Kladno** nedovoleně odjel soupravový vlak Sv 19896 (vlak bez cestujících) za vložení návěstidla s návěstí „Stůj“. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Materiální škoda nevznikla. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – neoprávněné uvedení hnacího drážního vozidla do pohybu osobou, která nebyla odborně způsobilá k řízení drážního vozidla (vlakvedoucí), a nerespektování návěstí hlavního návěstidla zakazující jízdu.**



Dne 22. 4. 2013 v 19:15 hod. vykolejil na vlečce „**Průmyslová zóna Chlumec nad Cidlinou**“ posunový díl. Při průjezdu výhybkou vykolejil poslední vůz soupravy, ve vykolejeném stavu pokračoval 1,5 km, následně se převrátil a způsobil i vykolejení předposledního vozu. Celková škoda na drážních vozidlech, železničním svršku a na stáčecím zařízení byla vyčíslena na 4,7 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – neprovedení kontroly správného přestavení výhybky č. V8 před uvedením posunového dílu do pohybu.**



* Dne 25. 4. 2013 v 15:41 hod. došlo za jízdy vlaku Os 27550 mezi dopravnou **Klenčí pod Čerchovem** a žst. **Poběžovice** k lomu nápravy a následnému vykolejení pravého kola prvního hnacího dvojkolí motorového vozu. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková materiální škoda byla vyčíslena na 246 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **lom nápravy 1. dvojkolí v místě sedla nápravy v levém celistvém kole. Zásadní příčinou** byl **nesprávný technologický postup nalisování celistvého kola na nápravu.**



* Dne 2. 5. 2013 ve 14:55 hod. v žst. **Kunovice-Loučka** nedovoleně odjel vlak Os 3915 za odjezdové návěstidlo s návěstí „Stůj“. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Materiální škoda nevznikla. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Kunovice-Loučka osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 3915.** Příspěvajícím faktorem byla absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící drážní vozidlo, aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku. **Zásadní příčinou** bylo **nevědomé pochybení, omyl osoby řídící drážní vozidlo**

vlaku Os 3915, které se projevilo nedovoleným uvedením vlaku Os 3915 do pohybu, aniž by se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 dovoluje jízdu vlaku a nastal čas odjezdu podle jízdního řádu. Příčinami v systému bezpečnosti bylo nepřijetí odpovídajících vlastních opatření k předcházení mimořádným událostem na základě přihlídnutí k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve udaných podobných mimořádných událostí, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostních doporučení Dražní inspekce, a **snížení úrovně bezpečnosti drážní dopravy v žst. Kunovice-Loučka zavedením uskutečnění výpravy vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla, dovolující jízdu vlaku, odstraněním bezpečnostní pojistky, osoby řídící drážní dopravu, která nebyla adekvátně nahrazena, přestože na rizika s tím spojená byl Dražní inspekcí provozovatel dráhy upozorněn na základě výsledků šetření předchozích mimořádných událostí.**



Dne 11. 5. 2013 v 5:05 hod. vznikl mezi žst. **Letovice** a **Skalice nad Svitavou** požár na hnacím drážním vozidle (elektrická jednotka) jedoucím v čele vlaku Os 4703. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Škoda způsobená požárem byla vyčíslena na 150 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **technická závada na drážním vozidle – únava materiálu pružného upevnění vodiče k odporníku elektrodynamické brzdy.**



Dne 16. 5. 2013 ve 13:17 hod. se v **Brně na křižovatce ulic Cejl a Koliště** střetl trolejbus manipulační jízdy s chodkyní, která vstoupila na přechod pro chodce ještě v době signálu „Volno“ na světelném signalizačním zařízení. Chodkyně na místě podlehla zraněním neslučitelným se životem. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nedání přednosti chodkyni na přechodu pro chodce při odbočování vpravo.**



Dne 20. 5. 2013 ve 4:14 hod. mezi žst. **Dobříš a Mníšek pod Brdy** najel vlak Os 19000 na spadlý strom a následně vykolejilo hnací drážní vozidlo (motorová jednotka) jednou nápravou. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 931 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **pád stromu na dopravní cestu dráhy.**



*Dne 20. 5. 2013 v 18:35 hod. v žst. **Nepomuk** vykolejila lokomotiva jedoucí na vlaku R 923. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 2,5 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **uvolnění a vypadnutí spojovacích šroubů horního a dolního vedení kamene přenosu tažných sil zadního podvozku hnacího drážního vozidla 242.203-8.** Zásadní příčinou bylo **nezajištění spojovacích šroubů horního a dolního vedení kamene přenosu tažných sil způsobem předepsaných výrobcem hnacího drážního vozidla 242.203-8.** Příčinami způsobenými předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti bylo **vnitřním předpisem pro údržbu ČD V 25**

stanovení pouze vizuální kontroly dotažení šroubů bez dodržení výrobcem předepsaného způsobu jejich zajištění a vnitřním předpisem pro údržbu ČD V 25 u stupňů údržby „periodická oprava vyvazovací“ a „periodická oprava hlavní“ stanovení pouze doporučené hodnoty kilometrického průběhu místo závazné horní hranice kilometrického průběhu.



Dne 21. 5. 2013 v 19:08 hod. v **Praze** mezi zastávkami **Nádraží Veleslavín a Červený Vrch** najela tramvaj linky č. 5 do stojící tramvaje linky č. 20. Při MU došlo ke zranění 10 cestujících a řidičů obou tramvají. Hmotná škoda byla vyčíslena na 1,4 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – řidič tramvaje linky č. 5 se plně nevěnoval řízení.**



*Dne 23. 5. 2013 v 16:21 hod. vykolejily v žst. **Kladno 4** nákladní vozy za odjezdu vlaku Pn 69060. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Škoda byla vyčíslena na 3,4 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **překročení mezních provozních odchylek rozchodu koleje.** Příspěvajícím faktorem MU byly **vyhnílé dřevěné pražce, které zapříčinily nedostatečnou držebnost upevňovadel.** Zásadními příčinami byly **nedůsledně prováděné pravidelné kontroly a prohlídky na úrovni provozní a výkonné jednotky provozovatele dráhy, dále pak nesprávné vyhodnocení technického stavu železničního svršku provozovatelem dráhy**

a nevedení řádné evidence vyhodnocení výsledků provedených kontrol, prohlídek a opatření k zajištění provozuschopnosti dráhy.



Dne 31. 5. 2013 v 11:32 hod. se na vlečce „**DLT Kladno**“ srazila posunující lokomotiva s odstavenými nákladními vozy, přičemž došlo k vykolejení jednoho nákladního vozu. Při MU byl lehce zraněn strojvedoucí a vedoucí posunu. Celková škoda byla vyčíslena na 305 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nezajištění a nezkontrolování správného přestavení výhybek v posunové cestě před udělením pokynu k zahájení posunu a dále nevěnování dostatečné pozornosti pojížděné posunové cestě.**



Dne 11. 6. 2013 ve 23:46 hod. se v žst. **Ústí nad Labem-Střekov** na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněném závory střetl vlak Nex 1. násled 48334 s osobním automobilem. Při MU došlo ke zranění řidiče osobního automobilu a jeho spolujezdce. Druhý spolujezdce zraněním podlehl. Celková škoda byla vyčíslena na 277 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak, přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha a závory byly v dolní poloze.**



Dne 15. 6. 2013 v 19:57 hod. se v **Praze** mezi zastávkami **Královský letohrádek** a **Malostranská** srazila tramvaj linky č. 18 s tramvají linky č. 72 (najeťí zezadu). Při MU bylo zraněno 10 cestujících a řidič tramvaje linky č. 18. Celková škoda byla vyčíslena na 300 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – řidič tramvaje linky č. 18 se plně nevěnoval řízení a nedodržel dostatečnou zábrzdnu vzdálenost.**



Dne 16. 6. 2013 v 8:27 hod. v **Ostravě** v prostoru nástupního ostrůvku **zastávky Dr. Malého** najela tramvaj linky č. 6 do zadní části rozjíždějící se tramvaje linky č. 2. Při MU se zranili 3 cestující. Celková škoda byla vyčíslena na 57 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – řidič tramvaje linky č. 6 se plně nevěnoval řízení.**



*Dne 20. 6. 2013 ve 14:36 hod. v **Brně** na ulici **Vídeňská** vykolejila tramvaj jedoucí na lince č. 2 při výjezdu ze samostatného tramvajového tělesa. Při MU nevznikla újma na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 80 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **jízda tramvaje po koleji se směrovou a výškovou vadou. Přispívajícím faktorem bylo nefunkční upevnění kolejnic k dřevěným pražcům a zkorodovaná upevňovadla s nedostatečnou držebností. Zásadní příčinou byl nevyhovující způsob kontrol tramvajové dráhy u kolejí na samostatném tramvajovém tělese v místech se zakrytím v souvislosti se**

zjišťováním stavu upevňovadel a drobného kolejiva.



Dne 2. 7. 2013 v 16:00 hod. na **vlečce Arcimpex** v **Žabni u Frýdku-Místku** ujely dva nákladní vozy na vlečku ČEZ. Zde první vůz najel do transformátoru, který byl umístěn na vlečkové koleji, přičemž došlo k úniku 7 tun oleje z chladicí části transformátoru na nezajištěnou plochu. Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob. Celková škoda na poškozeném transformátoru byla vyčíslena na 9 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **nedovolená manipulace s železničními vozy ze strany přepravce.**



Dne 3. 7. 2013 v 17:42 hod. v žst. **Kolín** nedovoleně odjel vlak Os 8663 za odjezdové návěstidlo S1a zakazující jízdu a následně rozřízl výhybku. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda na poškozené výhybce byla vyčíslena na 700 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – nerespektování pokynu daného návěstí „Stůj“ hlavního návěstidla vlakem Os 8663.**



Dne 4. 7. 2013 ve 12:31 hod. se mezi dopravou **Střítež nad Bečvou** a žst. **Rožnov pod Radhoštěm** na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor střetl vlak Os 13215 s nákladním automobilem. Při MU byla lehce zraněna jedna cestující. Celková škoda na vlaku (nová motorová jednotka) byla vyčíslena na 10 mil. Kč, na nákladním automobilu na 3 mil. Kč a na zařízení provozovatele dráhy na 253 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.**



Dne 8. 7. 2013 ve 21:53 hod. se mezi žst. **Dolní Bečkovice** a **Vraňany** střetl osobní automobil se zadní částí vlaku Rn 59501 na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněným závorami. Osobní automobil v plné rychlosti přerazil závorová břežna a narazil do projíždějícího vlaku. Při MU bylo zraněno 8 osob v osobním automobilu. Celková škoda byla vyčíslena na 235 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy přes něj projížděl vlak, přejezdovým zabezpečovacím zařízením byla dávana zvuková a světelná výstraha a závor byly v dolní poloze.**



*Dne 13. 7. 2013 v 5:56 hod. se mezi žst. **Opava západ** a **Skrochovice** na železničním přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor střetl vlak Os 3561 s nákladním automobilem. Při MU bylo zraněno 6 osob, celková škoda byla vyčíslena na 3,6 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak. Zásadní příčinou** bylo **nerespektování výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu dávané dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu a přerušovaným zvukem zvonku**

světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení.



Dne 15. 7. 2013 ve 2:10 hod. došlo v žst. **Karlovy Vary** k požáru lokomotivy před jízdou vlaku Os 7071. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda na lokomotivě byla vyčíslena na 17,3 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **technická závada na drážním vozidle – zkrat na vinutí tlumivky.**

ilustrační foto



Dne 16. 7. 2013 ve 14:04 hod. se v žst. **Klatovy** střetl vlak Os 17511 s nákladním automobilem na přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. Při MU utrpělo zranění pět osob, přičemž čtyři z vlaku. Celková škoda byla vyčíslena na 793 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.**



*Dne 21. 7. 2013 ve 2:32 hod. v žst. **Pardubice hl. n.** vykolejil nákladní vlak Pn 166283 na lomu jazyka výhybky č. 75 a následně se srazil s železným pilířem lávky a trakční podpěrou. Při MU nevznikla újma na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 6,8 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **postupný rozvoj vad jazyka výhybky vedoucí až k jeho lomu. Přispívajícím faktorem** byl **rozvoj únavové trhliny v oblasti paty jazyka, vydrolování a odlupování materiálu z povrchu jazyka a dlouhodobé namáhání jazyka roku výroby 1986. Zásadní příčinou** bylo **nezjištění únavové trhliny prohlídkami prováděnými podle postupů**

provozovatele dráhy a nezjištění povrchových vad v oblasti pojezděné plochy jazyka.



Dne 24. 7. 2013 ve 20:57 hod. vykolejil v žst. **Kladno-Dubí** za odjezdu vlaku Mn 85432 první nákladní vůz za lokomotivou. Při MU nevznikla újma na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 865 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byl **technický stav železničního svršku – překročení mezních provozních odchylek geometrických parametrů koleje.**



Dne 27. 7. 2013 v 8:20 hod. došlo v žst. **Ústí nad Labem-Střekov** bezprostředně po posunu k požáru odstaveného hnacího drážního vozidla. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 3,3 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **technická závada palivového systému na hnacím drážním vozidle.**



*Dne 30. 7. 2013 v 15:17 hod. bylo v žst. **Úvaly** při míjení vlaků IC 1358 a R 685 poškozeno boční okno vlaku IC 1358. Následným šetřením bylo zjištěno, že k rozbití okna došlo upadlou součástí (tlumič) z lokomotivy vlaku R 685. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 140 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **uvolnění tlumiče sekundárního vypružení prvního podvozku hnacího drážního vozidla vlaku R 685 z důvodu destrukce horního oka tlumiče, jeho následný náraz do hrany přejezdové vozovky a vymrštění do protijedoucího vlaku IC 1358. Zásadní příčinou** MU byla **materiálová vada horního oka tlumiče sekundárního vypružení hnacího drážního vozidla vlaku R 685.**

materiálová vada horního oka tlumiče sekundárního vypružení hnacího drážního vozidla vlaku R 685.



*Dne 2. 8. 2013 ve 13:56 hod. vykolejil v dopravně **Vodňany** vlak Os 18008 na výhybce se samovratným přestavňákem. Při MU nevznikla újma na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 247 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nerespektování pokynu provozovatele dráhy** dávaného návěstídem Sv2 strojvedoucímu vlaku před vjezdem na výhybku č. 2Sv. **Zásadní příčinou** bylo **nezastavení vlaku Os 18008 před výhybkou č. 2Sv v dopravně Vodňany a nezkontrolování jejího správného přestavení.**



*Dne 3. 8. 2013 v 18:45 hod. vykolejil v žst. **Hluboká nad Vltavou** za jízdy vlaku Pn 58790 první podvozek nákladního vozu řazeného jako osmnáctý za lokomotivou. Při MU nevznikla újma na zdraví osob. Celková škoda byla vyčíslena na 205 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU byla **technická závada na drážním vozidle – změna kolových tlaků na kolech přední nápravy podvozku "a" nákladního vozu řady Falls. Zásadní příčinou** byl **úplný lom hlavní pružnice na pozici 1L na podvozku "a" nákladního vozu řady Falls.**



Dne 6. 8. 2013 v 5:32 hod. v **Praze** mezi zastávkami **Koh-i-noor** a **Slavia** najela tramvaj linky č. 55 do zadní části tramvaje linky č. 57. Při MU bylo zraněno 7 cestujících v tramvaji linky č. 55. Celková škoda byla vyčíslena na 2,5 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – řidič tramvaje linky č. 55 neodhadl zábrzdnu vzdálenost.**



*Dne 7. 8. 2013 ve 12:14 hod. se mezi žst. **Vansdorf** a **Rybniště** na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži střetl vlak Os 20912 s dodávkou. Při MU byla lehce zraněna řidička dodávky. Celková škoda byla vyčíslena na 20 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **vjetí silničního motorového vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak, a dále nezajištění nerušeného rozhledu na dráhu, resp. na čelo drážního vozidla v rozhledovém poli řidiče silničního motorového vozidla. Příspěvajícím faktorem byla nedostatečná kontrolní činnost provozovatele dráhy na kvalitu prováděných prohlídek přejezdu**

P 3467. Zásadní příčinou MU bylo nedodržení pravidel provozu na pozemních komunikacích řidičkou silničního motorového vozidla a nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při zajišťování rozhledových poměrů na železničním přejezdu P 3467.



*Dne 31. 8. 2013 ve 14:18 hod. došlo v žst. **Postřelmov** k nedovolené jízdě vlaku R 1234 za odjezdové návěstídko zakazující jízdu, k rozřezu výhybky a jízdě proti vlaku Os 3714. Při MU nebyl nikdo zraněn a na poškozené výhybce vznikla škoda ve výši 10 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 železniční stanice Postřelmov osobou řídící drážní vozidlo vlaku R 1234. Příspěvajícím faktorem byla absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstídko, které zakazuje jízdu**

vlaků. Zásadními příčinami bylo nevědomé pochybení, omyl osoby řídící drážní vozidlo vlaku R 1234, které se projevilo nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by se osoba řídící drážní

vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 železniční stanice Postřelmov dovoluje jízdu vlaku a upřednostněním manipulace s vozidlovou radiostanicí a sledováním údajů v sešitovém jízdním řádu před pozorováním tratě a návěstí před hnacím drážním vozidlem a jednáním podle zjištěných skutečností. Příčinami v systému bezpečnosti bylo nepřijetí odpovídajících vlastních opatření provozovatelem dráhy a dopravcem k předcházení mimořádným událostem na základě přihlídnutí k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve udaných podobných mimořádných událostí, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostních doporučení Dražní inspekce, dále pak snížení úrovně bezpečnosti drážní dopravy v železniční stanici Postřelmov od 15. 3. 2012, kdy bylo provozovatelem dráhy zavedeno uskutečňování výpravy vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla, dovolující jízdu vlaku, odstraněním bezpečnostní pojistky, výpravčího, která nebyla adekvátně nahrazena, přestože na rizika s tím spojená byl Dražní inspekcí provozovatel dráhy opakovaně upozorněn.



Dne 4. 9. 2013 v 16:20 hod. se v žst. **Tanvald** srazil posunující motorový vůz s vlakem Os 26276. Při MU došlo k újmě na zdraví strojvedoucího osobního vlaku. Celková škoda byla vyčíslena na 3,4 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **selhání lidského činitele – provádění posunu před časem, který určil pro zahájení posunu výpravčí a nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů.**



*Dne 12. 9. 2013 ve 12:02 hod. se mezi žst. **Jaroměřice nad Rokytnou** a **Kojetice na Moravě** na železničním přejezdu zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor střetl vlak Os 24808 s traktorem s přívěsem. V důsledku střetnutí vykolejila první náprava hnacího drážního vozidla. Při MU byl usmrcen řidič traktoru a lehce zraněn strojvedoucí vlaku. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 721 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **vjetí silničního vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak. Zásadní příčinou** bylo **jednání řidiče traktoru před železničním přejezdem, od vzdálenosti**

viditelnosti výstražného kříže pro bezpečné zastavení, při kterém si nepočínal zvláště opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet; nerespektování světelné a zvukové výstrahy dávané PZZ řidičem traktoru a vjetí na přejezd v době, kdy je to zakázáno, a dále nedání přednosti drážní dopravě na úrovňovém křížení pozemní komunikace s dráhou.



Dne 16. 9. 2013 v 7:18 hod. projel v žst. **Chotoviny** vlak R 634 odjezdové návěstidlo L1 s návěstí „Stůj“ a ohrozil postavenou vlakovou cestu pro protijedoucí vlak Os 8265. Při MU nevznikla újma na zdraví osob ani škoda. **Bezprostřední příčinou vzniku MU** bylo **selhání lidského činitele – nerespektování návěstí „Stůj“ na odjezdovém návěstidle L1 strojvedoucím vlaku R 634.**



Dne 17. 9. 2013 v 5:46 hod. došlo v žst. **Brno-Chrlice** k vjezdu vlaku Os 4701 na kolej obsazenou vlakem Os 4704. Při MU nevznikla újma na zdraví ani škoda. **Bezprostřední příčinou vzniku MU** bylo **selhání lidského činitele – nesprávně postavená vlaková cesta.**



Dne 18. 9. 2013 v 11:12 hod. najela v **Plzni na Karlovarské třídě** tramvaj linky č. 4 do stojící tramvaje linky č. 1. Dva cestující utrpěli újmu na zdraví. Celková škoda byla vyčíslena na 4 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo selhání lidského činitele – řidič tramvaje linky č. 4 nedodržel bezpečnou vzdálenost za tramvají jedoucí před ní.**



Dne 28. 9. 2013 ve 20:02 hod. vjel v žst. **Neratovice** vlak R 1149 na kolej č. 1, na kterou vjížděl z opačné strany vlak Sp 1940. Při MU nebyl nikdo zraněn ani nevznikla hmotná škoda. **Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo selhání lidského činitele – nepřestavení výhybky podle pokynu výpravčí daného příkazem k přípravě vlakové cesty a nepřezkoušení správné polohy výhybek ve vlakové cestě pro vlak R 1149.**



*Dne 2. 10. 2013 v 9:57 hod. vykolejila na výhybce v žst. **Přerov** lokomotiva posunového dílu po ukončení jízdy vlaku Rn 50230. Při MU nevznikla újma na zdraví osob. Celková hmotná škoda byla vyčíslena na 2,6 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou vzniku MU byl lom pravého ohnutého jazyka odbočné větve výhybky č. 208 železniční stanice Přerov v místě překování jazykového profilu na profil kolejnicový. Zásadní příčinou byly neodpovídající mechanické vlastnosti pravého ohnutého jazyka výhybky č. 208 železniční stanice Přerov v místě překování jazykového profilu na profil kolejnicový, resp. absencí či nedokonalým provedením následného tepelného zpracování ve výrobním procesu.**

překování jazykového profilu na profil kolejnicový, resp. absencí či nedokonalým provedením následného tepelného zpracování ve výrobním procesu.



Dne 8. 10. 2013 v 8:05 hod. se mezi žst. **Brandýs nad Labem a Neratovice** střetl vlak Os 19406 s nákladním automobilem na přejezdu zabezpečeném výstražnými křížmi a doplněném dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“. Při MU utrpěl ujmu na zdraví strojvedoucí a dva cestující ve vlaku. Celková škoda byla vyčíslena na 1 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



*Dne 11. 10. 2013 v 9:25 hod. se v žst. **Karlov pod Ještědem** střetl vlak Sv 101155 (souprava bez cestujících) se zaměstnancem externí firmy, který vykonával práce v provozované koleji, přičemž došlo k jeho usmrcení. Celková hmotná škoda na poškozených pracovních zařízeních umístěných v koleji a na vlaku byla vyčíslena na 83 tis. Kč. Závěrečná zpráva nebyla z důvodů složitosti šetření a náročného získávání vysvětlení zúčastněných stran do vydání výroční zprávy dokončena.



Dne 15. 10. 2013 ve 12:49 hod. se v žst. **Uhlířské Janovice** střetl vlak Os 22207 s nákladním automobilem na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži a doplněným dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“. Při MU byl zraněn strojvedoucí a jedna cestující ve vlaku. Celková škoda byla vyčíslena na 1,5 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



*Dne 3. 11. 2013 v 19:45 hod. vykolejil v žst. **Brno-Maloměřice** při posunu spouštěním jeden nákladní vůz, poté kdy najel na zaseknutou zarážku v místě rozšíření hlavy kolejnice. Při MU nebyl nikdo zraněn. Celková škoda byla vyčíslena na 8,5 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo zaseknutí dvoupřírubové železniční vozové zarážky v místě rozšířené hlavy kolejnice. Příčinami v systému bezpečnosti bylo udělování pokynů dopravci při organizování drážní dopravy (posunu) v místě mimořádné události s rozpory a nedostatky z řídicího aktu zavedeného systému zajišťování bezpečnosti** (vyjmenovaná ustanovení předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis) **a technologických postupů**, vypracovaných dle

§ 11 odst. (4) a § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění, které nezajišťovaly plynulou a bezpečnou drážní dopravu, a dále provozování dráhy s nedostatky a rozpory v řídicích aktech zavedeného systému zajišťování bezpečnosti (vyjmenovaná ustanovení vnitřních předpisů SŽDC S3 Železniční svršek a SŽDC (ČD) S2/3 Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah), které znemožnily zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.



Dne 6. 11. 2013 ve 13:20 hod. se v žst. **Prostějov hl. n.** srazil sunutý posunový díl se soupravou odstavených drážních vozidel. V důsledku srážky došlo k vykolejení a následnému poškození 3 drážních vozidel, zarážedla a trakčního vedení. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková hmotná škoda byla vyčíslena na 1,3 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo selhání lidského činitele – nesprávné přestavení výhybky pro zamýšlenou jízdu posunového dílu a nedodržení jízdy podle rozhledových poměrů.**



Dne 22. 11. 2013 v 9:55 hod. se mezi žst. **Telč** a **Dačice** na železničním přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži a doplněným dopravní značkou „Stůj, dej přednost v jízdě“ střetl vlak Os 28345 s nákladním automobilem. Při MU byl lehce zraněn řidič automobilu. Celková škoda byla vyčíslena na 830 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.**



Dne 30. 11. 2013 ve 3:13 hod. mezi žst. **Český Těšín** a **Albrechtice u Českého Těšína** najel vlak Lv 60180 na vlak jedoucí za ním Pn 47751. Při MU nebyl nikdo zraněn a celková škoda byla vyčíslena na 917 tis. Kč. **Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo selhání lidského činitele – nedovolené, nekontrolované couvání vlaku Lv 60180 bez souhlasu výpravčího zadní stanice.**



Dne 12. 12. 2013 v 1:28 hod. se mezi žst. **Blovice a Ždírec u Plzně** na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor střetl vlak Pn 67801 s nákladním automobilem. Při MU byl těžce zraněn řidič nákladního automobilu. Celková škoda byla vyčíslena na 7,7 mil. Kč. **Bezprostřední příčinou** vzniku MU bylo **nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávána zvuková a světelná výstraha.**



*Dne 20. 12. 2013 v 18:33 hod. byl v žst. **Vsetín** v obvodu depa kolejových vozidel při posunu potažen vedoucí posunu, který se nacházel mezi drážními vozidly, následně spadl a došlo k jeho střetu s posunovým dílem, přičemž utrpěl těžkou újmu na zdraví. Materiální škoda nevznikla. **Bezprostřední příčinou vzniku MU** byl **nedovolený vstup vedoucího posunové čety mezi drážní vozidla posunového dílu, za účelem jejich rozvěšení a provedení posunu, bez vydaného pokynu a vědomí osoby řídící posun.** Přispívajícím faktorem střetu s drážním vozidlem byl výkon pracovních činností vedoucího posunu pod vlivem alkoholických nápojů a dále překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy

posunového dílu osobou řídící drážní vozidlo. **Zásadní příčinou MU** bylo **uvedení posunového dílu do pohybu, aniž by vedoucí posunové čety osobě řídící drážní vozidlo dal informaci, že pro danou posunovou cestu byl osobou řídící drážní dopravu dán souhlas k posunu.**

Opatření k předcházení mimořádných událostí

Opatření následující po MU přispívají ke zvyšování bezpečnosti na dráhách. Na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU může Dražní inspekce vydat bezpečnostní doporučení, podle kterého jsou vlastníci dráhy, provozovatel dráhy nebo dopravce povinni přijmout opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a přijatá opatření oznámit Dražní inspekci.

K mimořádným událostem vzniklým v roce 2013 vydala Dražní inspekce následující bezpečnostní doporučení:

- **13. ledna 2013, doprava Vysoké Mýto**, vykolejení vlaku Os 15066 na výhybce se samovratným přestavníkem. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- vypracovat analýzu událostí, kdy nebylo signalizováno přestavení výhybek se samovratným přestavníkem, osazených stoličkami s válečky Ekoslid, do přednostní polohy a strojvedoucí před takto nepřestavenou výhybkou zastavil a oznámil událost dirigujícímu dispečerovi, případně kdy došlo ke vzniku MU jízdou přes nepřestavenou výhybku, se zaměřením na důvody nepřestavení výhybek;
- na základě zjištěných údajů přijmout odpovídající opatření ve vztahu ke způsobu údržby a zlepšit funkci těchto výhybek, zejména zvýšením četnosti a pravidelnosti mazání kluzných stoliček a kontrolou nastavení válečků Ekoslid.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.

- **14. ledna 2013, zastávka Bystřička**, vlečení cestující přivřenými nástupními dveřmi drážního vozidla vlaku Os 3229. Dražní inspekce doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s.:

- do systému nižších údržbových stupňů drážních vozidel řady 460 a 063 zapracovat pravidelnou

kontrolu ověření funkce signalizace zavření nástupních dveří přivřením překážky mezi pryžový lem jednokřídlových nástupních dveří a pryžový lem rámu dveří, resp. přivřením překážky mezi pryžové lemy dvojkřídlých nástupních dveří vložených drážních vozidel;

- v návaznosti na výše uvedené stanovit mezní parametry překážky přivřené mezi pryžový lem jednokřídlových nástupních dveří a pryžový lem rámu dveří drážních vozidel řady 460 a 063, resp. přivřené mezi pryžové lemy dvojkřídlých nástupních dveří vložených drážních vozidel řady 063, která při signalizaci uzavření nástupních dveří ukazatelem stavu na stanovišti strojvedoucího neumožní zavření (dovření) nástupních dveří;
- pro eliminaci chyby, omylu, osoby řídící drážní vozidlo, doplnit obvod řazení jízdních stupňů u hnacích drážních vozidel řady 460 zařízením (obvodem) znemožňujícím zařazení jízdních stupňů (uvedení vlaku do pohybu) při signalizaci otevření nástupních dveří;
- do doby doplnění obvodu řazení jízdních stupňů u hnacích drážních vozidel řady 460 zařízením (obvodem) znemožňujícím zařazení jízdních stupňů (uvedení vlaku do pohybu) při signalizaci otevření nástupních dveří do jednotných technologických postupů doplnit postup před odjezdem vlaku s přepravou cestujících z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících nebo před odjezdem drážních vozidel určených k přepravě cestujících z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících po ukončení jízdy vlaku s přepravou cestujících, kterým bude osobě řídící drážní vozidlo uložena povinnost po centrálním uzavření nástupních dveří a kontrole signalizace uzavření nástupních dveří na stanovišti strojvedoucího, pohledem podél soupravy, na vzdálenost, na kterou má ze svého stanoviště výhled, a to ne prostřednictvím zpětných zrcátek, se přesvědčit o uzavření všech nástupních dveří a bezpečném ukončení výstupu a nástupu cestujících.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u všech v úvahu přicházejících dopravců používajících při provozování drážní dopravy drážní vozidla řady 460, popř. 560, a 063.
- **22. ledna 2013, žst. Kolín**, nedovolená jízda vlaku Os 8663 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla s návěstí „Stůj“. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, 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, po MU ze dne 16. 02. 2009 v žst. Paskov; č. j. 6-3305/2009/DI-1, ze dne 9. 11. 2010, po MU ze dne 16. 10. 2009 v žst. Přerov; č. j. 571/2012/DI-1, ze dne 31. 7. 2012, po MU ze dne 5. 12. 2011 v žst. Baška; Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, po MU ze dne 23. 8. 2011 v žst. Praha-Libeň;
- 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);
- v dopravních, kde je povolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla a ve kterých dosud není zavedeno technické zařízení zajišťující automatické zastavení vlaku při nerespektování návěstí zakazující jízdu vlaku, zajistit u vlaků s přepravou cestujících stojících v prostoru pro nástup a výstup cestujících vždy postup dle ustanovení čl. 2979 písm. e) vnitřního předpisu SŽDC D1 v případech, kdy odjezdové návěstidlo z dopravních důvodů zakazuje jízdu a strojvedoucí není o tomto důvodu výpravčím telekomunikačním zařízením, osobně nebo prostřednictvím jiného zaměstnance informován.

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.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u ostatních provozovatelů drah a dopravců na dráhách železničních celostátních a regionálních.
- **30. ledna 2013, žst. Strančice**, nedovolená jízda vlaku Os 9104 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla L1 s následnou jízdou na 1. traťovou kolej proti jízdě vlaku Os 2509. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, 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, po MU ze dne 16. 02. 2009 v žst. Paskov; č. j. 739/2010/DI, ze dne 15. 12. 2010, po MU ze dne 16. 10. 2009 v žst. Přerov; č. j. 571/2012/DI-1, ze dne 31. 7. 2012, po MU ze dne 5. 12. 2011 v žst. Baška; č. j. 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, po MU ze dne 23. 8. 2011 v žst. Praha-Libeň; č. j. 957/2013/DI ze dne 21. 10. 2013, po MU ze dne 22. 1. 2013 v žst. Kolín;
- 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);
- v dopravních, kde je povolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla a ve kterých dosud není zavedeno technické zařízení zajišťující automatické zastavení vlaku při nerespektování návěstí zakazující jízdu vlaku, zajistit u vlaků s přepravou cestujících stojících v prostoru pro nástup a výstup cestujících vždy postup dle ustanovení čl. 2979 písm. e) vnitřního předpisu SŽDC D1 v případech, kdy odjezdové návěstidlo z dopravních důvodů zakazuje jízdu a strojvedoucí není o tomto důvodu výpravčím telekomunikačním zařízením, osobně nebo prostřednictvím jiného zaměstnance informován.

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.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u ostatních provozovatelů drah a dopravců na dráhách železničních celostátních a regionálních.
- **4. února 2013, žst. Adamov**, neodůvodněný a nezamýšlený mimořádný vjezd vlaku EC 278 na kolej obsazenou vlakem Os 4012. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- zajistit, a to buď úpravou staničního zabezpečovacího zařízení elektronického typu obsluhovaného z JOP nebo technologickými postupy, aby přivolávací návěst, aktivovaná použitím povelu „PN“ z menu návěstidla, byla ukončena vjezdem vlaku za návěstidlo, na kterém byla tato návěst aktivována, tedy aby na jednu návěst „PN“ jel právě jeden vlak. Použití povelu „STŮJ“ kdykoli dle potřeby musí zůstat zachováno.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u ostatních provozovatelů drah a dopravců na dráhách železničních celostátních a regionálních.
- **5. února 2013, žst. Mirošov**, srážka vlaku Vleč 87892 s vlakem Os 27823. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- upravit text článku č. 3033 vnitřního předpisu Dopravní a návěstní předpis SŽDC D1 (nový předpis, účinný od 1. 7. 2013) tak, aby byla strojvedoucímu jednoznačně stanovena povinnost uvolnit zadní námezník, pokud je to možné.

Dopravci ČD Cargo, a. s.:

- stanovit vnitřním předpisem vedoucímu obsluhy vlaku (pokud se nachází za jízdy vlaku na stanovišti strojvedoucího a vlak je veden HDV, jehož konstrukční uspořádání neumožňuje strojvedoucímu řádný výhled na trať – např. HDV řady 742, 770 a 771) povinnost sledovat při odjezdu vlaku ze stanice a při jízdě vlaku, zda je trať volná a zda nejsou vlaku dávány ruční návěsti, zjm. návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.
- **24. února 2013, Jeseník – Lipová Lázně**, kruhový lom desky celistvého kola speciálního hnacího drážního vozidla vlaku Lv 76280. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- speciální hnací drážní vozidla používaná s kolejovou sněhovou frézou KSF 70.1 osadit koly takových parametrů a designu, aby speciální hnací drážní vozidla používaná s kolejovou sněhovou frézou KSF 70.1 svou konstrukcí a technickým stavem odpovídala požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících a přepravovaných osob a věcí.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních dopravců a přijetí takového opatření, které vyloučí schválení změn na drážním vozidle, jež nejsou v souladu s požadavky bezpečnosti drážní dopravy obsluhujících a přepravovaných osob a věcí.
- **12. března 2013, žst. Přelouč**, vykolejení taženého drážního vozidla za odjezdu vlaku Pn 66301 na výhybce. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- rozšířit diagnostiku jedoucích DV o funkci měření kolových tlaků a výstupy z měření poskytnout příslušným dopravcům, respektive využívat tyto výstupy pro případné udělení souhlasu s jízdou konkrétního DV, a toto zapracovat do příslušného předpisu, závazného pro dopravce;
- po zavedení technického řešení diagnostiky – měření kolových tlaků jedoucích drážních vozidel – zavést povinnost pro všechny dopravce tyto výstupy používat, a přijímat účinná opatření u drážních vozidel se zjištěnými závadami, a toto zapracovat do příslušného předpisu, závazného pro dopravce.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice a jako kompetentnímu úřadu v rámci svých mezinárodních aktivit jejich maximální podporování a prosazování.
- **24. března 2013, Tábor – Chotoviny**, vykolejení drážního vozidla jedním dvojkolím za jízdy vlaku R 1540. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s.:

- v příloze č. 1 vnitřního předpisu ČD V 25, zejména u periodické opravy vyvazovací stanovit horní hranici kilometrického proběhu pro přístavbu vozů, a tím zajistit pravidelné provádění defektoskopických kontrol podvozku;
- upravit znění čl. 20 vnitřního předpisu ČD V 25 ve smyslu závaznosti horní hranice kilometrického proběhu pro přístavbu vozů do periodické opravy vyvazovací.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních dopravců v České republice.
- **27. března 2013, žst. Roztoky u Prahy**, nedovolená jízda vlaku Os 12149 za úroveň hlavního odjezdového návěstidla S3a s následným rozříznutím výhybky číslo 6 a jízdou do postavené vlakové cesty pro vlak

EC 379. 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, po MU ze dne 16. 02. 2009 v žst. Paskov; č. j.: 6-3305/2009/DI-1, ze dne 9. 11. 2010, po MU ze dne 16. 10. 2009 v žst. Přerov; č. j.: 571/2012/DI-1, ze dne 31. 7. 2012, po MU ze dne 5. 12. 2011 v žst. Baška; č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, po MU ze dne 23. 8. 2011 v žst. Praha-Libeň;
- na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude evropský vlakový zabezpečovač ETCS zaveden, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jež bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo (např. systém VNPN bezpečnostním systémem výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla);
- v dopravnách, kde je povolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla a ve kterých dosud není zavedeno technické zařízení zajišťující automatické zastavení vlaku při nerespektování návěstí zakazující jízdu vlaku, zajistit u vlaků s přepravou cestujících stojících v prostoru pro nástup a výstup cestujících vždy postup dle ustanovení čl. 2979 písm. e) vnitřního předpisu SŽDC D1 v případech, kdy odjezdové návěstidlo z dopravních důvodů zakazuje jízdu a strojvedoucí není o tomto důvodu výpravčím telekomunikačním zařízením, osobně nebo prostřednictvím jiného zaměstnance informován.

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.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u ostatních provozovatelů drah a dopravců na dráhách železničních celostátních a regionálních.

- **31. března 2013, dopravna D3 Odry**, vykolejení vlaku Os 13310 na výhybce se samovratným přestavníkem při odjezdu z dopravní. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- na dráhách s výhybkami již opatřenými (vybavenými) samovratným přestavníkem provést kontrolu účinnosti postupů pro zajištění správné funkce výměny těchto výhybek, popř. postupy doplnit tak, aby vždy před jízdou drážního vozidla přes tyto výhybky nepreferovaným směrem po hrotu byly z prostoru mezi odlehlým jazykem a opornicí nepreferovaného směru odstraněny veškeré překážky, tj. v zimních podmínkách i sníh, led a jinovatka a byla zabezpečena správná funkce pohyblivých částí výhybek, jejich ovládání a zajištění v koncových polohách;
- na ostatních dráhách před opatřením (vybavením) dalších výhybek samovratným přestavníkem zavést postupy pro zajištění správné funkce výměny těchto výhybek tak, aby vždy před jízdou drážního vozidla přes tyto výhybky nepreferovaným směrem po hrotu byly z prostoru mezi odlehlým jazykem a opornicí nepreferovaného směru odstraněny veškeré překážky, tj. v zimních podmínkách i sníh, led a jinovatka a byla zabezpečena správná funkce pohyblivých částí výhybek, jejich ovládání a zajištění v koncových polohách.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.

- **1. dubna 2013, Volary – Lenora**, střetnutí vlaku Os 18109 s osobním automobilem na železničním přejezdu P1032. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- prověřit skutečné rozhledové poměry u všech provozovaných železničních přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži, zda jsou v souladu s ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. V případě zjištění nesouladu provést neprodleně úpravu rozhledových poměrů na těchto přejezdech tak, aby bylo zajištěno bezpečné provozování drážní dopravy a provozu na pozemních komunikacích;
- přijmout vlastní opatření ke zlepšení kontrolního systému společnosti, aby prohlídky přejezdů byly řádně prováděny, rozhledové poměry kontrolovány a zjištěné nedostatky odstraňovány.

Dopravci České dráhy, a. s.:

- vybavit zařízením, které by zaznamenávalo dávání zvukového výstražného znamení, všechna HDV, která jím ještě nejsou vybavena, protože neprokazatelnost této činnosti může při podobných MU poškodit některou ze zúčastněných stran.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.
- aktivně se podílet na tvorbě nové změny ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody tak, aby při tvorbě této změny byly zohledněny všechny aspekty pro zajištění bezpečného provozování železničních přejezdů v České republice.

- **25. dubna 2013, Klenčí pod Čerchovem – Poběžovice**, lom nápravy a následné vykolejení HDV za jízdy vlaku Os 27550. Dražní inspekce doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s.:

- zavést účinný systém kontroly a přijmout účinná opatření při opravách dvojkolí železničních kolejových vozidel, prováděných dodavatelským způsobem železničními opravárenskými podniky, který odhalí případné nedodržení nebo porušení závazných postupů předepsaných předpisem dopravce ČD V 99/1 ze strany železničních opravárenských podniků;
- v příloze č. 1 vnitřního předpisu ČD V 25 u stupňů údržby „periodická oprava vyvazovací“ a „periodická oprava hlavní“ stanovit horní hranici intervalu kilometrického proběhu;
- upravit znění čl. 20. vnitřního předpisu ČD V 25 ve smyslu závaznosti horní hranice intervalu kilometrického proběhu také u „periodické opravy vyvazovací“ a „periodické opravy hlavní“.

Dražnímu úřadu:

- vydat upozornění železničním opravárenským podnikům o zjištěných nedostatcích šetřením této mimořádné události v technologickém postupu nalisování železničního dvojkolí jako opatření proti opakování podobných nedostatků;
- vydat upozornění železničním opravárenským podnikům na objektivní potřebu důsledného dodržování stanovených závazných postupů při opravách dvojkolí železničních kolejových vozidel v souvislosti s lisováním všech komponentů na nápravy.

- **2. května 2013, žst. Kunovice-Loučka**, nedovolená jízda vlaku Os 3915 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1 s návěstí „Stůj“. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správe železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu. Pro ostatní dráhy celostátní a regionální zpracovat plán a harmonogram postupného zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu;
- na dráhách, 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;
- ve stanicích trvale obsazených osobou řídící drážní dopravu, která řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní železniční stanice 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;
- do doby plnohodnotné náhrady bezpečnostní pojistky, osoby řídící drážní dopravu při výpravě vlaku, dále nerozšiřovat počet stanic, ve kterých je výprava vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, uskutečňována návěstí hlavního

návěstidla, dovolující jízdu vlaku.

Dopravci České dráhy, a. s.:

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

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah a dopravců v České republice.
- **20. května 2013, žst. Nepomuk**, Vykolejení HDV za jízdy vlaku R 923. Drážní inspekce doporučila:

Dopravci České dráhy, a. s.:

- v příloze č. 1 vnitřního předpisu ČD V 25 u stupňů údržby „periodická oprava vyvazovací“ a „periodická oprava hlavní“ stanovit horní hranici intervalu kilometrického proběhu;
- upravit znění čl. 20 vnitřního předpisu ČD V 25 ve smyslu závaznosti horní hranice intervalu kilometrického proběhu také u „periodické opravy vyvazovací“ a „periodické opravy hlavní“;
- v rozsahu kontrolních a údržbových činností vnitřního předpisu ČD V 25 u stupně údržby „provozní ošetření“ HDV řady 242 ve vztahu ke kontrole přenosu tažných sil v bodě 1.11 doplnit k vizuální kontrole dotažení šroubů kontrolu upevnění a stavu pojišťovacích drátů.

Dopravci ČD Cargo, a. s.:

- provést jednorázovou kontrolu zaměřenou na dotažení spojovacích šroubů horního a dolního vedení kamene přenosu tažných sil;
- zajistit spojovací šrouby horního a dolního vedení kamene přenosu tažných sil způsobem předepsaným výrobcem HDV – hlavy spojovacích šroubů provrtat, těmito otvory protáhnout pojišťovací drát, který má spojit dvě hlavy spojovacích šroubů, a pevně utáhnout.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních dopravců provozujících hnací drážní vozidla řady 230, 240 a 242.
- **23. května 2013, žst. Kladno**, vykolejení 4 drážních vozidel za odjezdu nákladního vlaku Pn 69060. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- do 30. 4. 2014 provést mimořádnou prohlídku všech kolejí a výhybek uložených na dřevěných pražcích se zaměřením na stav dřevěných pražců a drážebnost upevňovadel.

Drážnímu úřadu:

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

- **20. června 2013, Dopravní podnik města Brna, a. s., ulice Vídeňská**, vykolejení tramvaje linky č. 2 při výjezdu ze samostatného tramvajového tělesa. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Dopravnímu podniku města Brna, a. s.:

- stanovit systematický postup kontrol stavu pražců a upevňovadel v kolejích na samostatném tramvajovém tělese, v úsecích se zakrytými upevňovacími a pražci;
- jednoznačně a konkrétně stanovit podmínky pro provoz, údržbu a opravy bezстыkové koleje.

Ministerstvu dopravy ČR:

- stanovit v prováděcím předpisu k zákonu č. 266/1994 Sb., o dráhách, alespoň základní podmínky technických parametrů pro bezстыkovou kolej na dráze tramvajové, pro jejich kontrolu, provoz, údržbu a opravy.

Drážním správním úřadům:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u všech ostatních provozovatelů drah tramvajových v České republice.

- **13. července 2013, Opava západ – Skrochovice**, střetnutí vlaku Os 3561 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7770. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhoršími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závorových břeven, v souladu se zněním předchozího doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely.

Drážnímu úřadu:

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

Ministerstvu dopravy ČR:

- v návaznosti na ustanovení čl. 19 odst. 1 Směrnice 2004/49/ES neprodleně přijmout nezbytná opatření k tomu, aby předchozí bezpečnostní doporučení obsažené v dokumentu „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012 a výše uvedené bezpečnostní doporučení, byla Drážním úřadem řádně vzata v úvahu a realizována, tj. aby Drážní úřad v řízení o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničních přejezdů, při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, účinně prosazoval doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného závorovými břevely a byla tak vyloučena možná dvojí interpretace čl. 25 odst. 2 Směrnice 2004/49/ES ve vnitrostátních právních předpisech.
- **21. července 2013, žst. Pardubice hl. n.**, vykolejení nákladního vlaku Pn 166283 na lomu jazyka výhybky a následná srážka s pilířem lávky a trakční podpěrou. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- do konce měsíce dubna 2014 vykonat mimořádnou důkladnou kontrolu všech jazyků výhybek, zaměřenou na vydroleniny a odlupování materiálu na pojižděných plochách jazyků;
- stanovit opatření k okamžitému zajištění bezpečnosti v případě zjištění výše uvedených vad;
- dále průběžně sledovat a v rámci kontrolní činnosti věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu pojižděných ploch jazyků;
- v rámci rozvoje nejmodernějších defektoskopických metod neprodleně prověřit, resp. vyhodnotit veškeré dostupné defektoskopické metody, kterými je možno zjistit skryté vady v oblasti paty jazyka výhybky, a tu nejúčinnější metodu následně aplikovat v rámci své kontrolní činnosti.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u jiných provozovatelů drah v České republice.

- **7. srpna 2013, Varnsdorf – Rybníště**, střetnutí vlaku Os 20912 s dodávkou na železničním přejezdu P 3467. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- prověřit skutečné rozhledové poměry u všech provozovaných železničních přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži, zda jsou v souladu s ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. V případě zjištění nesouladu provést neprodleně úpravu rozhledových poměrů na těchto přejezdech tak, aby bylo zajištěno bezpečné provozování drážní dopravy a provozu na pozemních komunikacích;

- přijmout vlastní opatření ke zlepšení kontrolního systému společnosti, aby prohlídky přejezdů byly řádně prováděny, rozhledové poměry kontrolovány a zjištěné nedostatky odstraňovány.

Dopravci Vogtlandbahn-GmbH:

- vybavit zařízením, které by zaznamenávalo dávání zvukového výstražného znamení, všechna HDV, která jím ještě nejsou vybavena, protože neprokazatelnost této činnosti může při podobných MU poškodit některou ze zúčastněných stran.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.

- **31. srpna 2013, žst. Postřelmov**, nedovolená jízda vlaku R 1234 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1 s návěstí „Stůj“. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu. Pro ostatní dráhy celostátní a regionální zpracovat plán a harmonogram postupného zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu;
- na dráhách, kde se neplánuje zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo;
- ve stanicích trvale obsazených výpravčím, který řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní železniční stanice 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;
- do doby plnohodnotné náhrady bezpečnostní pojistky, výpravčího při výpravě vlaku, dále nerozšiřovat počet stanic, ve kterých je výprava vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru nástupiště, uskutečňována návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku.

Dopravci České dráhy, a. s.:

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

Drážnímu úřadu:

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

- **12. září 2013, Jaroměřice nad Rokytnou – Kojetice na Moravě**, střetnutí vlaku Os 24808 s traktorem s přívěsem na železničním přejezdu P3643 a vykojení vlaku. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- vykonat v nejkratším možném termínu kontrolu přejezdů zabezpečených světelnou signalizací bez závor, zaměřenou na kontrolu viditelnosti čel výstražníků na odpovídající vzdálenost Dz, ze všech druhů komunikací, které jsou vedeny k přejezdu;
- neprodleně provést opatření k zajištění bezpečnosti na kontrolovaných přejezdech v případě zjištění nedostatku při kontrole uvedené v bodu 1.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice.

- **2. října 2013, žst. Přerov**, vykolejení posunového dílu po ukončení jízdy vlaku Rn 50230. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- vytvořit a zavést systém archivace výsledků ověřování souladu vlastností materiálu kolejnic, jazyků a srdcovek výhybek, odebíraných od externích dodavatelů, s požadavky technických nebo provozních norem a jinými závaznými podmínkami po dobu jejich životnosti a po dobu jejich provozu;
- v rámci pravidelných prohlídek výhybek věnovat zvýšenou pozornost jazykům výhybek 1. generace vyrobených do roku 2005, a to zejména v místě překování jazykového profilu na profil kolejnicový;
- při přijímání opatření po MU vždy posuzovat nedostatky (rizika) komplexně v rámci veškeré provozovatelem dráhy spravované železniční sítě a v tomto rozsahu také přijímat odpovídající opatření (nikoliv pouze na lokální úrovni).

Drážnímu úřadu:

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

- **3. listopadu 2013, žst. Brno-Maloměřice**, vykolejení jednoho nákladního vozu při posunu spouštěním přes zaseknutou zarážku v místě rozšíření hlavy kolejnice. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cestě, státní organizaci:

- zavést, pomocí standardů schvalovacího procesu, typy železničních vozových zarážek, závazné pro používání na provozovaných dráhách v její správě;
- zpracovat podmínky pro certifikaci výrobců železničních vozových zarážek v případě typů u ní zavedených;
- využít oprávnění provozovatele dráhy a udělit dopravcům na provozovaných dráhách jednoznačné pokyny, týkající se používání schváleného typu železničních vozových zarážek;
- rozpracovat metodiku a technologii kontroly šířky hlavy kolejnic pro vymezené části dopraven s kolejovým rozvětvením, kde dochází k pravidelnému zastavování drážních vozidel při posunu pomocí dvoupřírubových železničních vozových zarážek;
- sjednotit pojmy „zarážkový obvod“ a „zarážkářské pásmo“ v technologické dokumentaci a vnitřním předpise pro vymezené části dopraven s kolejovým rozvětvením, kde dochází k pravidelnému zastavování drážních vozidel při posunu pomocí dvoupřírubových železničních vozových zarážek a jednoznačně je pro potřebu dopravců v technologické dokumentaci a pro potřebu kontrolní činnosti provozovatele dráhy, nadefinovat.

Drážnímu úřadu:

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

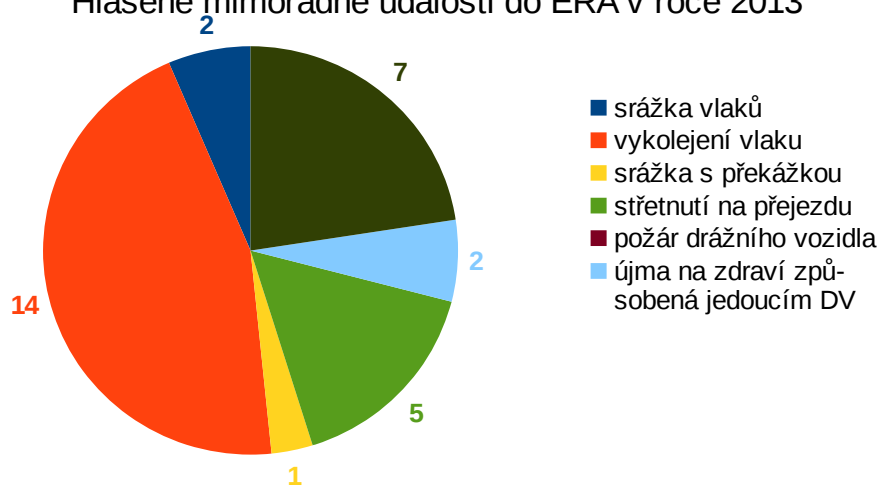
MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

Během roku 2013 plnila Drážní inspekce povinnosti vůči Evropské železniční agentuře – 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. Drážní inspekce jménem České republiky i v roce 2013 informovala stanoveným způsobem ERA o zahajovaných šetřeních, a to do 7 dnů od zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU, průběžně informovala o svých zjištěních a vložila do evropské databáze závěrečné zprávy nehod, jejichž šetření dokončila. Během roku 2013 tak byla ERA informována o 31 případech, u kterých Drážní inspekce zahájila šetření zakončené závěrečnou zprávou (ve 2 případech se jednalo o MU z roku 2012). 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:

Počet mimořádných událostí hlášených do ERA

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
srážka vlaků	2	4	6	6	2	7	1	2
vykolejení vlaku	4	8	2	5	6	8	4	14
srážka s překážkou	0	2	2	0	0	4	6	1
střetnutí na přejezdu	4	8	4	3	4	1	7	5
požár drážního vozidla	0	0	1	0	0	1	0	0
újma na zdraví způsobená jedoucím DV	1	0	2	1	2	4	1	2
jiné mimořádné události	0	2	0	1	1	1	4	7
celkem	11	24	17	16	15	26	23	31

Hlášené mimořádné události do ERA v roce 2013



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

Zástupci Drážní 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. Velkým přínosem plenárních zasedání je rovněž výměna zkušeností vyplývající z prezentací poznatků a závěrů jednotlivých národních vyšetřovacích orgánů z vyšetřování MU a následné diskuze.

Drážní inspekce také pokračovala v činnosti pracovních skupin. Skupina pro vzdělávání vyšetřovatelů nehod se v roce 2013 sešla jednou. Byla vyhodnocena

dosavadní činnost. ERA připravila a zorganizovala vzdělávací kurz z Modulu 1 – Základní principy vyšetřování nehod v anglickém (Lille) a německém (Bonn) jazyce. Tohoto kurzu se zúčastnil i zástupce Dražní inspekce. Další činnost této pracovní skupiny byla dočasně pozastavena s tím, že ERA připravuje další vzdělávací kurz z Modulu 10 – Vyšetřování systému zajišťování bezpečnosti. Práce jsou ukončeny i na Modulu 5 – Sběr důkazů, u kterého Dražní inspekce připomínkovala a doplňovala materiály vytvořené externí nizozemskou firmou. Skupina ERAIL, která se zabývala vývojem nové evropské databáze MU, se sešla v roce 2013 také jednou. Nová databáze ERAIL byla spuštěna dnem 1. 7. 2012 a toto jednání plnilo hlavně funkci zpětné vazby od uživatelů, kdy byly hodnoceny první měsíce 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. Dražní inspekce se v roce 2013 rovněž zúčastnila dvou jednání expertní skupiny pro plán činnosti Sítě národních vyšetřovacích orgánů pro další období. 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 Dražní inspekce České republiky. V roce 2013 se tato pracovní skupina sešla celkem dvakrát. Cílem těchto jednání bylo zvolit formu dotazníku, který byl vytvořen za účelem získání detailních informací nutných pro zhodnocení nezávislosti všech národních vyšetřovacích orgánů, a provést vyhodnocení těchto informací pro plánování dalších kroků. Ukázalo se, že forem ohrožení nezávislosti je mnoho. Jelikož cíl této pracovní skupiny, získat všechny možné informace o možném ohrožení nezávislosti národních vyšetřovacích orgánů, byl splněn, bylo rozhodnuto o dočasném přerušení činnosti této pracovní skupiny s tím, že se sejde opět v případě potřeby.

V roce 2013 se zástupci Dražní inspekce zúčastnili i mimořádného jednání Sítě národních vyšetřovacích orgánů zaměřeného na změnu evropské legislativy v souvislosti s vydáním 4. železničního balíčku a zejména na dopady těchto legislativních změn na činnost národních vyšetřovacích orgánů. Dražní inspekce se také ve velké míře zapojila do připomínkového řízení před vydáním těchto důležitých evropských právních norem.

Závěrem roku 2013 se zástupce Dražní inspekce zúčastnil semináře, který pořádala Síť pro lidský faktor při ERA. Hlavním tématem tohoto semináře byla „Lidská výkonnost na železnici“ a při prezentacích bylo několikrát poukázáno na to, jak je důležité se lidským faktorem zabývat, a to nejen při vyšetřování MU, ale hlavně v souvislosti s prevencí tak, aby k MU, jejíž příčinou je selhání lidského faktoru, nedocházelo.

Dražní inspekce České republiky se v roce 2013 rozhodla, že se v roce 2014 zapojí do procesu dobrovolného posouzení činnosti a organizace Evropskou železniční agenturou. Pro získání zkušeností nutných pro zvládnutí tohoto procesu, byla Dražní inspekce pozvána jako pozorovatel k dobrovolnému posouzení činnosti a organizace národního vyšetřovacího orgánu Rakouska.

V termínu do 30. září Dražní inspekce zaslala ERA výroční zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU za rok 2012, včetně přehledu přijatých bezpečnostních doporučení a jejich aplikace.

Ačkoliv je mezinárodní činnost Dražní inspekce v rámci ERA velmi náročná, pro Dražní inspekci je to nenahraditelný zdroj poznatků a také 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 a jak zůstat na špici při bezpečnostně-orientovaném šetření mimořádných událostí.

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během roku 2013 Drážní inspekce vedla s provozovateli drah a drážní dopravy celkem 37 správních řízení. Ve všech případech se jednalo o delikt podle § 51 odst. 6 písm. a), respektive písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, kterého se dopustí provozovatel dráhy a drážní dopravy tím, že neoznámí vznik MU v drážní dopravě podle § 49 odst. 3 písm. a), respektive nezajistí v souladu s § 49 odst. 3 písm. b) místo MU nebo neprovede dokumentaci stavu v době vzniku MU.

Vznik MU	Důvody pro zahájení SŘ	Pokuta	Výsledek
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 odvolacímu orgánu dne 12. 7. 2012
Senice na Hané 25. 2. 2011	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	7 000 Kč	Potvrzeno rozhodnutí Drážní inspekce Pokuta uhrazena
Brno 150 MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	900 000 Kč	Zastaveno odvolacím orgánem
Dvůr Králové nad Labem 19. 8. 2011	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	2 500 Kč	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 odvolacímu orgánu dne 10. 8. 2012
Praha 9-Koloděje 13. 7. 2011	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU a neprovedení dokumentace	2 500 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	Zrušeno odvolacím orgánem rozhodnutí Drážní inspekce a vráceno k novému projednání - SŘ opětovně zahájeno 7. 6. 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

Vznik MU	Důvody pro zahájení SŘ	Pokuta	Výsledek
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	Předáno odvolacímu orgánu dne 8. 2. 2013
2013			
Olomouc 25. 9. 2013	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	6 000 Kč	Pokuta uhrazena
Zábřeh na Moravě 21. 1. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a) – neoznámení MU	11 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 17. 4. 2013
Zábřeh na Moravě 21. 1. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a) – neoznámení MU	11 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 17. 4. 2013
Uhřetěves 24. 3. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	15 000 Kč	Pokuta uhrazena
Králíky 29. 5. 2010	§ 51 odst. 6 písm. d) – neprovedení dokumentace	501 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 5. 4. 2013
Stod 17. 2. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	61 000 Kč	Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 26. 4. 2013
Ostrava 7. 9. 2012	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	6 000 Kč	Pokuta uhrazena
Říkovice 15. 10. 2012	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	11 000 Kč	Pokuta uhrazena
Liberec 5. 9. 2011, 18. 9. 2011 a 28. 10. 2011	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	6 000 Kč	Pokuta uhrazena
Vranovice 26. 9. 2012	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	4 000 Kč	Pokuta uhrazena
Město na Moravě 12. 2. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	3 000 Kč	Pokuta uhrazena

Vznik MU	Důvody pro zahájení SŘ	Pokuta	Výsledek
Střelice – Tetčice 27. 8. 2012	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU	3 500 Kč	Pokuta uhrazena
Říkonín 3. 2. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	26 000 Kč	Pokuta uhrazena
Okříšky Jihlava 29.7.2011	§ 51 odst. 6 písm. d) neprovedení dokumentace	351 000 Kč	Pokuta uhrazena
Hradec Králové- 3. 9. 2011, 29. 8. 2011	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	6 000 Kč	Pokuta uhrazena
Most a Litvínov 15. 2. 2012, 6. 6.2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	4 000 Kč	Pokuta uhrazena
Jihlava 7. 10. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	4 500 Kč	Pokuta uhrazena
Brno více MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	4 000 Kč	Pokuta uhrazena
Praha více MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	8 500 Kč	Pokuta uhrazena
Praha – Radotín 6.7. 2012	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	16 000 Kč	<i>Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 9. 1. 2014</i>
Choceň 1. 2. 2013	§ 51 odst.6 písm. b) – nezajištění místa MU	6 000 Kč	<i>Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 20. 1. 2014</i>
2014			
Ostrava více MU v jednom podání	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	51 000 Kč	Pokuta uhrazena
Ianovka Svatý Petr – Pláň 18. 1. 2013	§ 51 odst. 6 písm. a) – neoznámení MU	5 000 Kč	Pokuta uhrazena
Chotoviny 16. 9. 2013	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU a neprovedení dokumentace	26 000 Kč	<i>Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 27. 6. 2014</i>

Vznik MU	Důvody pro zahájení SŘ	Pokuta	Výsledek
Kolínec 23. 8. 2013	§ 51 odst. 6 písm. b) – nezajištění místa MU a neprovedení dokumentace	51 000 Kč	<i>Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 13. 8. 2014</i>
Jeseník – Lipová Lázně 24. 2. 2013	§ 51 odst. 6 písm. a), b) – neoznámení MU a nezajištění místa MU	651 000 Kč	<i>Ke dni vydání výroční zprávy neuzavřeno. Předáno odvolacímu orgánu dne 13. 8. 2014</i>

SHRNUTÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

V roce 2013 byl sice počet nehod nižší než v roce 2012, avšak tento fakt neměl vliv na následky nehod. **Počet mimořádných událostí** na všech dráhách **se meziročně snížil o 194** (4,7 %), **počet usmrcených osob byl však v obou letech stejný (234)** a **počet zraněných osob se snížil o 45** (6,7 %). Z těchto čísel je tedy zřejmé, že se v roce 2013 při drážních nehodách umíralo častěji. V roce 2013 se stalo 5 závažných nehod (2012 – 8), z toho 2 na dráze celostátní a 3 na dráze tramvajové. Podíl nehod, ke kterým dojde z bezprostřední příčiny na straně provozovatele, zůstává již několik let v podstatě neměnný a v roce 2013 se z tohoto důvodu stalo 23 % MU.

Celkové statistiky počtu MU kopírují i nehody, které mají na celkové následky nejnápadnější vliv, a to **střety drážních vozidel s osobami** na dráze celostátní, regionální a vlečkách. V roce 2013 se stalo celkem **243 těchto nehod** (2012 – 267), bylo při nich **usmrceno 199 osob** (2012 – 197) a dalších **47 osob zraněno** (2012 – 68). Všechny tyto MU byly způsobeny neopatrným chováním zúčastněných osob a v rekordním počtu případů (82 %) skončily jejich smrtí (2012 – 74 %). Drážní inspekce se v rámci svých preventivních kampaní již v minulosti zaměřila na tyto MU a upozornila na to, že přecházení kolejí nebo pohyb osob v místech veřejnosti nepřístupných je velice nebezpečný a tito lidé hazardují se svým životem. Je však potřeba zmínit, že poměrně velká část těchto nehod je způsobena osobami, které zjevně jednaly v sebevražedném úmyslu.

Na rozdíl od výše uvedeného druhu MU byl již po čtvrté za sebou (tj. od roku 2010) zaznamenán pozitivní vývoj u nehod **na železničních přejezdech**, kdy v roce 2013 **bylo dosaženo absolutního minima u počtu MU a jejich následků** od vzniku Drážní inspekce (tj. od roku 2003). Počet MU se snížil o 8 (4,3 %), počet usmrcených osob o 4 (14,8 %) a nejnápadněji klesl počet zraněných osob o 27 (24,5 %). Z hlediska zabezpečení železničních přejezdů byl přibližně stejný počet MU zaznamenán na železničních přejezdech zabezpečených výstražnými kříži a na přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor, avšak ve druhém jmenovaném případě bylo zaznamenáno 3x více usmrcených osob. Zdaleka nejméně nehod je pak zaznamenáno na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením a doplněným závorami, kde většinu obětí na životech tvoří chodci, kteří ignorují výstražné světelné a zvukové znamení a sklopená závorová břevna, nebo se jedná o osoby jednající v sebevražedném úmyslu. Drážní inspekce proto soustavně doporučuje i prostřednictvím bezpečnostních doporučení vybavovat všechny modernizované přejezdy závorami. Avšak odpovědné instituce tato bezpečnostní doporučení doposud systémově nerealizují.

Mezi pokračující prioritou v činnosti Drážní inspekce patřilo i v roce 2013 šetření a dozorování případů závažnějších MU s cílem odhalovat potenciální bezpečnostní rizika, která by mohla mít vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. V této činnosti bylo výrazným přínosem znovuobnovení výkonu preventivní činnosti, tj. namátkových inspekcí v provozu. Drážní inspekce vyjela na místo MU za účelem šetření a dozorování celkem ve 226 případech MU (2012 – 193) a v rekordním počtu 31 případů (2012 – 22) zahájila vlastní zjišťování příčin a okolností vzniku MU v plném rozsahu, tj. včetně vydání závěrečné zprávy. K ukončeným případům vydala Drážní inspekce provozovatelům dráhy a dopravcům celkem 73 bezpečnostních doporučení, Drážnímu úřadu a ostatním drážním správním úřadům celkem 25 bezpečnostních doporučení, které se týkaly přijetí vlastních opatření, příp. rozšíření bezpečnostního doporučení ostatním subjektům, a dále 2

bezpečnostní doporučení Ministerstvu dopravy týkající se návrhů na změny legislativy.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU hraje zásadní úlohu rovněž prevence, porovnání zjištěných příčin a okolností vzniku MU, podrobné analýzy nehodovosti, realizace bezpečnostních doporučení Dražní inspekce. Při porovnání těchto údajů 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.**

VÝKON STÁTNÍHO DOZORU



VÝKON STÁTNÍHO DOZORU

V roce 2013 byl **výkon státního dozoru ve věcech drah (SD)** důležitou součástí činnosti Drážní inspekce, a to jednak při samotném zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí, ale i v oblasti prevence a bezpečnosti drážního provozu. Drážní inspekce při něm prověřovala zejména důsledné dodržování zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a jeho prováděcích vyhlášek (vyhláška č. 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 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.

Státní dozor ve věcech drah vykonávaný Drážní inspekcí je tedy směřován do oblasti MU a jejich předcházení, na rozdíl od výkonu SD prováděným Drážním úřadem, který je například pověřen dozorem nad plněním podmínek a požadavků osvědčení o bezpečnosti, plněním přijatého systému zajišťování bezpečnosti dopravy u dopravců apod., tedy systémovým dohledem nad bezpečností, který Drážní inspekce nedělá. Zároveň je SD nenahraditelným nástrojem pro udržení kvalifikační úrovně inspektorů Drážní inspekce díky kontaktu s realitou každodenního provozu.

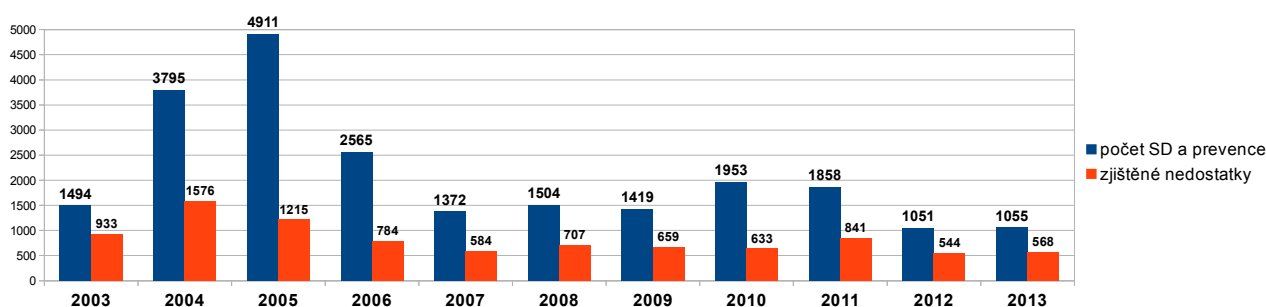
Druhy státního dozoru

Drážní inspekce v roce 2013 používala následující typy státních dozorů:

- **Oznámený státní dozor** – rozsáhlý státní dozor zaměřený na administrativní náležitosti provozovatele, na něž se provozovatel potřebuje připravit. Dozorovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly.
- **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. Tento typ státního dozoru má významnou úlohu při zjišťování skutečné situace v drážním provozu, odhalování potenciálních rizik a nedostatků ohrožujících bezpečnost provozu.
- **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.

Drážní inspekce dále prováděla v souladu s oznámením Ministerstva dopravy, ze dne 12. 7. 2013, preventivní činnost, při které vyhledávala nebezpečná místa na dráze. Při této činnosti se Drážní inspekce zaměřovala na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev v drážním provozu.

V roce 2013 vykonala Drážní inspekce celkem **1 055 státních dozorů**, z toho 214 oznámených SD (OSD), 407 SD nad činnostmi provozovatelů drah a dopravců na místě vzniku mimořádné události (SDMU), 23 SD následných (SDN), 198 státních dozorů bez předchozího písemného oznámení a dalších 222 v rámci preventivní činnosti.



Drážní inspekce se v roce 2013 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 státního dozoru bez předchozího oznámení a na výkon preventivní činnosti, které mají významný vliv pro prevenci MU, mapují skutečnou situaci v drážním provozu a mají větší vypovídající hodnotu. Podrobné dělení jednotlivých typů státních dozorů podle druhů drah ukazuje následující tabulka. Pro srovnání jsou v následující tabulce uvedeny i souhrnné hodnoty z roku 2012.

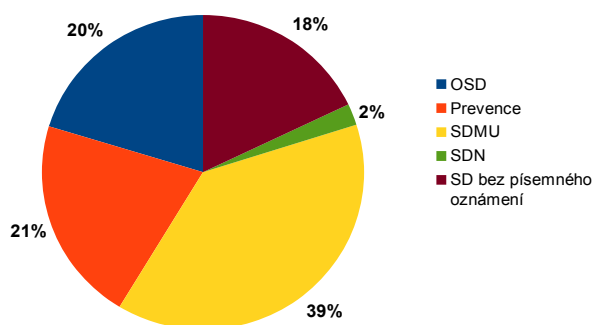
Výkon státního dozoru										
Dráha	OSD		Prevence		SDMU		SDN		SD bez písemného oznámení	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Celostátní a regionální	118	144	0	211	318	362	34	20	20	182
Vlečka	31	34	0	0	7	19	7	3	0	4
Speciální (metro)	2	1	0	2	0	2	0	0	0	0
Tramvajová a trolejbusová	25	28	0	6	28	24	1	0	0	2
Lanová	4	7	0	3	1	0	0	0	0	1
Celkem	180	214	0	222	354	407	42	23	20	189

ROZBOR STÁTNÍCH DOZORŮ A ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

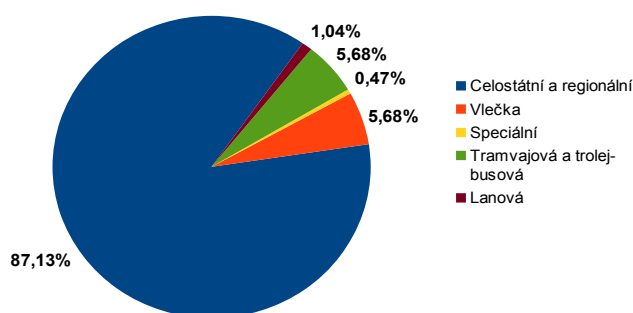
Rok 2013 byl na Drážní inspekci v oblasti státních dozorů opět ve znamení změn a zásadně se odlišoval od let předešlých. V tomto roce byl ze strany Ministerstva dopravy opětovně nařízen výkon preventivní činnosti, která byla v předešlém roce Ministerstvem dopravy zrušena. Z tohoto důvodu Drážní inspekce od 12. 7. 2013 vykonávala preventivní činnost, při které vyhledávala nebezpečná místa na dráze, přičemž Drážní inspekce považuje tuto činnost za velice důležitý nástroj v oblasti prevence předcházení vzniku MU. Přibližně po roce tak došlo k obnovení činnosti Drážní inspekce v této oblasti.

Nejvíce SD a preventivní činnosti bylo jako již tradičně vykonáno na dráze celostátní a regionální (87 %), dále pak na tramvajových a trolejbusových dráhách (6 %) a na vlečkách (6 %).

Činnost Drážní inspekce v roce 2013



Činnost Drážní inspekce v roce 2013 dle drah



V roce 2013 bylo při 1 055 SD zkontrolováno, nebo bylo kontrolou dotčeno:

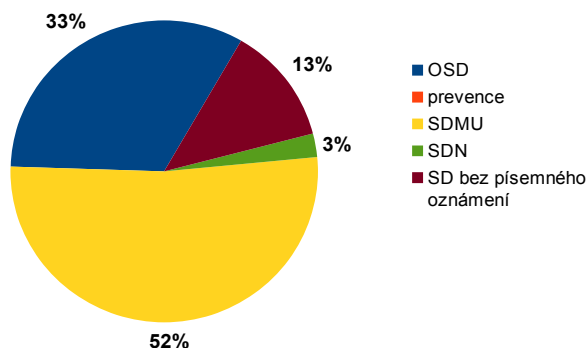
- **94** – železničních stanic, dopraven a zastávek,
- **897** – osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením především na jejich zdravotní a odbornou způsobilost),
- **89** – hnacích drážních vozidel,
- **584** – tažených drážních vozidel,
- **86** – vlakových souprav,
- **189** – železničních přejezdů a přechodů.

Vývoj výkonu státního dozoru a činnosti Drážní inspekce

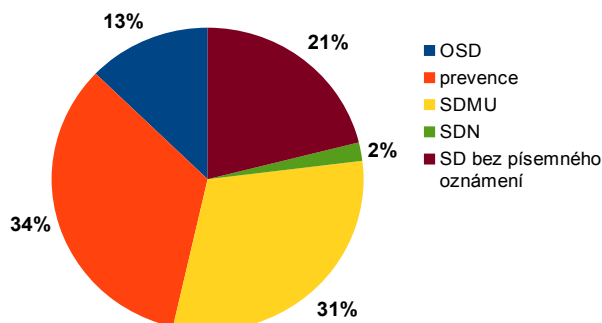
K výkonu SD v roce 2013 Drážní inspekce přistupovala opět se zcela změněnou koncepcí. Bylo to dáno skutečností, že ze strany Ministerstva dopravy byl v roce 2012 zrušen bez další náhrady výkon neoznameného státního dozoru a Drážní inspekce tudíž nemohla pokračovat v nastaveném trendu a systému, který do té doby budovala. Nicméně, jak již bylo uvedeno, od 12. 7. 2013 byl opětovně ze strany Ministerstva dopravy nařízen výkon preventivní činnosti a Drážní inspekce od tohoto data opětovně začala navazovat na činnost z předešlých let. Po tomto datu Drážní inspekce prováděla preventivní činnost, i když tak činila v upravené podobě.

Od 12. 7. 2013 Drážní inspekce vykonala celkem v 222 případech preventivní činnost, což je za srovnatelný časový úsek pokles oproti předešlým letům, kdy bylo možné vykonávat neoznamený státní dozor.

Druhy státních dozorů a preventivní činnost od 1. 1. 2013 do 12. 7. 2013



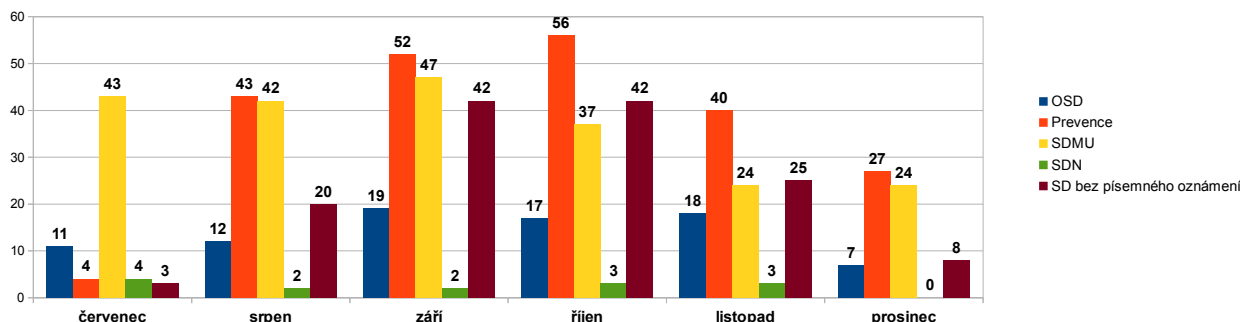
Druhy státních dozorů a preventivní činnost od 23. 6. 2012 do 31. 12. 2012



Jako důsledek zrušení neoznameného státního dozoru v roce 2012 ze strany Ministerstva dopravy byl oproti minulým letům zvýšen celkový počet OSD, které jsou ale časově a administrativně náročné.

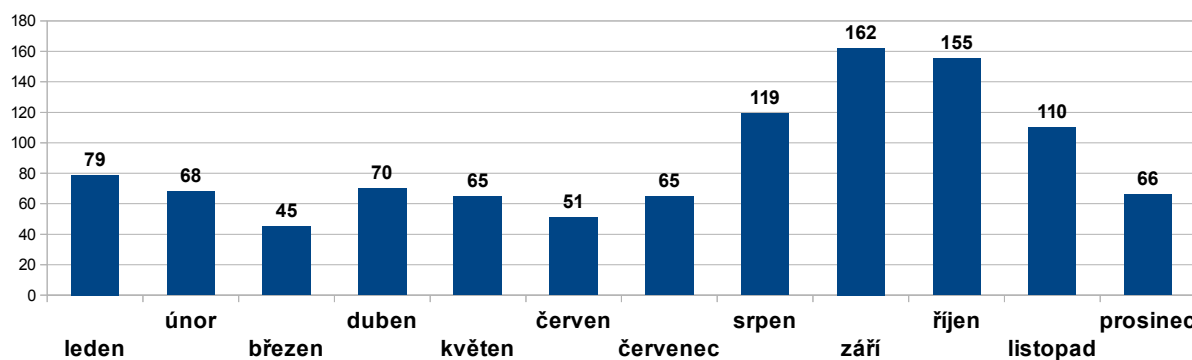
Drážní inspekce v období od 1. 1. 2013 do 12. 7. 2013 vykonala celkem 396 státních dozorů, z toho 130 OSD, 206 SDMÚ, 10 SDN a 50 bez předchozího písemného oznámení. Po znovuoobnovení preventivní činnosti, tedy v období od 23. 7. 2013 do 31. 12. 2013, vykonala Drážní inspekce celkem 659 státních dozorů a preventivní činnosti, z toho 84 OSD, 222 preventivní činnosti, 201 SDMÚ, 13 SDN a 139 bez předchozího písemného oznámení. Jak se projevilo znovuoobnovení preventivní činnosti na celkové práci Drážní inspekce v této oblasti v roce 2013, je dobře patrné z následujících grafů.

Vývoj počtu státních dozorů a preventivní činnosti dle jejich druhu v roce 2013



Vývoj počtu státních dozorů v jednotlivých měsících roku 2013 je také dobře patrný z dalšího grafu.

Vývoj počtu státních dozorů a preventivní činnosti v jednotlivých měsících roku 2013



Výkon SD byl stejně jako v roce 2012 nejvíce zaměřen na dráhy celostátní a regionální, protože hrají v oblasti drah klíčovou roli. Uvedený trend ve výkonu SD je spojen především s počtem MU a jejich případnou závažností. Výkon SD byl Drážní inspekcí logicky směřován do oblasti zjišťování příčin a okolností vzniku MU na dráhách, kde dochází ke vzniku MU nejvíce a s nejméně závažnými následky. Zároveň byl směřován do oblasti 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 2013 zjištěno **celkem 568 nedostatků**, což je o 24 více než v roce 2012. Nejméně závažnými 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 se počet nedostatků oproti minulému roku příliš nezměnil, tak průměrný počet nedostatků odhalených výkonem jednoho státního dozoru Drážní inspekce v roce 2013 opět mírně narostl:

2013 Dráha	Počet		Podíl nedostatků na 1 státní dozor a preventivní činnost
	Státních dozorů na prevence	Zjištěných nedostatků	
Celostátní a regionální	919	412	0,45
Vlečka	60	104	1,73
Speciální (metro)	5	1	0,20
Tramvajová a trolejbusová	60	43	0,72
Lanová	11	8	0,73
Celkem	1055	568	0,54

V roce 2013 Drážní inspekce výkonem SD zjistila nejrůznější nedostatky, a to jak nedostatky čistě administrativního charakteru, které neměly bezprostřední 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:

- kdy vlastník vlečky v Hradci Králové provozoval vlečku bez úředního povolení;
- kdy na předvěsti PŘL vjezdového návěstidla L žst. Praha-Jinonice byla umístěna návěst „Neplatné návěstidlo“, i když ve skutečnosti předvěst PŘL vjezdového návěstidla L žst. Praha-Jinonice platila;
- kdy byl na železničním přejezdu mezi Vlkančí a Golčovým Jeníkovem zjištěn zúžený žlábek pro okolek drážního vozidla a dle zjištění na místě se jednalo o dlouhodobou závadu. Projíždějící drážní vozidla najížděla až do přejezdové vozovky, přičemž část panelu již byla jízdou drážních vozidel vyštípana;
- kdy na železničním přejezdu P3467, v km 7.527, mezi Jiřetínem pod Jedlovou a Dolním Podlužím, byly zjištěny ve dvou kvadrantech extrémně špatné a nedostatečné rozhledové délky pro nejpomalejší silniční vozidlo $L_p = 35$ m a $L_p = 19$ m, i když tam měla být dosažena minimální rozhledová délka $L_p = 110$ m pro traťovou rychlost 50 km/h. Na tom samém železničním přejezdu byla dokonce v jednom kvadrantu naměřena nulová hodnota rozhledu pro řidiče silničního vozidla a rovněž délka pro zastavení nebyla dodržena;
- kdy bylo v zastávce Malý Beranov zjištěno, že jediná přístupová cesta na nástupiště vede přes koleje s tím, že přes trať není vybudován přechod;



- kdy na železničním přejezdu P5862, v km 23.741, mezi Chřenovicemi a Budčicemi, byl sloupek s výstražným křížem zlomen a nacházel se na travnaté ploše u železničního přejezdu. V opačném směru byl druhý výstražný kříž doplněn silniční značkou „Stůj, dej přednost v jízdě!“ otočen rovnoběžně s přejezdovou komunikací, takže uživatel pozemní komunikace značení neviděl; 
- kdy byl na železničním přejezdu v České Třebové sloupek s výstražným křížem zlomen a nacházel se na travnaté ploše u železničního přejezdu a v místě jeho ukotvení byly stopy silničního vozidla, které sloupek zlomilo. 
- kdy na trati Studenec – Křižanov bylo zjištěno na 1700 metrech cca 27 % značně poškozených pražců a 30 % nedotažených nebo chybějících upevňovadel. Problémy byly i se zaštekováním kolejového lože.

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:

- kdy při ověřování průměru kol dvojkolí byly zjištěny závady na jízdnicích profilech kol a také na brzdových kotoučích. Z celkem osmi kontrolovaných vozů používaných dopravcem při provozování drážní dopravy zařazených ve vlacích kategorie IC byly u čtyř zjištěny nedostatky. Dopravce vozidla, u kterých byly zjištěny nedostatky, ihned vyřadil z provozu a zajistil jejich opravu;
- kdy v sedmi vlacích zjistila Drážní inspekce, že u devíti osobních vozů nefunguje blokování nástupních dveří a cestující nebyli na tuto skutečnost upozorněni.
- kdy při SD v dopravně Třemešná ve Slezsku bylo zjištěno, že vzhledem k času pravidelného příjezdu vlaku Os 20606 v 10:40 h a času pravidelného odjezdu vlaku Sp 1663 v 10:42 h je stáním drážních vozidel vlaku Os 20606 na koleji č. 1u, přes úrovnňový přechod v km 0,049 (do doby uvolnění přechodu), znemožněn přístup osob do prostor veřejnosti přístupných, ve směru přístupové cesty od pozemní komunikace, silnice č. I/57, a tím znemožněn případný nástup těchto osob do vlaku Sp 1663; 

- kdy při odjezdu vlaku intercity ze stanice Olomouc hl. n. bylo Drážní inspekci přímo na nástupišti zjištěno, že nejsou uzavřeny všechny nástupní dveře vlaku, čímž nebylo zaručeno, že je spolehlivě ukončen výstup a nástup cestujících, přestože strojvedoucí obdržel patřičné návěsti k výpravě vlaku. Doprovod vlaku nerespektoval základní a elementární zásady při provozování drážní dopravy;
- kdy byl vykonáván opakovaně státní dozor týkající se dávání zvukových návěstí „Pozor“ před železničními přejezdy. Při těchto dozorech byla zjištěna řada nedostatků. Byly zaznamenány případy, kdy strojvedoucí místo před šesti přejezdy dal zvukovou návěst pouze ve dvou případech, kdy strojvedoucí vlaku dával zvukovou návěst pouze ve 14 případech z 29, nebo, že strojvedoucí na 46 železničních přejezdech dal zvukovou návěst pouze devětkrát;
- kdy na základě zjištění z SD byl jeden vůz manipulačního vlaku vyřazen z vlaku pro špatný technický stav, kdy byla zjištěna chybějící záchytky dvojkolí a šroub záchytky dvojkolí byl zaklíněn mezi ložiskovou skříň a rozsochou podvozku;
- kdy rychlík ve stanici Suchdol nad Odrou zastavil pouze prvními dveřmi prvního vozu u nástupiště a cestující museli vystupovat mimo nástupiště.

Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2013	
Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
Mimořádné události (zjišťování příčin a okolností vzniku, nahlášení, vedení spisu atd.)	141x
Nevyhovující technický stav železničních přejezdů	94x
Provoznoschopnost dráhy (měření, kontrola, údržba)	68x
Vybavenost stanic a zastávek	49x
Činnost pověřené osoby na místě vzniku MU	45x
Nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech	43x
Viditelnost návěstí a návěstidel a stav návěstní soustavy	18x
Drážní vozidla a vlakové soupravy (vybavení, sestavení, závady drážních vozidel)	13x
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 odstranění zjištěných nedostatků. Při 23 SDN bylo zjištěno celkem 9 nedostatků. V případě, že ani po tomto zjištění nebyla příslušným provozovatelem zjednána náprava, byl o těchto případech vyrozuměn příslušný drážní správní úřad, který má podniknout další kroky v této oblasti.

To, že výkon SD je důležitý i z hlediska prevence vzniku MU, je dobře patrné na činnosti pověřených osob Drážní inspekce, kdy bezprostředně zasáhly 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 ve vlaku osobní dopravy, kdy bylo při výkonu státního dozoru zjištěno nefungující blokování nástupních dveří u osobního vozu, který byl zařazen do vlaku vyšší kvality a jež mohl jet až rychlostí 160 km/h. V tomto vlaku tak bylo včasným a bezprostředním zásahem ze strany Drážní inspekce jednoznačně zabráněno možnému přímému ohrožení cestujících a byla zajištěna jejich bezpečnost. Navíc v tomto případě příslušný provozovatel přijal kromě zajištění bezpečnosti na místě samotném i další opatření, které má v budoucnu předcházet těmto závadám.

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 2013 Drážní inspekce tematickým výkonem SD zvýšenou pozornost těmto oblastem:

- provozování drah v zimních podmínkách a dodržování dávání zvukové slyšitelné návěsti „Pozor“ před železničními přejezdy.
- zajištění brzdových zdrží – Při tomto tematickém státním dozoru bylo zkontrolováno celkově 107 tažených drážních vozidel a 23 hnacích drážních vozidel, a to napříč celou Českou republikou. Při těchto SD nebyly zjištěny nedostatky.
- označení služebních přechodů zákazem vstupu – Vzhledem ke značnému množství MU, kdy dojde ke sražení osoby s drážním vozidlem ve stanicích, rozhodla se Drážní inspekce prověřit stav označení služebních přechodů zákazem vstupu. Při takto zaměřených SD bylo zkontrolováno celkem stanic 134, kdy bylo zjištěno 34 nedostatků.

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 2013 formou SD Drážní inspekce **zkontrolovala nebo provedla preventivní činnost na 236 železničních přejezdech a přechodech**. Na 70 z nich bylo zjištěno celkem 130 nedostatků.

Nejzávažnějšími nedostatky a pochybeními ze strany provozovatele dráhy bylo nezajištění patřičných rozhledových poměrů, čímž došlo ke snížení bezpečnosti železničního přejezdu a stížení možnosti přejetí (přechodu) ze strany uživatele pozemní komunikace. Dalšími nedostatky byly technického charakteru, týkající se stavu přejezdu (umístění ochranného klínu, stav přejezdové vozovky, stav žlábků pro okolek drážního vozidla). Na základě vykonaných SD Drážní inspekce zjistila mírný pokles podílu nedostatků na jeden železniční přejezd oproti roku 2012, nicméně oproti minulým letům je toto číslo stále vysoké.

Stejně jako v minulém roce bylo i v roce 2013 nepříjemným zjištěním, že provozovatelé drah nedodržují a neplní své povinnosti, které jim ukládají právní předpisy. Drážní inspekce, ze své pozice nezávislého vyšetřovacího a kontrolního orgánu, na všechny zjištěné nedostatky provozovatele dráhy upozornila a o svých zjištěných ve smyslu platných právních předpisů rovněž informovala Drážní úřad.

Nejčastějšími závadami na železničních přejezdech v roce 2013 byly:

- nedostatečné rozhledové poměry – závady v 35 případech

- technický stav železničního přejezdu – závady v 29 případech
- umístění návěstidla výstražný kolík s návěstí „Pískejte“ – závady v 26 případech
- viditelnost výstražníků a výstražného kříže z pozemní komunikace – závady ve 3 případech

Vývoj státních dozorů a prevence na železničních přejezdech			
Rok	Počet	Zjištěných nedostatků	Podíl na jeden železniční přejezd
2006	656	63	0,10
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
2013	236	130	0,55

Výkon SD na základě podnětů

V rámci prošetřování podnětů a stížností občanů a institucí formou **SD** byly zkontrolovány 4 železniční přejezdy, 3 vlakové soupravy, 2 železniční stanice, 2 úseky železniční trati a jeden podnět se zabýval činnostmi při provozování drážní dopravy.

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, které Drážní inspekce nevyřídila a neprověřovala v rámci výkonu SD, bylo dle stanovených postupů přeposláno na příslušný drážní správní úřad, který na ně měl následně patřičně reagovat.

Mezi nejzávažnější nedostatky zjištěné Drážní inspekcí v roce 2013 díky podnětům občanů a institucí patří technický stav tratě a špatný stav železničního přejezdu.

Výkon státního dozoru na základě podnětu		
Kontrolovaná oblast	Počet dozorů	Počet nedostatků
Železniční přejezd	4	1
Železniční stanice	2	1
Vlaková souprava	3	0
Úsek železniční trati	2	2
Provozování drážní dopravy	1	0
Celkem	12	4

SHRNUTÍ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

Jak již bylo zmíněno v úvodu, vývoj výkonu SD na Dražní inspekci v roce 2013 prošel významnou změnou oproti předcházejícím letům. Nicméně Dražní 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 vyhledávání potencionálních bezpečnostních rizik. I přes veškeré změny Dražní inspekce svými výsledky v oblasti SD v roce 2013 prokázala svou velmi důležitou preventivní roli pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

V roce 2013 vykonala Dražní inspekce celkem **1 055 státních dozorů** včetně preventivní činnosti, **a to na základě pokynu z Ministerstva dopravy**. Tuto činnost Dražní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku mimořádných událostí. Výkonem SD a preventivní činností ve věcech drah bylo v roce 2013 zjištěno **celkem 568 nedostatků**. Při preventivní činnosti Dražní inspekce např. prověřuje, zda je funkční spojení mezi výpravčím (dispečerem) a strojvedoucím vlaku, aby v případě nebezpečí bylo možno okamžitě zareagovat a zastavit provoz nebo vlak, kontroluje viditelnost návěstidel, technický stav drážních vozidel (například funkční pískovací zařízení na lokomotivách nebo brzdy), ale taky, zda strojvedoucí „houkají“ před přejezdy zabezpečenými pouze výstražnými kříži a varují tak řidiče, že se k přejezdu blíží vlak, kontroluje, zda výpravčí správně informují strojvedoucí o změnách na trati nebo zda „neujíždí“ cestujícím před nosem s přípojnými vlaky, zda je zajištěna bezpečnost cestujících v železničních stanicích při příchodu k vlaku atd. Dražní inspekce v rámci namátkových inspekcí kontroluje i zaměstnance mající v náplni údržbu tratí, aby kvůli chybějícím nebo nedotaženým upevňovacím prvům nevykolejilo drážní vozidlo nebo kvůli nedostatečným rozhledovým poměrům v okolí přejezdu nedošlo ke střetnutí vlaku s uživateli přejezdu, dále zaměstnance, kteří mají na starosti údržbu drážních vozidel a jejich technické prohlídky, aby např. byly v pořádku brzdy, aby bylo funkční blokovací zařízení nástupních dveří za jízdy vlaku. Preventivní činnost se odehrává v určitém místě a určitém čase s omezeným zaměřením a to, že nejsou zjištěny nedostatky, ještě není potvrzením toho, že je vše v pořádku.

Velkou pozornost při výkonu SD Dražní inspekce věnovala železničním přejezdům, kde dochází k mírnému poklesu počtu zjištěných nedostatků. V průběhu roku 2013 formou SD a preventivní činností Dražní inspekce **zkontrolovala 236 železničních přejezdů a přechodů**, na nichž bylo **zjištěno 130 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 12 státních dozorů, při nichž byly zjištěny 4 nedostatky.

Dražní inspekce dělá vše proto, aby se nehody jako Studénka v roce 2008 nebo vykolejení osobního vlaku v Ústí nad Labem z roku 2010, vykolejení osobního vlaku po projetí návěstidla v Ostravě v roce 2011 nebo srážka osobního a manipulačního vlaku ve Vodňanech a další nejenže neopakovaly, ale aby k nim vůbec nedošlo. To, že je státní dozor zároveň nenahraditelným nástrojem pro udržení kvalifikační úrovně inspektorů Dražní inspekce díky kontaktu s realitou každodenního provozu, je jen přidanou hodnotou.

Podněty Dražní inspekce na drážní správní úřady

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

V roce 2013 byly na příslušný drážní správní úřad podány celkově dva podněty, které se týkaly převážně označování názvů zastávek.

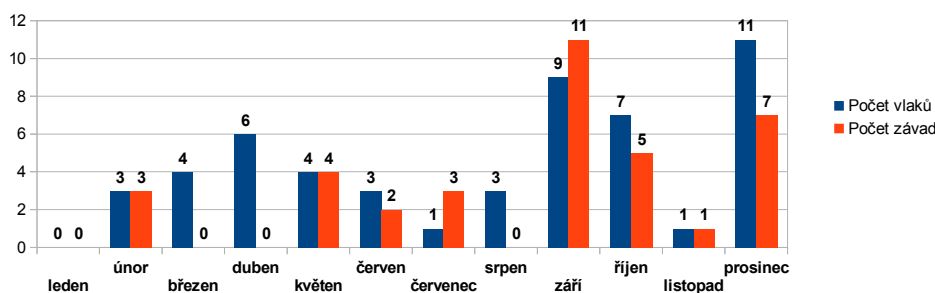
Výkon kontrol kultury cestování

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.

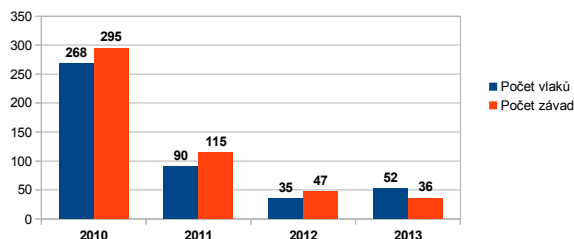
Dražní inspekce roce 2013 zkontrolovala celkem 52 vlaků, kde zjistila 36 závad. Ministerstvo dopravy na základě výše provedených kontrol kultury cestování udělilo smluvní pokutu o celkové výši 191 000 Kč. Závady se nejčastěji týkaly graffiti v interiéru nasazených drážních vozidel, vybavenosti hygienických zařízení vozu a také například řazení vlaků. 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. Pozitivní trend ve zlepšování kvality a kultury cestování byl v tomto roce viditelný, a to ve všech sledovaných oblastech. Ve srovnání s rokem 2010 došlo ke snížení zjištěných závad na jeden vlak téměř o 40 procent a poprvé počet zjištěných závad poklesl pod počet kontrolovaných vlaků. Tento trend potvrzuje snahu Ministerstva dopravy, ale samozřejmě i Českých drah, a. s., věnovat této problematice značnou důležitost a poskytovat odpovídající služby ve veřejné osobní dopravě.

Počet kontrol v roce 2013 oproti minulému roku mírně narostl, ovšem v žádném případě nedosahuje počtu, který byl v roce 2010 a 2011. Skokové snížení počtu kontrol v těchto letech byl zapříčiněn snížením počtu zaměstnanců Dražní inspekce v rámci úsporných opatření Ministerstva dopravy.

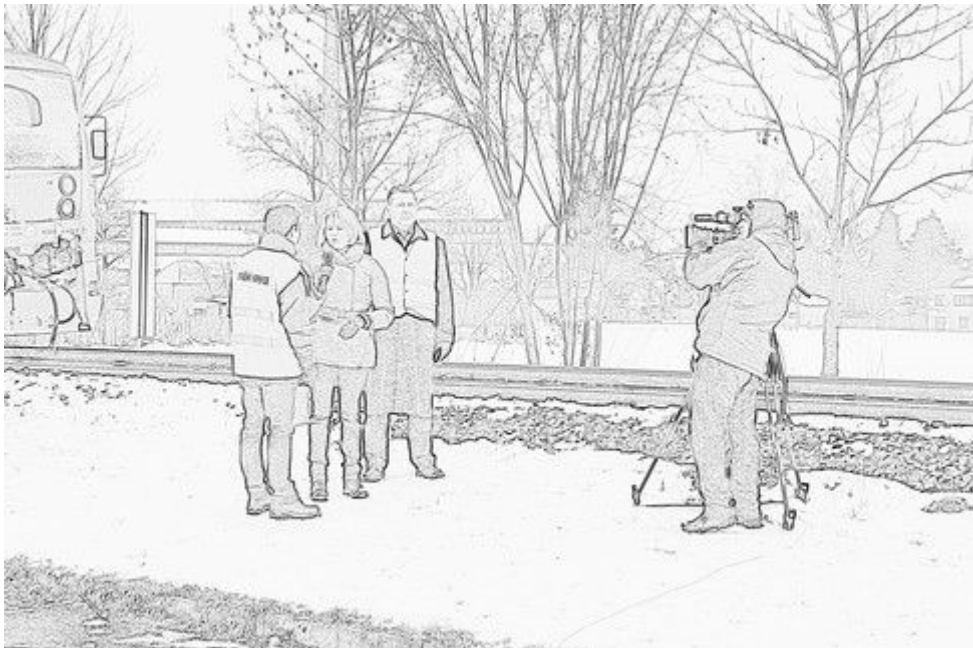
Vývoj kontrol kultury cestování
v roce 2013



Srovnání počtu kontrol kultury cestování
v letech 2010 - 2013



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 2013 pokračovala Drážní inspekce v systematické a otevřené komunikaci s veřejností a médií. 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 i profilu na sociální síti FaceBook, kde již má Drážní inspekce více než 500 příznivců. 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 inspekcí jako příkladnou a v případě potřeby se s důvěrou obracela na odpovědné zaměstnance Drážní inspekce s žádostí o doplňující informace.

Vydáváním **tiskových zpráv** informovala Drážní inspekce o mimořádných událostech velkého rozsahu, statistických výstupech, nezvykle vysokém počtu událostí nebo usmrčených na železnici v krátkém časovém úseku. Během roku 2013 Drážní inspekce vydala celkem **54 krátkých a 5 tiskových zpráv**, kterými informovala nejen média, ale i veřejnost, a předcházela šíření spekulací a mylných informací týkajících se aktuálních mimořádných událostí v drážní dopravě.

Vydané tiskové zprávy v roce 2013	Datum
Více nehod – méně usmrčených	2. 1.
Dnes ráno jely proti sobě dva vlaky	30. 1.
Tři střetnutí na přejezdu – 1 usmrčená	23. 2.
Sebevražda na kolejích přibylo	8. 4.
Preventivní kontroly odhalily bezprostřední ohrožení bezpečnosti	11. 10.

Dražní inspekce po celý rok 2013 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 2013 obdržela čtyři žádosti o informace.

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 2013 zaměřila na jednu z nejsmutnějších oblastí – zbytečné úrazy dětí a mládeže na železnici.

I v roce 2013 se Dražní inspekce podílela spolu s Českými drahami, Policií ČR a záchranářskými složkami Olomouckého kraje 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 potencionálního nebezpečí vyplývajícího z nezodpovědného chování v jejich okolí, který vycházel z aktuálních dat od Dražní inspekce.



Prevenici mezi dětmi a mládeží se Dražní inspekce věnovala i v rámci preventivní akce pořádané v Kralupech nad Vltavou v rámci sedmého ročníku Evropského týdne mobility. Akce se zaměřovala nejen na témata z oblasti dopravy, ale také ekologie a ochrany životního prostředí. Dražní inspekce se již stala tradičním účastníkem této akce a přednáška o bezpečnosti byla všemi účastníky vnímána jako přínosná a pro děti a mládež, která často využívá drážní dopravu, poučná.

V druhé polovině roku 2013 započala Dražní inspekce spolupráci s Policií České republiky ve Vsetíně, kde se podílela na přípravě preventivní akce určené pro druhý stupeň základních škol a první ročníky středních škol. Součástí připravované akce měla být fotosoutěž týkající se oblasti železnice a soubor preventivních přednášek.

HODNOCENÍ PREVENCE, OSVĚTY A MEDIÁLNÍ ČINNOSTI

V oblasti prevence, osvěty a mediální činnosti pokračovala Drážní inspekce v roce 2013, byť v omezenější míře, v trendu předchozích let.

V roce 2013 se Drážní inspekce podílela na pořádání několika preventivních akcí a účastnila se akcí **zaměřených na prevenci bezpečnosti v okolí železnice**, které byly **určeny** především **dětem a mládeži**. Již tradičně mohly děti shlédnout preventivní snímky Drážní inspekce v Preventivním vlaku a diskutovat s 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 Drážní inspekce opakovaně upozorňovala na rizika spojená s pohybem v obvodu železnice, nedodržováním pravidel silničního provozu i nesprávným chováním v dopravních prostředcích. Zároveň vždy důsledně připomínala, že je možné na jejich webových stránkách bezplatně stáhnout preventivní kampaně Drážní inspekce a následně je využít k nekomerčním prezentacím.

Jedním ze základních předpokladů bezpečné železnice je kvalitní a intenzivní práce na preventivních akcích. Zatímco vrchní inspektoři kontinuálně vykonávají státní dozory, jež odhalují nedostatky přímo v provozu, část Drážní inspekce 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. Ze statistik Drážní inspekce jasně vyplývá, že právě tyto způsoby porušování platných zákonů nesou s sebou ty nejtragičtější následky.

DALŠÍ ČINNOST DRAŽNÍ INSPEKCE



VNITŘNÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE

Činnost útvarů Drážní inspekce

Vývoj **personálních změn** v průběhu roku 2013 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 víkendu), ale ani jeden z návrhů nebyl schválen. I v roce 2013 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 **snižování 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 2013, stejně jako v předchozích letech, byl kladen důraz na semináře zaměřené na **průběžné vzdělávání a zvyšování odborné kvalifikace** zaměstnanců Drážní inspekce. Na rozdíl od předchozích období s omezeným počtem zaměstnanců a množstvím pracovních úkolů se tato podstatná oblast činnosti zabezpečovala s velkými obtížemi.

Tak jako v předcházejících obdobích, tak i v kalendářním roce 2013 **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 2013 byl **Územní inspektorát Brno** personálně stabilizován. V první polovině roku bylo hlavním tématem běžné práce Územního inspektorátu především šetření MU, v druhé polovině roku k tomuto hlavnímu tématu přibyla navíc obnovená prevence proti vzniku MU. V průběhu roku se podařilo odhalit řadu nedostatků týkajících se bezpečnosti železničního provozu, na což reagovala Drážní inspekce vydáním bezpečnostních doporučení, nebo výzvami k odstranění zjištěných nedostatků. Celkově lze konstatovat, že ve srovnání s předchozími roky byl průběh roku 2013 v obvodu Úl Brno trochu klidnější a méně hektický.

V roce 2013 proběhly na **Územním inspektorátu Praha** značné personální změny. Celkem došlo k odchodu čtyř vrchních inspektorů, což muselo chod Územního inspektorátu Praha zákonitě poznamenat. V určitém období pracovali pod vedením ředitele územního inspektorátu jen čtyři vrchní inspektori. V závěru roku nastoupili na územní inspektorát tři noví vrchní inspektori a v tomto období tedy probíhalo především zapracování nových kolegů a seznamování se se systémem a způsobem práce na Dražní inspekci. Vzhledem k uvedeným personálním změnám na územním inspektorátu Praha lze konstatovat, že průběh roku 2013, zejména jeho závěr, byl hektický a méně klidný ve srovnání s roky předchozími.

Stejně jako na ostatních územních inspektorátech i na územním inspektorátu v Praze došlo oproti předchozímu roku ke zvýšení počtu stížností od občanů, zejména v souvislosti s ohrožením bezpečnosti cestujících a se stavem železničních přejezdů.

Územní inspektorát Plzeň se na rozdíl od minulých let nemusel v roce 2013 zabývat personálními změnami, přestože celý rok plnil své úkoly a povinnosti s personálním podstavem jednoho vrchního inspektora. V listopadu se vrchní inspektor Územního inspektorátu Plzeň zúčastnil školení zaměstnanců drah – vleček v Plzni a v Českých Budějovicích, kde podával informace se zaměřením na zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí.

Územní inspektorát Plzeň zvládl základní poslání a činnost v oblasti šetření mimořádných událostí a prevence, přestože došlo k vícenásobnému navýšení počtu mimořádných událostí v kategorii „vlastní šetření“, tj. vypracování závěrečné zprávy a vydání bezpečnostního doporučení.

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 2013 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 2013 aktualizoval odbor inspekce metodiku šetření na místě MU s tím, že byly vytvořeny v PDF formátu jednotné formuláře, které na místě MU inspektora vedou a čímž je zajištěna jednota vyšetřování všech MU.

Koncem roku 2013 byla realizována investiční akce jejíž výsledkem byl vznik nové databáze v systémech Dražní inspekce, přičemž základním posláním této databáze byla práce s příchozími dokumenty tak, aby došlo k jejich sjednocení na jednom místě a přesné evidenci. **Deník příchozí pošty**, jak byla databáze pojmenovaná, plní úlohu nejen evidenční, ale pomohl usnadnit práci vrchních inspektorů při vkládání dokumentů do ostatních databází i spisové služby.

Během roku 2013 proběhla **aktualizace** vybraných **vnitřních předpisů**, která souvisela především se změnou platné legislativy.

Vnitřní kontrolní systém na Dražní inspekci je upraven služebním předpisem Dražní inspekce „Vnitřní kontrolní systém Dražní inspekce“. Po zrušení Komise interní kontroly a pozice vrchního rady, jež měl na starosti interní audit, v rámci úsporných opatření v letech 2010/2011, se na vnitřní kontrole Dražní inspekce podílí 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) apod.

Předběžná kontrola byla vykonávána kontinuálně v průběhu roku 2013 a týkala se jak oblasti finanční (ekonomicko-správní), tak i oblasti provozní (odborné), tj. agendy mimořádných událostí, státních dozorů apod. Totéž platí i o kontrolách průběžných a následných. Pravidelnou součástí kontroly byly inventury všech pokladen a cenin (každý měsíc) a porovnávání stavu majetkových účtů v účetnictví s evidencí majetku.

Pro zhodnocení vnitřních kontrol, vnitřního kontrolního systému Dražní inspekce a hlavních nedostatků, které zásadním způsobem nepříznivě ovlivnily činnost Dražní inspekce, včetně jejich příčin, je nutno konstatovat, že i pro rok 2013 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 2013 a jejich nedostatečný počet.

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

Dražní inspekce se rovněž v roce 2013 netýkaly ani odvody za porušení rozpočtové kázně či sankce podle zvláštních právních předpisů uvedených pod tabulkou v příloze č. 2 vyhlášky č. 416/2004 Sb., kterou se provádí zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), v platném znění.

Kontrola, kterou zahájil dopisem č. j. 408291/11/001981109471 ze dne 5. 9. 2011 Finanční úřad pro hlavní město Prahu (FÚ) k ověření, zda nevznikla odvodová povinnost porušením rozpočtové kázně převedením peněžních prostředků státního rozpočtu v únoru 2011 při výplatě odstupného, nebyla ani k 31. 12. 2013 ukončena.

Vzhledem k tomu, že je Dražní inspekce, a patrně nejen ona, vystavována systematickým kontrolám ze strany FÚ k ověřování, zda nedošlo k porušení rozpočtové kázně, přestože je více než zřejmé, že Dražní inspekce nemohla postupovat jinak, vynaložila veškeré úsilí, aby zabránila koliznímu stavu dvou i více právních norem, že postupem nevznikla státu žádná škoda, resp. zabránila vzniku škody, navrhla, aby Ministerstvo dopravy iniciovalo změnu zákona č. 218/2000 Sb., rozpočtová pravidla, v platném znění, spočívající v upřesnění definice porušení rozpočtové kázně, resp. že se ve výše uvedených případech o porušení rozpočtové kázně nejedná. Takové „kontroly“, které mají evidentně nulovou efektivitu, zbytečně zatěžují státní rozpočet (tedy veřejné finance) a zúčastněné instituce, tj. jak organizační složky státu, které se mohou plně věnovat své primární činnosti, tak i FÚ, který se zase může naplno zabývat efektivnějším výběrem daní a boji proti daňovým únikům.

Žádné další kontroly na DI vykonány v roce 2013 nebyly.

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 Dražní inspekce podle účetních závěrek **majetek** (viz tabulka):

kategorie majetku	stav k 31. 12. 2013
Software (013)	2 036 778,00 Kč
drobný dlouhodobý nehmotný majetek (018)	705 996,45 Kč
umělecká díla a předměty (032)	126 000,00 Kč
samostatné movité věci a soubory movitých věcí (022)	11 841 184,01 Kč
drobný dlouhodobý hmotný majetek (028)	8 968 358,17 Kč

Celkem Dražní inspekce v roce 2013 hospodařila s majetkem 25 732 579,60 Kč. V rámci úspor prostředků státního rozpočtu Dražní inspekce přehodnotila některé své výdaje a co nejvíce jich odložila do dalšího období.

V roce 2013 měla Dražní inspekce přiděleny prostředky ze státního rozpočtu na investice ve výši 2 milióny Kč. Tyto určené prostředky na obnovu vozového parku nebyly z důvodu úspor v roce 2013 vyčerpány a realizace akce byla přesunuta až do roku 2014.

Protikorupční opatření a stížnosti

V rámci prevence a podezření na korupční jednání zaměstnanců Dražní inspekce měla veřejnost možnost využít **Protikorupční linku 199** k nahlášení takového jednání. V roce 2013 nemá Dražní inspekce informaci, že by **došlo k nahlášení** podezření z korupčního jednání zaměstnanců Dražní inspekce, čímž se potvrdila vysoká profesionalita zaměstnanců i Dražní 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 Dražní 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.

Dražní inspekce v roce 2013 dbala zvýšené pozornosti týkající se nevhodného chování zaměstnanců Dražní inspekce. V souvislosti s možností nevhodného chování byla i v roce 2013 aktivní e-mailová adresa **stiznosti@dicr.cz**, kam se mohl kdokoliv obrátit se svými připomínkami k chování zaměstnanců Dražní inspekce. **V roce 2013 nemusela Dražní inspekce řešit žádné takové podezření.**

Legislativní činnost Dražní inspekce

V roce 2013 Dražní inspekce na internetových stránkách Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví zjistila, že byla vydána změna **Z2 ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody**, která je přílohou vyhlášky č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Tato změna nabyla účinnosti od března 2013. Dražní inspekce nebyla oslovena o stanovisko v rámci schvalovacího procesu změny normy a vzhledem k tomu, že považovala změnu Z2 normy ČSN 73 6380 za přímé ohrožení bezpečnosti drážní a silniční dopravy, a z důvodu zjevného nesouladu změny Z2 normy ČSN 73 6380 s právními předpisy a rozporu s ochranou oprávněného zájmu (zejména nové hodnocení a výpočet rozhledových poměrů a popření významu nejpomalejšího silničního vozidla), podala v souladu s § 6 písm. g) zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, podnět na okamžité zrušení změny Z2 ČSN 73 6380 Železniční

přejezdy a přechody. Navržené, resp. schválené změny v ČSN 73 6380 mj. zásadním způsobem měnily hodnocení rozhledových poměrů L_p , snížily současně předepsané hodnoty až o 47 %, což mělo bezpochyby negativní vliv na bezpečnost na železničních přejezdech, a pozitivní vliv pouze pro provozovatele dráhy, kteří již nemuseli udržovat rozhledové poměry v potřebné kvalitě. Úprava normy se týkala především železničních přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem, kterých je na české železniční síti bezmála polovina a ročně se na nich stane okolo 80 střetnutí, přičemž v 15 případech se jedná o střetnutí vlaku s nákladním automobilem, autobusem nebo traktorem, tedy vozidly s nižší akcelerací. Původní norma počítala, že nejpomalejší silniční vozidlo jede maximálně rychlostí 5 km/h. Tato definice nejpomalejšího silničního vozidla byla změnou Z2 přejezdové normy zcela zpochybněna a konstrukce výpočtu rozhledových poměrů pro tato vozidla byla od základu přestavěna tak, že odpovídala spíše „klasickému“ silničnímu vozidlu. Proti tomuto faktu se ještě před nabytím platnosti Dražní inspekce ohradila a své námitky na znění normy včetně zdůvodnění zaslala nejen Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, ale také Ministerstvu dopravy, Dražnímu úřadu a BESIPu, avšak ve svých snahách o neuvedení normy v platnost nezískala podporu. Tu se podařilo nalézt až u Ředitelství silnic a dálnic a Dopravní fakulty ČVUT, se kterými následně **společným postupem vytvořili tlak na změnu nebezpečné normy**. Přejezdová norma vyžadovala od nejpomalejšího silničního vozidla pohyb rovnoměrně zrychlený bez omezení maximální možné dosažitelné rychlosti. Podle Dražní inspekce se zpracovatelé změny normy dostatečně nezabývali otázkou, co když nebude z nějakého důvodu možné, aby vozidlo jelo rychleji, např. neumožňuje-li to stav přejezdu nebo stav vozovky za přejezdem. Tvůrci změny Z2 při zpracování normy nevzali v úvahu platnou legislativu, když počítali s jednáním řidiče automobilu nad rámec zákona. Dle normy měl řidič nejpomalejšího silničního vozidla povinnost za hranicí nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu rovnoměrně zrychlovat, přičemž v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích se pouze v § 28 odst. 3 hovoří o tom, že ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h. Svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km/h. O nejmenší rychlosti přejíždění není v zákoně ani slovo a je ponecháno na uvážení řidiče, jakou rychlost zvolí. **Díky snaze Dražní inspekce, Ředitelství silnic a dálnic a Dopravní fakulty ČVUT se podařilo docílit zrušení změny Z2 přejezdové normy a navrácení se k původnímu, bezpečnému stavu.** Dražní inspekce **v případě dalších pokusů o změnu normy bude požadovat do této normy zapracovat bezpečnostní doporučení**, které stanovuje, že při modernizaci nebo rekonstrukci přejezdu má být přejezd zabezpečen nejen světelnou signalizací, ale i závorami. Tento způsob zabezpečení přejezdu je dle dlouhodobých statistik Dražní inspekce nejméně rizikový.

Příklad 1:

Přejezd na účelové komunikaci s použitím dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ s úhlem křížení 90°, traťová rychlost 60 km.h⁻¹, šířka přejezdu 6,5 m, délka vozidla 22 m:

Původní verze normy:

Podle změny Z1 je konstantní rychlost přejíždění přes železniční přejezd pro rychlost nejpomalejšího silničního vozidla 5 km.h⁻¹.

Nová verze normy:

Podle změny Z2, pro rychlost nejpomalejšího silničního vozidla 5 km.h⁻¹, které se dále pohybuje rovnoměrně zrychleným pohybem 1,2 m. s², musí řidič tohoto vozidla při opuštění nebezpečného pásma přejezdu zádí vozidla jet rychlostí 29,77 km.h⁻¹.

Pokud tedy řidič tohoto vozidla před přejezdem zastaví, neuvidí příjíždějící drážní vozidlo, přičemž se logicky rozjede, aby překonal přejezd, tak musí jet takovou rychlostí, aby při opuštění přejezdu jel rychlostí téměř 30 km.h⁻¹. Pokud řidič tohoto vozidla nebude moci této rychlosti dosáhnout (těžký náklad, komunikace ve stoupání, stav vozovky) a dojde ke střetnutí na železničním přejezdu, pak bude jediným viníkem takovéto události řidič tohoto vozidla, i když nemohl příjíždějící drážní vozidlo vidět. Přitom např. z hlediska zajištění rozhledu bude vše naprosto v pořádku a rozhled bude odpovídat platné technické normě, pokud provozovatel dráhy např. zajistí rozhledovou délku 132 m při rychlosti drážního vozidla 60 km.h⁻¹.

Příklad 2:

Přejezd na účelové komunikaci bez použití dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ s úhlem křížení 90°, traťová rychlost 60 km.h⁻¹, šířka přejezdu 6,5 m, délka vozidla 22 m:

Původní verze normy:

Podle změny Z1, pro rychlost nejpomalejšího silničního vozidla 5 km.h⁻¹, vyjde výpočtem hodnota $L_p = 342$ m. Vlak při rychlosti 60 km.h⁻¹ dorazí na přejezd ze vzdálenosti 342 m za 20,52 s. Nejpomalejší silniční vozidlo dlouhé 22 m potřebuje 20,52 s k tomu, aby přejelo přes železniční přejezd a opustilo jeho nebezpečné pásmo.

Nová verze normy:

Podle změny Z2, pro rychlost nejpomalejšího silničního vozidla 5 km.h⁻¹, které se dále pohybuje rovnoměrně zrychleným pohybem, vyjde hodnota $L_p = 178$ m. Vlak při rychlosti 60 km.h⁻¹ dorazí na přejezd ze vzdálenosti 178 m za 10,68 s. Pokud nejpomalejší silniční vozidlo dlouhé 22 m nedokáže zrychlovat tak, jak mu v podstatě nařizuje norma, přejede přes železniční přejezd za 20,52 s, **nestihne tedy přes přejezd přejet** včas a opustit jeho nebezpečné pásmo a dojde tak k mimořádné události – střetnutí na železničním přejezdu.

ZÁVĚR

Rok 2013 byl pro Dražní inspekci jedenáctým rokem její existence a i v tomto roce pokračoval trend, kdy se musela potýkat s **odchody** již zkušených a **zaučených** inspektorů **do soukromého sektoru**, nebo státem financovaných společností, které nabízely výrazně vyšší finanční ohodnocení jejich práce a do jisté míry paradoxně i větší jistotu a stabilitu zaměstnání. Dražní inspekce několikrát v průběhu roku předložila **návrh na řešení nepříznivého stavu** převodem finančních prostředků z běžných výdajových účtů na platy v rámci rozpočtu Dražní inspekce, kterým by se **bez dopadu na státní rozpočet** řešil systémový nedostatek z počátku existence Dražní inspekce, kdy se nepočítalo s nepřetržitým provozem, tj. nebyly vyčleněny finanční prostředky na povinné příplatky (práce v noci, práce o víkendu), ale ani jeden z návrhů nebyl schválen.

V roce 2013 Dražní inspekce evidovala celkem **3 968 MU**, což je o 194 MU méně než v roce 2012. Počet MU se nejvíce meziročně snížil na dráze celostátní o 186 (18,9 %), naopak nejvíce vzrostl na dráze trolejbusové o 73 MU. Následky nehod však tento příznivý směr nenásledovaly, když Dražní inspekce zaznamenala **234 usmrcených osob**, což je stejná hodnota jako v roce 2012. Počet usmrcených osob se nepatrně snížil na dráze celostátní (o 7), na dráze regionální byl naopak zaznamenán nepatrný nárůst (o 5). Příznivější trend byl zaznamenán u počtu **zraněných osob**, kterých Dražní inspekce v roce 2013 evidovala **622**, což je o 45 osob méně než předchozí rok. Nejvýraznější pokles počtu zraněných osob v porovnání s rokem 2012 byl zaznamenán na dráze celostátní (o 41) a na dráze regionální (o 18). Počet zraněných osob se nepatrně zvýšil na dráze tramvajové (o 10), na ostatních dráhách jsou počty obdobné s předchozím rokem.

V roce 2013 se na dráhách stalo celkem 5 závažných nehod, přičemž 2 na dráze celostátní a 3 na dráhách tramvajových. Počet závažných nehod se ve srovnání s rokem 2012 snížil o 3 případy. **Celková odhadnutá škoda** vzniklá při MU činila **311 milionů Kč**.

Celkové statistiky počtu MU kopírují i nehody, které mají na celkové následky nejvýraznější vliv, a to **střety drážních vozidel s osobami** na dráze celostátní, regionální a vlečkách. V roce 2013 se stalo celkem **243 těchto nehod** (2012 – 267), bylo při nich **usmrceno 199 osob** (2012 – 197) a dalších **47 osob zraněno** (2012 – 68). Všechny tyto MU byly způsobeny neopatrným chováním zúčastněných osob a v rekordním počtu případů (82 %) skončily jejich smrtí (2012 – 74 %). 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. Je však potřeba zmínit, že poměrně velká část těchto nehod je způsobena osobami, které zjevně jednaly v sebevražedném úmyslu.

V roce 2013 vykonala Dražní inspekce celkem **1 055 státních dozorů včetně preventivní činnosti**, a to na základě pokynu z Ministerstva dopravy. Tuto činnost Dražní inspekce považuje za jednu z nejlepších prevencí vzniku mimořádných událostí. Výkonem SD a preventivní činností ve věcech drah bylo **v roce 2013 zjištěno celkem 568 nedostatků**.

Velkou pozornost při výkonu SD Dražní inspekce věnovala železničním přejezdům, kde dochází k mírnému poklesu počtu zjištěných nedostatků. V průběhu roku 2013 formou SD a preventivní činností Dražní inspekce **zkontrolovala 236 železničních přejezdů a přechodů**, na nichž bylo **zjištěno 130 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 12 státních dozorů, při nichž byly zjištěny 4 nedostatky.

V roce 2013 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 odpovědná za komunikaci s veřejností **soustavně pracuje na osvětě, uvědomění a přijetí základních bezpečnostních principů v řadách veřejnosti**. Tento způsob prevence je zaměřen především na **minimalizaci potencionálně rizikových situací**, jako například chůze po kolejích, přecházení kolejí v místech veřejnosti nepřístupných a nedodržování pravidel silničního provozu.

V roce 2013 Dražní inspekce na internetových stránkách Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví zjistila, že byla **vydána změna Z2 ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody**, která je přílohou vyhlášky č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Navržené, resp. schválené změny v ČSN 73 6380 mj. zásadním způsobem měnily hodnocení rozhledových poměrů L_p , snížily současně předepsané hodnoty až o 47 %, což mělo bezpochyby negativní vliv na bezpečnost na železničních přejezdech, a pozitivní vliv pouze pro provozovatele dráhy, kteří již nemuseli udržovat rozhledové poměry v potřebné kvalitě. **Díky snaze Dražní inspekce, Ředitelství silnic a dálnic a Dopravní fakulty ČVUT se podařilo docílit zrušení změny Z2 přejezdové normy a navrácení se k původnímu, bezpečnému stavu**. Dražní inspekce v případě dalších pokusů o změnu normy bude požadovat do této normy zapracovat bezpečnostní doporučení, které stanovuje, že při modernizaci nebo rekonstrukci přejezdu má být přejezd zabezpečen nejen světelnou signalizací, ale i závorami. Tento způsob zabezpečení přejezdu je dle dlouhodobých statistik Dražní inspekce nejméně rizikový.

Dražní inspekce v průběhu roku 2013 svědomitě plnila všechny stanovené cíle a i pro další desetiletí by chtěla představovat jistotu nezávislého a objektivního šetření mimořádných událostí.