



Výroční zpráva 2014

Obsah

Dvanáctý rok činnosti Drážní inspekce.....	5
Základní personální údaje.....	6
Mimořádné události.....	7
mimořádné události.....	8
Mimořádné události na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	9
Mimořádné události na neželezničních dráhách a v metru.....	10
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	11
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	12
Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	14
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2014.....	15
Přehled nejzávažnějších MU.....	16
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	31
Správní řízení.....	38
Evropská železniční agentura.....	38
Prevence a osvěta.....	39
Výkon státního dozoru.....	41
Výkon státního dozoru.....	42
Rozbor státních dozorů a činnosti Drážní inspekce.....	43
Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD.....	44
Závažná zjištění při výkonu SD.....	44
Tematické státní dozory.....	46
Výkon státního dozoru na železničních přejezdech.....	48
Výkon kontrol kultury cestování.....	49

DVANÁCTÝ 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 šetření a dozorování mimořádných událostí za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na dráhách. Nedílnou součástí je výkon státního dozoru ve věcech drah, kterého Dražní inspekce využívala i v oblasti prevence a bezpečnosti drážního provozu, respektive předcházení mimořádných událostí.

Dražní inspekce při své činnosti především prověřovala 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 státního dozoru v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a jejich předcházení na všech dráhách, to je, zda provozovatelé šetří mimořádné události objektivně, správně a zda přijímají účinná opatření.

Dlouholetou dosavadní praxi při výkonu státního dozoru ve věcech drah výrazným způsobem změnila novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále také zákon č. 266/1994 Sb.), která začala platit od 1. 5. 2014. Touto novelou byl § 59 zákona č. 266/1994 Sb., který upravoval právě výkon státního dozoru ve věcech drah, výrazně redukován, tj. **byla vypuštěna** oprávněnost vyzvat k odstranění zjištěných nedostatků a především **povinnost dopravce a provozovatele dráhy odstraňovat** ve stanovené lhůtě **nedostatky** zjištěné při výkonu státního dozoru ve věcech drah. Jedinou zákonnou povinností provozovatele dráhy a drážní dopravy je tak v současné době pouze poslat zprávu, jak se zjištěními Dražní inspekce naložil. Součástí státního dozoru ve věcech drah tak v současné době není (ve smyslu zákonů č. 266/1994 Sb. a č. 255/2012 Sb.) náprava zjištěných chyb a nedostatků, popřípadě ukládání sankcí za zjištěné nedostatky, ale zjišťuje se jím jen stav věci.

Dražní inspekce se při své činnosti řídí zejména 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, samozřejmě do té míry, aby nebylo zmařeno samotné šetření mimořádné události. Dražní inspekce informuje o nehodách i o výsledcích preventivních kontrol prováděných formou státních dozorů a poukazuje přitom na rizika ohrožující bezpečnost. Kromě toho provádí veřejnou osvětu – vše s cílem předcházet vzniku MU na dráhách. **Otevřená komunikace je tedy nedílnou součástí činnosti Dražní inspekce**, zakončením, bez něhož by šetření nehod ani preventivní kontroly neměly patřičný význam.

Během roku 2014 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 2014 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.

Ve druhé polovině roku 2014 byla na Drážní inspekci provedena kontrola hospodaření organizace Odborem auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy (O 040 MD). Bohužel se opakovala situace z roku 2011, kdy se v protokolu z kontroly účelově lhalo a manipulovalo s fakty a závěry kontroly měly sloužit jako podklad pro výměnu vedení Drážní inspekce. Právě na základě těchto velmi negativních zkušeností DI striktně požadovala a uplatňovala postupy dle zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), což kontrolní skupina prezentovala jako maření kontroly. Dříve, než byla kontrola dle kontrolního řádu řádně ukončena, Ministerstvo dopravy mediálně prezentovalo výsledky kontroly a Drážní inspekce byla veřejně obviněna z nevhodného nakládání s veřejnými prostředky a nekalostí. Z výsledného protokolu o kontrole pak jednoznačně vyplývá, že vyjma jedné chybně zaúčtované faktury nebyly zjištěny jakékoliv nedostatky v hospodaření a činnosti DI, stejně jako při předchozích kontrolách.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Vývoj **personálních změn** v prvním pololetí roku 2014 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. V polovině roku vyslovil zřizovatel, tj. Ministerstvo dopravy, souhlas s převodem finančních prostředků, které Drážní inspekce nespotřebovala v předchozích letech na provozních výdajích, na platové výdaje, což Drážní inspekci umožnilo znovu zavést plný počet čtyř pohotovostních pracovišť a naplnit plný počet 53 systemizovaných míst. Nicméně tento jednorázový převod finančních prostředků nadále neřeší systémový nedostatek z počátku existence Drážní inspekce, kdy se nepočítalo s nepřetržitým provozem, tj. nebyly vyčleněny finanční prostředky na povinné příplatky.

V roce 2014, 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.

Kvalifikační struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	s VŠ vzděláním II. stupně	27	50,94
	s VŠ vzděláním I. stupně	6	9,43
	se SŠ vzděláním	19	35,85
	s nižším vzděláním	1	1,89
	celkem	53	98,11

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20 - 30 let	12	20,75
	31 - 40 let	12	22,64
	41 - 50 let	11	20,75
	51 - 60 let	8	15,09
	nad 60 let	10	18,87
	celkem	53	98,11

Zaměstnanost žen		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	ženy	9	16,98

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

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.

Kategorizace mimořádných událostí Drážní inspekcí (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 (alespoň 5 mil. Kč).

Nehodou je srážka nebo vykolejení drážního vozidla, nejsou-li závažnou nehodou, střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací nebo mimo ně, smrt nebo újma na zdraví osob, vzniklá v souvislosti s pohybujícími se drážními vozidly, dále požáry drážních vozidel a jiné mimořádné události na zařízení dráhy za podmínky vzniku značné škody (od 500 tis. Kč a zároveň méně než 5 mil. Kč).

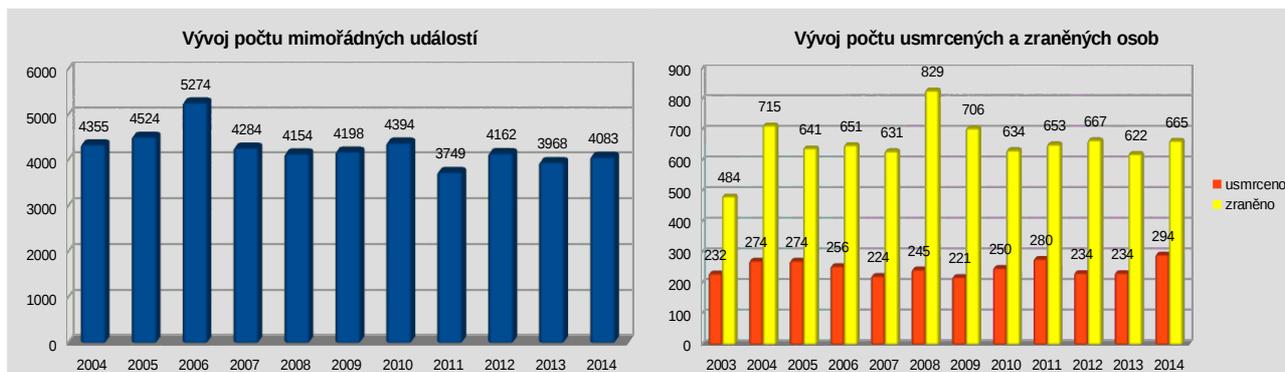
Ohrožením je mimořádná událost ohrožující pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení, způsobené provozováním dráhy a drážní dopravy s vlivem na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, nebo událost způsobená únikem nebezpečné věci při 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 kolejnice.

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

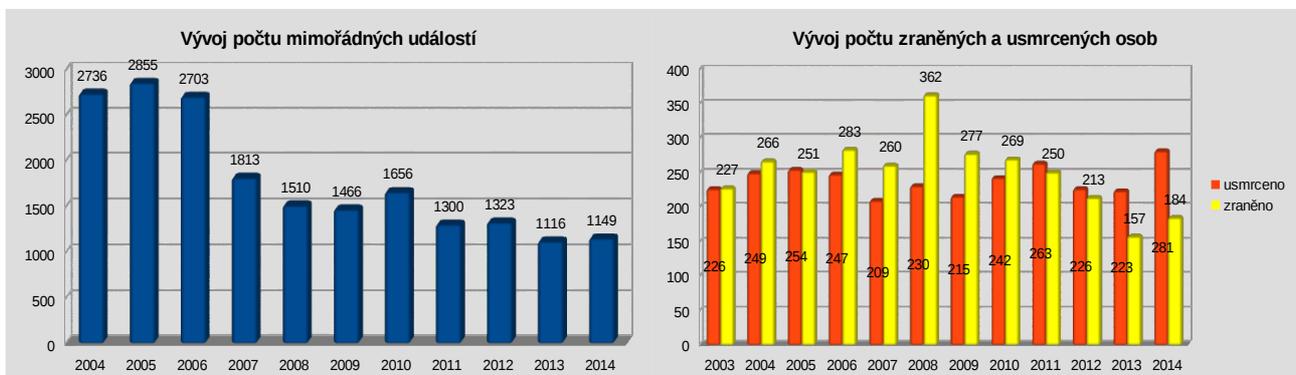


2014	počet MU	% rozdíl v porovnání s r. 2013	počet usmrcených osob	% rozdíl v porovnání s r. 2013	počet zraněných osob	% rozdíl v porovnání s r. 2013
dráha celostátní	789	-0,88	245	22,50	120	21,21
dráha regionální	228	23,24	36	56,52	58	13,73
dráha vlečka	132	-2,22	0	0,00	6	-14,29
dráha tramvajová	2367	5,11	6	-14,29	364	1,39
dráha trolejbusová	536	-6,94	1	0,00	106	12,77
dráha speciální	27	50,00	6	100,00	7	0,00
dráha lanová	4	-33,33	0	0,00	4	-20,00
celkem	4083	2,90	294	25,64	665	6,91

Počet mimořádných událostí hlášených do ERA

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
srážka vlaků	2	4	6	6	2	7	1	2	7
vykolejení vlaku	4	8	2	5	6	8	4	14	6
srážka s překážkou	0	2	2	0	0	4	6	1	1
střetnutí na přejezdu	4	8	4	3	4	1	7	5	7
požár drážního vozidla	0	0	1	0	0	1	0	0	0
újma na zdraví způsobená jedoucím DV	1	0	2	1	2	4	1	2	2
jiné mimořádné události	0	2	0	1	1	1	4	7	6
celkem	11	24	17	16	15	26	23	31	29

Mimořádné události na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách



Počet mimořádných událostí na dráze celostátní, regionální a vlečkách

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Jihočeský	3	0	0	15	0	0	2	0	0	9	0	0	3	0	0	13	10	3	22	5	13	18	1	2	85	16	18
Jihomoravský	0	0	0	10	0	0	5	0	0	5	0	0	7	0	0	26	20	6	10	7	4	21	1	6	84	28	16
Karlovarský	0	0	0	9	0	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	4	4	0	4	0	8	4	0	1	24	4	10
Královéhradecký	1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	4	0	0	12	8	4	8	0	7	3	0	1	33	8	12
Liberecký	0	0	0	6	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	13	10	3	8	3	3	2	0	0	34	13	6
Moravskoslezský	9	0	0	15	0	0	38	0	0	9	0	0	14	0	0	49	39	11	22	2	11	54	0	2	210	41	24
Olomoucký	2	0	0	13	0	0	7	0	0	5	0	0	7	0	0	27	18	9	10	3	1	24	0	2	95	21	12
Parubický	1	0	0	5	0	0	10	0	0	1	0	0	5	0	0	11	10	1	10	1	4	7	0	1	50	11	6
Plzeňský	0	0	0	11	0	1	13	0	0	3	0	0	2	0	0	13	10	3	9	1	2	10	0	3	61	11	9
Praha	3	0	2	5	0	0	8	0	0	4	0	0	6	0	0	32	21	11	3	1	2	18	0	5	79	22	20
Středočeský	3	0	1	18	0	0	23	0	0	4	0	0	14	0	0	56	45	11	38	9	11	34	0	2	190	54	25
Ústecký	8	0	0	19	0	1	22	0	0	3	0	0	11	0	0	22	17	5	16	3	5	22	0	1	123	20	12
Vysočina	0	0	0	10	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	12	8	4	7	2	3	3	0	0	36	10	7
Zlínský	0	0	0	3	0	0	3	0	0	1	0	0	1	0	0	20	16	4	13	6	3	4	0	0	45	22	7
Celkem MU (druh)	30	0	3	139	0	2	143	0	1	46	0	0	77	0	0	310	236	75	180	43	77	224	2	26	1149	281	184

Počet mimořádných událostí na dráze celostátní

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Jihočeský	0	0	0	4	0	0	1	0	0	6	0	0	3	0	0	10	8	2	13	4	12	9	1	2	46	13	16
Jihomoravský	0	0	0	8	0	0	5	0	0	5	0	0	7	0	0	25	19	6	8	5	3	21	1	6	79	25	15
Karlovarský	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	4	4	0	0	0	0	4	0	1	12	4	1
Královéhradecký	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	9	8	1	4	0	2	3	0	1	24	8	4
Liberecký	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	12	9	3	4	2	0	1	0	0	25	11	3
Moravskoslezský	7	0	0	7	0	0	5	0	0	5	0	0	13	0	0	43	34	10	6	1	2	30	0	0	116	35	12
Olomoucký	2	0	0	10	0	0	3	0	0	5	0	0	7	0	0	24	15	9	4	2	0	20	0	2	75	17	11
Parubický	1	0	0	3	0	0	4	0	0	1	0	0	5	0	0	11	10	1	3	1	1	7	0	1	35	11	3
Plzeňský	0	0	0	6	0	1	11	0	0	2	0	0	2	0	0	13	10	3	3	1	0	9	0	2	46	11	6
Praha	3	0	2	3	0	0	7	0	0	4	0	0	5	0	0	31	20	11	2	1	1	18	0	5	73	21	19
Středočeský	3	0	1	12	0	0	12	0	0	3	0	0	13	0	0	55	45	10	17	7	6	28	0	2	143	52	19
Ústecký	3	0	0	9	0	0	6	0	0	3	0	0	10	0	0	18	15	3	5	3	2	17	0	0	71	18	5
Vysočina	0	0	0	5	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	11	7	4	3	2	1	2	0	0	23	9	5
Zlínský	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	10	9	1	4	1	0	4	0	0	21	10	1
Celkem MU (druh)	19	0	3	73	0	1	63	0	0	36	0	0	73	0	0	276	213	64	76	30	30	173	2	22	789	245	120

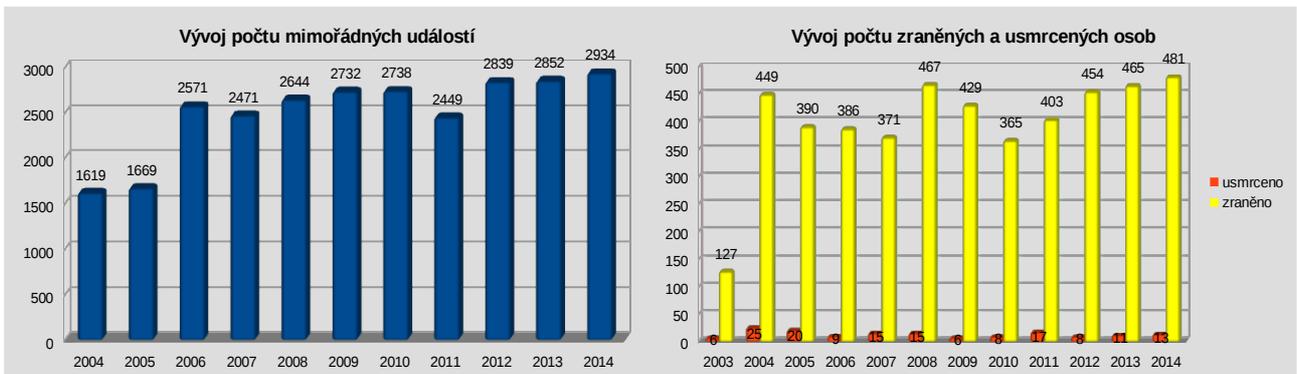
Počet mimořádných událostí na dráze regionální

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Jihočeský	1	0	0	11	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	2	1	9	1	1	8	0	0	35	3	2
Jihomoravský	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	2	1	0	0	0	4	3	1
Karlovarský	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	8	0	0	0	11	0	8	
Královéhradecký	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	4	0	5	0	0	0	8	0	8	
Liberecký	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4	1	3	1	0	0	9	2	3	
Moravskoslezský	0	0	0	5	0	0	1	0	0	4	0	0	1	0	0	6	5	1	12	1	8	9	0	2	35	6	11
Olomoucký	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	6	1	1	2	0	0	15	4	1	
Pardubický	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	3	0	0	0	10	0	3	
Plzeňský	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2	1	0	1	12	0	3	
Praha	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	4	1	1	
Středočeský	0	0	0	5	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	21	2	5	1	0	0	31	2	6
Ústecký	0	0	0	7	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	9	0	3	0	0	0	20	2	3	
Vysočina	0	0	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	4	0	2	1	0	0	12	1	2	
Zlínský	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	10	7	3	9	5	3	0	0	0	22	12	6	
Celkem MU (druh)	2	0	0	56	0	0	7	0	0	10	0	0	3	0	0	32	23	9	98	13	46	20	0	3	228	36	58

Počet mimořádných událostí na vlečkách

Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Jihočeský	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	
Jihomoravský	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
Karlovarský	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
Královéhradecký	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
Liberecký	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Moravskoslezský	2	0	0	3	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	18	0	0	0	59	0	1	
Olomoucký	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	5	0	0	
Pardubický	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	
Plzeňský	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	
Praha	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	
Středočeský	0	0	0	1	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	
Ústecký	5	0	0	3	0	1	14	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	2	2	0	5	0	1	32	0	4	
Vysočina	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
Zlínský	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	
Celkem MU (druh)	9	0	0	10	0	1	73	0	1	0	0	0	1	0	0	2	0	2	6	0	1	31	0	1	132	0	6

Mimořádné události na neželezničních dráhách a v metru



Počet mimořádných událostí na dráze tramvajové

Město	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Ostatní MU			Celkem MU (město)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Brno	15	0	0	349	0	7	13	0	0	2	0	0	4	0	0	12	1	11	66	0	26	461	1	44
Liberec a Jablonec	0	0	0	15	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	2	0	1	22	0	3
Most a Litvínov	1	0	0	8	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	1	15	0	3
Olomouc	8	0	0	38	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	8	0	5	56	0	14	
Ostrava	8	0	0	160	0	22	3	0	0	5	0	0	2	0	0	10	0	10	52	1	28	240	1	60
Plzeň	5	0	0	60	0	5	3	0	0	1	0	0	0	0	0	7	1	6	11	0	12	87	1	23
Praha	33	0	6	1263	0	66	11	0	0	2	0	0	0	0	0	73	3	71	104	0	74	1486	3	217
Celkem MU (druh)	70	0	6	1893	0	109	34	0	0	10	0	0	8	0	0	106	5	102	246	1	147	2367	6	364

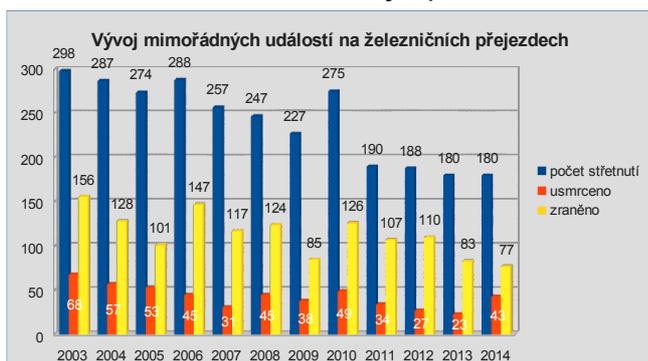
Město	Počet mimořádných událostí na dráze trolejbusové																	
	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Požáry DV			Střet s osobou			Ostatní MU			Celkem MU (město)		
	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno	MU	Usmrceno	Zraněno
Brno	4	0	0	106	0	1	0	0	0	1	0	1	73	0	10	184	0	12
Ceské Budějovice	2	0	0	26	0	3	0	0	0	1	0	1	11	1	7	40	1	11
Hradec Králové	0	0	0	10	0	2	0	0	0	0	0	0	6	0	6	16	0	8
Chomutov a Jirkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jihlava	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	8	0	2
Mariánské Lázně	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0
Opava	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	17	0	5
Ostrava	2	0	0	25	0	4	1	0	0	1	0	1	21	0	4	50	0	9
Pardubice	2	0	0	35	0	3	0	0	0	1	0	1	7	0	6	45	0	10
Pízeň	2	0	0	37	0	1	0	0	0	2	0	2	9	0	9	50	0	12
Teplice	0	0	0	12	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	14	0	2
Ústí nad Labem	3	0	0	36	0	2	0	0	0	3	0	3	30	0	21	72	0	26
Zlín a Otrokovice	1	0	0	30	0	0	0	0	0	1	0	1	6	0	8	38	0	9
Celkem MU (druh)	16	0	0	336	0	16	1	0	0	11	0	11	172	1	79	536	1	106

Mimořádné události v metru

druh MU	počet
střet s osobou	13
vykolejení DV	2
nedovolená jízda	4
ostatní MU	8
Celkem	27

Mimořádné události na železničních přejezdech

V roce 2014 se na železničních přejezdech událo stejně jako v roce 2013 celkem 180 střetnutí. Oproti roku 2013 však výrazně stoupl počet usmrcených osob při těchto mimořádných událostech, a to z 23 v roce 2013 na 43 v roce 2014. Zatímco v roce 2013 průměrně umírali lidé na železničních přejezdech při každé 8. nehodě, tak v roce 2014 zemřel člověk již při každém 4. střetnutí.



K nárůstu smrtelných nehod došlo především na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor, kde vzrostl počet usmrcených v porovnání s rokem 2013 na více než dvojnásobek při prakticky stejném počtu nehod. Obdobný nárůst evidujeme i na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací a závorami, kde však všichni usmrcení jsou chodci nebo cyklisté, kteří podleli sklopená závorová břevna a vstoupili na trať v době příjezdu vlaku, a nedá se v tomto případě, na rozdíl od přejezdů nezabezpečených závorami, hovořit o omylu či přehlédnutí ze strany postižených. Zabezpečení železničních přejezdů světelnou výstražnou signalizací a závorami Drážní inspekce dlouhodobě doporučuje, neboť se dle počtu a následku nehod jedná po mimoúrovňovém řešení o nejbezpečnější způsob zabezpečení křížení pozemní komunikace a dráhy. Nejnižší počet usmrcených evidujeme na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži. Na těchto přejezdech zemřeli v roce 2014 stejně jako v roce předchozím pouze 4 lidé.

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.

Střetnutí na železničních přejezdech dle krajů v roce 2014

Střetnutí na železničních přejezdech dle měsíců v roce 2014

kraj	počet střetnutí	usmrceno	zraněno	měsíc	počet střetnutí	usmrceno	zraněno
Jihočeský	22	5	13	leden	11	3	8
Jihomoravský	10	7	4	únor	15	6	4
Karlovarský	4	0	8	březen	8	2	3
Královéhradecký	8	0	7	duben	17	5	6
Liberecký	8	3	3	květen	17	1	10
Moravskoslezský	22	2	11	červen	19	3	11
Olomoucký	10	3	1	červenec	18	5	8
Pardubický	10	1	4	srpen	14	5	7
Plzeňský	9	1	2	září	20	3	6
Praha	3	1	2	říjen	16	2	5
Středočeský	38	9	11	listopad	12	6	2
Ústecký	16	3	5	prosinec	13	2	7
Vysočina	7	2	3				
Zlínský	13	6	3				

Z dlouhodobějšího hlediska na základě statistických dat lze konstatovat, že nejtragičtější následky mají střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. 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), a to zejména těch nejméně frekventovaných nebo kde je vyšší traťová rychlost. V roce 2014 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. Za vše hovoří stanovisko jednoho z odpovědných subjektů, které se týkalo zvyšování zabezpečení na železničních přejezdech, kde je mimo jiné uvedeno

„...s ohledem na kinetickou energii vlaku představuje střet s ním na železničním přejezdu riziko především pro inkriminované účastníky silničního provozu...“ (č. j. 11/2014-130/SPR/2, ze dne 5. 2. 2014). Jak se ukazuje na řadě nehod, takové a podobné názory jsou zcela zcestné a neodráží realitu (viz závěrečné zprávy zveřejněné na webu Dražní inspekce).

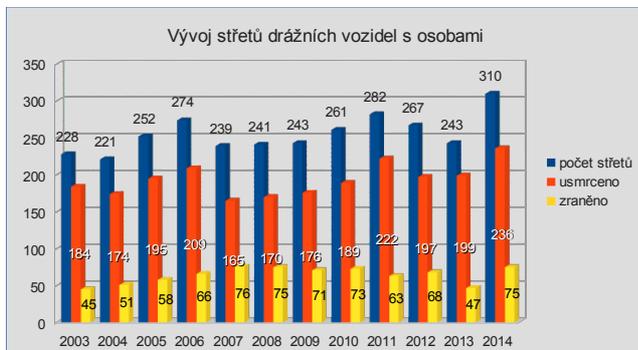
Střetnutí na železničních přejezdech dle zúčastněného uživatele přejezdu v roce 2014

uživatel ŽP	počet střetnutí	usmrceno	zraněno
autobus	2	0	5
cyklista	4	2	1
dodávka	4	2	6
motocykl	2	1	1
nákladní automobil	15	0	6
osoba	29	20	8
osobní automobil	120	18	48
sanitka	1	0	2
traktor	3	0	0

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

Na vývoji statistiky počtu usmrcených osob se každoročně největší měrou podílejí střety vlaku s osobou. V roce 2014 se na železnici střetl vlak s osobou celkem 310krát, což je o téměř 28 % více střetů než v roce 2013 a současně se jedná o nejvyšší počet

střetů za rok od vzniku Drážní inspekce. Poprvé v její historii přesáhl počet tohoto druhu mimořádné události 300, při nichž zahynulo 238 osob, což je o téměř 19 % více než v roce 2013 a o 11 % více než v dosud nejtragičtějším roce 2011. Nárůst přitom evidujeme i v případě zraněných při těchto událostech.



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.

Střety s osobami dle krajů v roce 2014

kraj	počet střetů	usmrceno	zraněno
Jihočeský	13	10	3
Jihomoravský	26	20	6
Karlovarský	4	4	0
Královéhradecký	12	8	4
Liberecký	13	10	3
Moravskoslezský	49	39	11
Olomoucký	27	18	9
Pardubický	11	10	1
Plzeňský	13	10	3
Praha	32	21	11
Středočeský	56	45	11
Ústecký	22	17	5
Vysočina	12	8	4
Zlínský	20	16	4

Střety s osobami dle měsíců v roce 2014

měsíc	počet střetů	usmrceno	zraněno
leden	32	23	9
únor	23	17	7
březen	27	21	6
duben	21	14	7
květen	25	19	6
červen	33	29	4
červenec	24	18	6
srpen	23	18	5
září	27	21	6
říjen	23	19	4
listopad	19	15	4
prosinec	33	22	11

Drážní inspekce ve svých preventivních kampaních neustále upozorňuje na následující ustanovení zákona, které civilní osoby porušují. Zároveň je potřeba zmínit, že v dalších 29 případech došlo ke střetnutí s osobami v prostoru železničních přejezdů, kdy bylo 20 osob usmrceno a 8 zraněno (viz kapitola MU na železničních přejezdech).

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.

Ve smyslu § 4a odst. 2 zákona č. 266/1994, o dráhách, v 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.

Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

V roce 2014 evidovala Drážní inspekce celkem 59 případů, kdy vlaky projely návěst zakazující jízdu (a dalších 31 případů, kdy se tak stalo při posunu). V porovnání s předchozími lety došlo k nárůstu počtu těchto mimořádných událostí, přičemž se jedná o **historicky nejvyšší počet „projetých návěstidel“ u vlaků a posunů od roku 2009.**

	posun	vlak	celkem
2014	31	59	90
2013	28	55	83
2012	34	54	88
2011	30	56	86
2010	41	45	86
2009	23	46	69

	počet MU	usmrceno	zraněno	škoda – drážní vozidla	škoda – infrastruktura	škoda – ostatní	celková škoda
2014	90	0	1	7 252 684 Kč	2 896 143 Kč	4 522 000 Kč	14 670 827 Kč
2013	83	0	0	383 135 Kč	1 228 384 Kč	0 Kč	1 611 519 Kč
2012	88	0	0	937 268 Kč	4 016 571 Kč	200 000 Kč	5 153 839 Kč
2011	86	0	12	45 106 797 Kč	6 396 872 Kč	1 326 825 Kč	52 830 494 Kč
2010	86	0	0	5 480 788 Kč	4 819 897 Kč	5 000 Kč	10 305 685 Kč
2009	69	0	60	26 605 461 Kč	2 636 199 Kč	172 509 Kč	29 414 169 Kč

Drážní inspekce se těmito mimořádnými událostmi dlouhodobě zabývá a závažnost nárůstu nebere na lehkou váhu. **Počet** obdobných mimořádných událostí na dráhách železničních, celostátních a regionálních, v železničních stanicích, kde rozkaz k odjezdu vlaku s přepravou cestujících dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, **má vzrůstající tendenci.** Hlavním motivem k zavedení nové technologie byly ekonomické důvody, neboť umožňovala snížení počtu zaměstnanců, převážně ve funkci výpravčích. Přes svou možnou ekonomickou výhodnost však tento způsob výpravy vlaků přinesl i značně negativní prvky. U vlaků osobní přepravy, kde odjezd zahrnuje dva samostatné technologické procesy, komerční a dopravní, tj. bezpečné ukončení nástupu a výstupu cestujících a dovolení odjezdu z dopravní, je součinnost výpravčího, strojvedoucího a obsluhy vlaku při výpravě a odjezdu vlaku bezpečnostním prvkem výrazně zabraňujícím selhání lidského činitele. Tuto bezpečnostní pojistku provozovatel dráhy v případech, kdy rozkaz k odjezdu vlaku s přepravou cestujících dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, nenahradil žádným technickým zabezpečením ani jinými opatřeními, jak by se dalo předpokládat, ale opět z ekonomických důvodů pouze upravil technologické postupy tak, že odpovědnost za jejich dodržení při odjezdu těchto vlaků přenesl pouze na strojvedoucí, respektive dopravce.

Drážní inspekce v této souvislosti již v roce 2009 doporučila urychlit práce na zavedení zabezpečovacího systému ETCS, který by vyloučil lidskou chybu při jízdě vlaků (vlak by automaticky zastavil, případně by se vůbec nerozjel). Do doby realizace tohoto opatření Drážní inspekce doporučila úpravou postupů zamezit omylům a selháním strojvedoucích po uvedení vlaku do pohybu, tzn. aby se strojvedoucí řídil pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy a v situaci, kdy nebude jízda vlaku návěstí příslušného hlavního návěstidla dovolena, před tímto návěstidlem vlak bezpečně zastavil. Kroky k nápravě uvedeného stavu, jež jsou obsahem bezpečnostních doporučení vydávaných Drážní inspekcí a spočívají zejména v instalaci odpovídajícího

technického řešení, jsou zatím, přes narůstající četnost vzniků tohoto druhu mimořádných událostí, uváděny do provozu v návaznosti na finanční náročnost v nedostatečné míře a velmi zdlouhavě. Částečné opatření přijal pouze jeden dopravce, který upravil ve svém technologickém postupu součinnost mezi strojvedoucím a obsluhou vlaku u osobních vlaků, přičemž obsluha vlaku návěstí jen ukončení nástupu a výstupu cestujících, tj. bez kontroly, zda jsou splněny i dopravní podmínky pro odjezd vlaku. Je tak dosaženo stavu, kdy vnější forma odjezdu z místa zastavení pro nástup a výstup cestujících ze zastávky na širé trati a dopravní je totožná. Tato skutečnost navozuje možnost rutinního postupu strojvedoucího, který, ať již z jakéhokoliv důvodu, po obdržení návěstí „Pohotovi k odjezdu“ provede úkony k odjezdu vlaku a uvede vlak do pohybu, aniž by se přesvědčil o tom, zda je tento pohyb osobou řídicí a organizující drážní dopravu dovolen.

U provozovatele dráhy a dopravce pak **není** v těchto případech **zaveden žádný mechanismus, který by při takovém selhání strojvedoucích eliminoval jeho následky**. Zejména v uzlových stanicích a dopravních na jednokolejných tratích, kde dochází ke křížování vlaků, zrušení klasické výpravy vlaků výpravkou bez jakékoliv náhrady technického zabezpečení nebo jiného opatření, zabraňujícího selhání (omylu) strojvedoucího, považuje Drážní inspekce za rizikové.

Drážní inspekce i v roce 2014 vydala bezpečnostní doporučení, v němž se věnuje výpravě a odjezdům vlaků – viz kapitola Opatření k předcházení mimořádným událostem.

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2014

Drážní 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 2014 Drážní inspekce šetřila MU na místě jejich vzniku celkem v 198 případech (2013 – 226). 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 Drážní 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

	Datum:	10. 1. 2014 v 17:54	Místo:	*Praha – zastávka Palmovka
	Zraněno:	1	Usmrceno:	
	Škoda:	0 Kč		
Popis:	Potažení cestující za ruku přivřenou do dveří při rozjezdu tramvaje.			

Bezprostřední příčina:

- přivření ruky cestující do dveří při jejím neukončeném nastupování do drážního vozidla a následný odjezd tramvajového vlaku z tramvajové zastávky;
- nastupování cestující do drážního vozidla po zaznění světelné a zvukové výzvy „Nevystupujte – nenastupujte“, dávané řidičkou tramvajového vlaku před uzavíráním dveří drážních vozidel a odjezdem z tramvajové zastávky.

Příspějící faktory: nezastavení tramvajového vlaku všemi prostředky určenými k brzdění na návěst „Nebezpečí – zastavte všemi prostředky“ a nedostatečné zjištění situace podél tramvajového vlaku na straně nástupu cestujících před odjezdem z tramvajové zastávky.

Zásadní příčina: nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro činnost osob řídicích drážní vozidlo před odjezdem tramvajového vlaku z tramvajové zastávky a pro řízení drážních vozidel během jízdy a nerespektování pokynů a příkazů provozovatele dráhy a dopravce při nástupu do drážního vozidla.

	Datum:	14. 1. 2014 23:12	Místo:	Český Těšín
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0
	Škoda:	3 800 000 Kč		
Popis:	Srážka posunujícího hnacího drážního vozidla se stojící soupravou nákladních vozů.			

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů strojvedoucím posunového dílu.

	Datum:	4. 2. 2014 6:09	Místo:	*Jindřichov ve Slezsku
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0
	Škoda:	1 200 000 Kč		
Popis:	Srážka spěšného vlaku se třemi stromy.			

Bezprostřední příčina: narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou na dopravní cestě dráhy, vzniklou pádem tří stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje.

Příspějící faktory: povětrnostní podmínky – silný až bouřlivý vítr.

Zásadní příčina: neodstranění zdroje ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy – tři stromů (dubů) rostoucích v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti od osy traťové koleje.

Příčina v systému bezpečnosti: nevyhodnocení dřevin rostoucích v ochranném pásmu dráhy v dopadové vzdálenosti od krajní koleje za zdroj ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

	Datum:	4. 2. 2014 14:40	Místo:	*Lípa		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Odjezd vlaku bez splnění ohlašovací povinnosti a zastavení za uvázlým manipulačním vlakem.				

Bezprostřední příčina: odjezd vlaku Os 15966 z dopravní Lípa bez svolení dirigujícího dispečera do oddílu obsazeného vlakem Mn 82552.

Zásadní příčina: nedodržení ohlašovací povinnosti strojvedoucím vlakem Os 15966 v dopravě Lípa.

	Datum:	5. 2. 2014 23:29	Místo:	Turnov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	554 000 Kč
	Popis:	Vykoľejen1 devátého vozu za lokomotivou nákladního vlaku.				

Bezprostřední příčina: technický stav drážního vozidla – změna nápravových tlaků na přední nápravě podvozku z důvodu lomu pružnice nákladního vozu.

	Datum:	3. 3. 2014 7:15	Místo:	Předávací nádraží Březno u Chomutova		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	3 000 000 Kč
	Popis:	Najetí posunující lokomotivy na odstavenou soupravu nákladních vozů				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – nedodržení podmínek pro jízdu podle rozhledových poměrů.

	Datum:	7. 3. 2014 4:55	Místo:	*Brno hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	88 000 Kč
	Popis:	Vykoľejen1 za jízdy vlaku Os 15066.				

Bezprostřední příčina: umožnění jízdy vlaku přes výhybku, ve které ani jeden jazyk nedoléhá k opornici (tzv. „vidlicová jízda“).

Přispívající faktory: staniční zabezpečovací zařízení umožnilo přes závadu na výhybce č. 140 postavení vlakové cesty normální obsluhou, včetně postavení návěstidel na návěst dovolující jízdu.

Zásadní příčina: odtlačení levého odlehleho jazyka výhybky č. 140 hydraulickými upínadly pracovního stroje na takovou vzdálenost od opornice, kdy se závěrný hák čelistového závěru dostal do polohy mimo patu opornice, byl nadzvednut nad výřez závorovacího pravítka, opřel se o vnitřní hranu paty opornice, a tím znemožnil jazyku výměny při jejím přestavení na staniční kolej č. 11k přilehnout k opornici, dále pak nevhodně zvolená technologie práce mezi výhybkami č. 139 a č. 140, při které se pracovní stroj upínal svými hydraulickými upínadly v oblasti výměnové části výhybky č. 140 a neuvedení výhybky č. 140 do plně provozuschopného stavu po ukončení prací.

	Datum:	10. 3. 2014 6:11		Místo:	*Ostrava – zastávka Nová huť jižní brána	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	400 000 Kč
	Popis:	Srážka manipulující tramvaje linky č. 14 se stojící tramvají linky č. 4.				

Bezprostřední příčina: nesprávná funkce pomocných kontaktů směrového stykače, mající za následek neuvedení provozní elektrodynamické brzdy do činnosti.

Příspěvající faktory: nevyzkoušení funkce (účinku) provozní elektrodynamické brzdy drážního vozidla osobou řídící drážní vozidlo tramvajového vlaku co nejdříve po jeho uvedení do pohybu, po předchozí změně stanoviště řidiče, ze kterého byla jízda řízena.

Zásadní příčina: neuložení povinnosti osobě řídící drážní vozidlo tramvajového vlaku po změně stanoviště řidiče vyzkoušet, co nejdříve po uvedení drážního vozidla do pohybu, funkci (účinek) provozní elektrodynamické brzdy.

	Datum:	13. 3. 2014 14:52		Místo:	*Děčín-Prostřední Žleb – Děčín hl. n	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	6 800 000 Kč
	Popis:	Najetí vlaku Nex 48397 do zadní části nákladního vlaku Nex 48325.				

Bezprostřední příčina: nedovolená jízda lokomotivního vlaku Nex 48397 kolem oddílového návěstidla automatického bloku AB 1-26 s návěstí „Stůj“.

Příspěvající faktory: nedostatečná připravenost strojvedoucího dopravce LTE okamžitě reagovat na výpadek použitého brzdového zařízení uvedením do činnosti dalšího brzdového zařízení hnacího drážního vozidla.

Zásadní příčina: nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy pro jízdu na trati vybavené automatickým blokem osobou řídící vlak Nex 48397.

	Datum:	15. 3. 2014 4:19		Místo:	*Červenka – Moravičany	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	400 000 Kč
	Popis:	Střet vlaku Ex 444 s osobním automobilem na železničním přejezdu P6520 zabezpečeném světelnou signalizací doplněnou závorami.				

Bezprostřední příčina:

- uvážnutí osobního automobilu na železničním přejezdu P6520;
- nezastavení drážní dopravy mezi železničními stanicemi Červenka a Moravičany po obdržení požadavku na její zastavení.

Zásadní příčina: předání požadavku na zastavení drážní dopravy, při bezprostředním ohrožení bezpečnosti drážní dopravy, zaměstnanci provozovatele dráhy, který nedisponoval prostředky pro přijetí účinných opatření vedoucích k zastavení drážní dopravy a který plnil pouze roli prostředníka.

Příčina v systému bezpečnosti: nestanovení priority (důležitosti v pořadí) telefonních kontaktů, poskytnutých provozovatelem dráhy integrovanému záchrannému systému, na které má operátor integrovaného záchranného systému, při hrozícím nebezpečí z prodlení, požádat o zastavení provozování drážní dopravy.

	Datum:	20. 3. 2014 15:06	Místo:	Šumperk		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 800 000 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda hnacího drážního vozidla posunového dílu za seřaďovací návěstidlo s návěstí „Posun zakázán“ a následná srážka s vlakem Os 3636.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – nedovolená jízda posunového dílu za úroveň seřaďovacího návěstidla s návěstí „Posun zakázán“.

	Datum:	24. 3. 2014 8:31	Místo:	*Rozsochatec – Chotěboř		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	450 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 5306 s osobním automobilem na přejezdu P 5270 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor.				

Bezprostřední příčina: nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy na něj vjel vlak Os 5306.

Zásadní příčina: nerespektování výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu, a vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy již byl vidět přijíždějící vlak.

	Datum:	28. 3. 2014 12:21	Místo:	*Praha hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 8830 za návěstidlo zakazující jízdu.				

Bezprostřední příčina: nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla S11a železniční stanice Praha hlavní nádraží osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 8830.

Příspějící faktory: absence technických prostředků zabezpečení v žst. Praha hlavní nádraží, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro odjezd vlaků z dopravní osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 8830 nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní odjezdové návěstidlo S11a žst. Praha hlavní nádraží dovoluje jízdu vlaku.
- nedodržení technologických postupů dopravce, a to zejména:
 - zahájením činností pro odjezd vlaku ze stanice obsazené výpravčím bez dodržení podmínky provedené výpravy vlaku;
 - nesledováním tratě za jízdy vlaku a neřízením se dávanými pokyny.

Příčina v systému bezpečnosti: nahrazení výpravy vlaků návěstí „Odjezd“ danou výpravčím u vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících v žst. Praha hlavní nádraží, výpravou návěstí hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaků, a tím odstranění bezpečnostní pojistky (výpravčího), která minimalizovala riziko odjezdu vlaku bez výpravy při selhání lidského faktoru, tj. strojvedoucího, bez jejího nahrazení technickým nebo organizačním řešením přesto, že na rizika s touto změnou spojená byl provozovatel dráhy opakovaně na základě výsledků šetření předchozích mimořádných událostí upozorněn Drážní inspekcí.

	Datum:	6. 4. 2014 6:45		Místo:	Praha-Řeporyje – Rudná u Prahy	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	1 000 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 25212 s osobním automobilem na přejezdu P 2225 zabezpečeném pouze výstražnými kříži.				
Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.						

	Datum:	12. 4. 2014 16:58		Místo:	*Praha-Libeň	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	9 900 000 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za cestové návěstidlo Lc10 a následné prudké najetí lokomotivy na odstavené hnací drážní vozidlo a vykolejení.				
Bezprostřední příčina: nedodržení podmínek při jízdě podle rozhledových poměrů.						
Příspějící faktory: provádění posunu hnacího vozidla bez svolení k posunu a nevěnování se plně činnosti při řízení hnacího vozidla.						
Zásadní příčina: nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro činnosti při provádění posunu.						

	Datum:	23. 4. 2014 11:09		Místo:	*Všetaty	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	328 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Pn 66301 s autobusem na přejezdu P 2724 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněným závorami.				
Bezprostřední příčina: zasahování zadní části autobusu stojícího před výstražníkem uzavřeného železničního přejezdu P2675 do nebezpečného pásma přejezdu P2724 v době jeho uzavření a jízdy vlaku přes přejezd.						
Příspějící faktory:						
<ul style="list-style-type: none"> • nepřesvědčení se řidiče autobusu, zda bezpečně přejel železniční přejezd P2724; • umožnění vjezdu řidičům vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje 6,5 m, na železniční přejezdy P2724 a P2675 bez upozornění na maximálně přípustnou délku vozidla odpovídajícím dopravním značením a nepřijetí odpovídajícího opatření na základě zjištění ze společné prohlídky železničních přejezdů P2724 a P2675 dne 20. 3. 2013. 						
Zásadní příčina: neúčinná (nedostatečná) kontrolní činnost při prohlídkách železničních přejezdů P2724 a P2675, kdy nebyly zjištěny zdroje ohrožení dráhy, stav přilehlé pozemní komunikace z hlediska bezpečného přejetí dráhy silničním vozidlem a nedostatečné dopravní značení přejezdů a tím nezajištěna bezpečnost drážní dopravy a bezpečnost uživatelů pozemní komunikace na uvedených přejezdech a schválení a realizace projektu rekonstrukce zabezpečení železničních přejezdů P2724 a P2675 bez odborného posouzení vlivu na zajištění bezpečné jízdy dlouhých silničních motorových vozidel mezi přejezdy a bezpečnost provozování drážní dopravy, vzhledem k místním nepříznivým poměrům křížení dráhy s pozemní komunikací.						

	Datum:	30. 4. 2014 12:40	Místo:	*Kyjov – Vlkoš		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	488 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Sp 1725 s osobním automobilem na přejezdu P 7935 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněném závorami (v době MU mimo provoz).				

Bezprostřední příčina: vjetí silničního vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak, a nedodržení opatření pro jízdu vlaku se zvýšenou opatrností vlakem Sp 1725.

Zásadní příčina: jednání řidiče osobního automobilu 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, dále pak nedání přednosti drážní dopravě na úrovňovém křížení pozemní komunikace s dráhou a pochybení lidského faktoru, které se projevilo přehlédnutím a nerespektováním návěsti „Otevřený přejezd“ a všeobecného rozkazu pro vlak Sp 1725 strojvedoucím vlaku.

	Datum:	1. 5. 2014 10:17	Místo:	Praha-Libeň		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 700 000 Kč
	Popis:	Roztržení posunového dílu mezi 8. a 9. vozem při sunutí a následné ujetí skupiny vozů, které prorazily zarážedlo a dva z nich vykolejily.				

Bezprostřední příčina: technický stav táhlového ústrojí u drážního vozidla.

	Datum:	6. 5. 2014 12:10	Místo:	vlečka Báňská, vozební stanice Darkov		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	4 350 000 Kč
	Popis:	Střetnutí speciálního hnacího drážního vozidla s nákladním automobilem na přejezdu P 10622 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.

	Datum:	6. 5. 2014 14:28	Místo:	Švihov u Klatov – Přeštice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 500 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 777 s nákladním automobilem na přejezdu P 866 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.

	Datum:	10. 5. 2014 0:46	Místo:	Lužice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	2 400 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 406 s osobním automobilem na přejezdu P 8153 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněném závorami.				

Bezprostřední příčina: nedovolené stání silničního vozidla na přejezdu v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha a závory byly v dolní poloze.

	Datum:	15. 5. 2014 8:52	Místo:	Zliv – Hluboká nad Vltavou		
	Zraněno:	5	Usmrceno:	0	Škoda:	13 900 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 8041 s autobusem s přívěsem na přejezdu P 1133 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.

	Datum:	27. 5. 2014 22:50	Místo:	Úvaly		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	1 400 000 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a srážka s nákladním vlakem Nex 47749.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – provádění posunu bez uděleného souhlasu za návěstidlo zakazující jízdu.

	Datum:	4. 6. 2014 6:21	Místo:	Hoštka		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	282 000 Kč
	Popis:	Vykolejení nákladního vozu za rozjezdu vlaku Nex 48944.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – nesprávně postavená vlaková cesta a přestavení výhybky obsazené drážním vozidlem.

	Datum:	13. 6. 2014 16:35	Místo:	Velký Luh – Luby u Chebu		
	Zraněno:	4	Usmrceno:	0	Škoda:	216 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 36018 s osobním automobilem na přejezdu P 121 zabezpečeném pouze výstražnými kříži.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.

	Datum:	15. 6. 2014 14:23	Místo:	Břeclav		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	150 000 Kč
	Popis:	Poškození dvou seřadovacích návěstidel nadrozměrnou zásilkou za jízdy vlaku Pn 46888.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – nedostatečné boční odsunutí nadrozměrné zásilky v místě průjezdu kolem návěstidel.

	Datum:	18. 6. 2014 7:38	Místo:	Praha-Satalice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Odjezd vlaku Sp 1943 ze stanice bez přijatého traťového souhlasu na neoprávněně použitém přivolávací návěstí a jeho jízda proti vlaku R 1148.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – vypravení vlaku výpravčím, ačkoliv neměl přijatý traťový souhlas.

	Datum:	19. 6. 2014 7:53	Místo:	*Dolní Beřkovice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	400 000 Kč
	Popis:	Odjezd nákladního vlaku Mn 160780 ve směru žst. Hněvice po nezabezpečené vlakové cestě na 1. traťovou kolej proti udělenému traťovému souhlasu.				

Bezprostřední příčina: nedovolená jízda vlaku Mn 160780 na 1. traťovou kolej v mezistaničním úseku žst. Hněvice – žst. Dolní Beřkovice bez traťového souhlasu.

Přispívající faktory: používání nesprávných postupů výpravčími žst. Dolní Beřkovice při obsluze dráhy a organizování drážní dopravy za součinnosti zaměstnanců ČDC, umožněné nedostatečnou kontrolní činností.

Zásadní příčina: nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro odjezd vlaku a způsob zabezpečení jeho jízdy.

	Datum:	24. 6. 2014 7:45	Místo:	Přelouč		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	106 000 Kč
	Popis:	Srážka vlaku EC 73 se zkratovací tyčí na vyloučené koleji.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – dovození vjezdu vlaku na napěťově vyloučenou kolej.

	Datum:	4. 7. 2014 8:06	Místo:	Velké Březno – Boletice nad Labem		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	7 500 000 Kč
	Popis:	Poškození trakčního vedení, sběrače lokomotivy a přepravovaných osobních automobilů za jízdy vlaku Nex 148334.				

Bezprostřední příčina: najetí a násilné poškození regulačního kladkového mechanismu určeného k napínání trolejového drátu pracovním strojem, čímž došlo k následnému prověšení trakčního vedení.

	Datum:	7. 7. 2014 8:07	Místo:	Nemanice		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	969 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 626 s osobním automobilem na přejezdu P 1130 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.

	Datum:	8. 7. 2014 4:00	Místo:	*Česká Třebová – Odbočka Parník		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	3 900 000 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Pn 148231 za návěstidlo zakazující jízdu a následná srážka s vlakem Pn 63710 a vykolejení.				

Bezprostřední příčina: nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního vjezdového návěstidla LV Odb. Parník osobou řídící drážní vozidlo vlaku Pn 148231.

Příspějící faktory: překročení nejvyšší dovolené rychlosti osobou řídící drážní vozidlo vlaku Pn 148231 bezprostředně před místem vzniku MU.

Zásadní příčina: nedostatečná znalost traťových poměrů osobou řídící drážní vozidlo vlaku Pn 148231 a z toho vyplývající očekávání vjezdového návěstidla LV v jiném prostoru, než ve kterém bylo ve skutečnosti umístěno, což vyústilo v nedovolené projetí vjezdového návěstidla LV tímto vlakem – osoba řídící drážní vozidlo neznala jeho umístění a nezjistila tak, jaká byla na návěstidle LV Odb. Parník návěst.

	Datum:	8. 7. 2014 15:59	Místo:	Polečnice – Černá v Pošumaví		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 800 000 Kč
	Popis:	Požár hnacího drážního vozidla.				

Bezprostřední příčina: technická závada drážního vozidla – zkrat v elektrickém rozvaděči topného alternátoru.

	Datum:	11. 7. 2014 17:45	Místo:	*Brno hl. n. – Brno-Chrlice		
	Zraněno:	2	Usmrceno:	0	Škoda:	1 200 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 4753 s nákladním automobilem na přejezdu P 7179 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor.				

Bezprostřední příčina: vjetí silničního vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.

Zásadní příčina:

- nerespektování světelné a zvukové výstrahy řidičem nákladního automobilu a vjetí na přejezd v době, kdy je to zakázáno;
- jednání řidiče nákladního automobilu před železničním přejezdem, při kterém si nepočínal zvláště opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet a nedání přednosti drážní dopravě na úrovňovém křížení pozemní komunikace s dráhou.

	Datum:	26. 7. 2014 7:52	Místo:	*Bratkovice		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	332 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 7901 s osobním automobilem na přejezdu P 544 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a byla dávana jak zvuková výstraha, tak světelná výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Příspějící faktory: nahrazení mechanického přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami za přejezdové zabezpečovací zařízení bez závor na přejezdu P544 v rámci racionalizace staničního zabezpečovacího zařízení a přejezdového zabezpečovacího zařízení v žst. Bratkovice.

Zásadní příčina: nedodržení vztažných ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. řidičem osobního automobilu před vjezdem na železniční přejezd.

	Datum:	27. 7. 2014 17:37		Místo:	*Kolín	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	292 000 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku R 851 za návěstidlo zakazující jízdu a jízda na kolej proti vlaku Os 9344.				

Bezprostřední příčina: nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc101c žst. Kolín vlakem R 851.

Přispívající faktory: 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 zakazující jízdu.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů dopravce a provozovatele dráhy strojvedoucím vlaku R 851 neřízením se návěstmi dávanými provozovatelem dráhy;
- neupravení rychlosti vlaku strojvedoucím vlaku R 851 tak, aby jej bezpečně zastavil před návěstí „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc101c, přestože byl na tuto návěst upozorněn jak návěstí „Výstraha“ na předchozím hlavním (vjezdovém) návěstidle 1S, tak i předvěstěním návěstního opakováče.

	Datum:	1. 8. 2014 7:20		Místo:	Bohumilice v Čechách – Vimperk	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Ujetí přívěsného vozíku ve směru na provozovanou kolej a jeho zastavení 12 km od místa ujetí poblíž zastávky Malenice nad Volyňkou.				

Bezprostřední příčina: technická závada na zajišťovacím čepu ve spřáhlovém ústrojí přívěsného vozíku.

	Datum:	7. 8. 2014 16:25		Místo:	Strážnice – Sudoměřice nad Moravou	
	Zraněno:	1	Usmrceno:	2	Škoda:	3 900 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 2716 s dodávkou na přejezdu P 8143 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.

	Datum:	18. 8. 2014 9:27		Místo:	Praha-Smíchov	
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	255 000 Kč
	Popis:	Projetí zarážedla kusé koleje a následné vykolejení za jízdy vlaku Os 25819.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – nezahájení včasného brzdění strojvedoucím vlaku a následné nezastavení na stanoveném místě.

	Datum:	30. 8. 2014 16:15	Místo:	*Slatiňany – Chrudim		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	35 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Pn 163920 s cyklistou na železničním přechodu P 5339 zabezpečeném pouze výstražnými kříži.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí cyklistky na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.

Příspěvací faktory: nedostatečná pozornost cyklistky a absence dopravního značení nebo jiných opatření před železničním přechodem, zakazující jízdu cyklistů přes něj.

Zásadní příčina:

- nedodržení pravidel provozu na pozemních komunikacích cyklistou;
- nedodržení požadavků a stavebních opatření stanovených provozovatelem dráhy a Drážním úřadem k zajištění bezpečnosti, které měly zabránit využívání železničního přechodu cyklistickým provozem, a to stavebníkem cyklostezky a při kolaudaci cyklostezky a nedůsledný postup provozovatele dráhy při provádění prohlídek železničního přechodu P5339.

	Datum:	9. 9. 2014 18:44	Místo:	*Ostrava – za zastávkou Úřadu městského obvodu Ostrava-Jih		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	594 Kč
	Popis:	Potažení cestujícího přivřeného do nástupních dveří s následným střetem s tramvají linky č. 17.				

Bezprostřední příčina: uvedení tramvajového vlaku linky č. 17, kurz 206, zaměstnancem dopravce do pohybu s cestujícím, přivřeným křídly předních dveří řízeného drážního vozidla, za část zavazadla (batoh).

Příspěvací faktory: nedbání pokynu dopravce – zvukové a optické výzvy (návěsti) „Nevystupujte – nenastupujte“ dané zaměstnancem dopravce tramvajového vlaku před započítáním uzavírání dveří a nedbání zákazu pohybu v drážním vozidle – nástupním prostoru drážního vozidla, s batohem na zádech a vliv alkoholických nápojů požitých poškozenou osobou mající za následek snížení jejich duševních funkcí a reakční úrovně na jednotlivé podněty.

Zásadní příčina: nepřesvědčení se odpovídajícím způsobem zaměstnancem dopravce o situaci podél tramvajového vlaku linky č. 17, kurz 206, před odjezdem ze zastávky ÚMOB Jih a nezjištění osoby, která stála bezprostředně před předními dveřmi řízeného drážního vozidla přivřená za část zavazadla (batoh) křídly předních dveří řízeného drážního vozidla předmětného tramvajového vlaku.

	Datum:	13. 9. 2014 19:42	Místo:	Studénka – Jistebník		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	39 100 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Ex 1361 s osobním automobilem na přejezdu P 6505 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací a doplněném závorami.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha a závory byly v dolní poloze.

	Datum:	14. 9. 2014 21:20	Místo:	*Choťovice – Převýšov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	3 500 000 Kč
	Popis:	Vykoľejen1 2 nákladních vozů za jízdy vlaku Pn 66399.				

Šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo z důvodu vypracovávání odborných znaleckých posudků do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	17. 9. 2014 21:56	Místo:	*výhybna Praha-Vyšehrad		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	2 700 000 Kč
	Popis:	Srážka vlaku R 965 s pracovním vlakem a následné vykolejení.				

Šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo z důvodu dodatečného zahájení vlastního šetření na základě výsledků dozorování šetření prováděné na mimořádné události zúčastněných provozovatelů dráhy a drážní dopravy do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	15. 10. 2014 7:43	Místo:	Hostomice pod Brdy – Lochovice		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	1 300 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 27702 s osobním automobilem na přejezdu P 597 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor s vykolejením.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.

	Datum:	17. 10. 2014 11:53	Místo:	Praha – mezi zastávkami Olšanská a Nákladové nádraží Žižkov		
	Zraněno:	2	Usmrceno:	0	Škoda:	10 000 000 Kč
	Popis:	Srážka tramvaje linky č. 9 s osobním automobilem Policie ČR.				

Bezprostřední příčina: nedání přednosti řidičem osobního automobilu souběžně jedoucí tramvaji při odbočování vlevo.

	Datum:	18. 10. 2014 11:42	Místo:	vlečka Železniční okruh Cerhenice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	3 000 000 Kč
	Popis:	Vykolejení posunového dílu.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – nesprávná obsluha výhybek v rozporu se stanovenými požadavky pro jejich obsluhu.

	Datum:	6. 11. 2014 8:00	Místo:	Frýdlant v Čechách – Řasnice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	41 500 Kč
	Popis:	Střetnutí MUV s osobním automobilem na přejezdu P 2878 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor (přejezdové zabezpečovací zařízení bylo vypnuto z činnosti).				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.

	Datum:	11. 11. 2014 18:44	Místo:	*Odbočka Závada – Petrovice u Karviné		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	472 000 Kč
	Popis:	Srážka pomocného hnacího drážního vozidla jedoucího jako posun mezi dopravami s nákladním vlakem Pn 47580, který uvázl na trati.				

Bezprostřední příčina: nedovolená jízda posunu mezi dopravami za kilometr širé trati (místa na trati), do kterého byl posun sjednán a pokynem provozovatele dráhy v písemném rozkaze stanoven a do něhož směl být dopravcem uskutečněn.

Přispívající faktory: nepřizpůsobení rychlosti jízdy osobou řídící hnací drážní vozidlo posunu mezi dopravami jízdě podle rozhledových poměrů tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu, překročení nejvyšší dovolené rychlosti posunu mezi dopravami osobou řídící hnací drážní vozidlo posunu mezi dopravami a nepřizpůsobení jízdy samostatně jedoucího hnacího drážního vozidla zhoršeným adhezním podmínkám na trati.

Zásadní příčina: nesledování nepřenosných návěstidel (staničnicků) osobou řídící hnací drážní vozidlo posunu mezi dopravami, které návěstí kilometrickou a hektometrickou polohu místa na trati, a nevyhodnocování údajů na nich návěstěných ve vztahu k jednoznačnému a srozumitelnému pokynu daného obsahem písemného rozkazu, jímž byla jízda posunu mezi dopravami povolena pouze do km 289,200.

	Datum:	13. 11. 2014 23:10	Místo:	*Přibyslav		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	6 000 000 Kč
	Popis:	Vykoľejení prázdného nákladního vozu pro přepravu automobilů za jízdy vlaku Nex 48305.				

Šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo z důvodu vypracování odborných znaleckých posudků do vydání výroční zprávy ukončeno.

	Datum:	16. 11. 2014 6:48	Místo:	*Hrušovany u Brna		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	310 074 Kč
	Popis:	Poškození trolejového vedení sběračem hnacího drážního vozidla vlaku R 803 a následné najetí hnacího drážního vozidla posunového dílu sběračem do poškozeného trolejového vedení.				

Bezprostřední příčina: blíže nespecifikované a náhle vzniklé poškození na sběrači hnacího drážního vozidla.

	Datum:	19. 11. 2014 11:01	Místo:	Královec – Trutnov střed		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 100 000 Kč
	Popis:	Srážka lokomotivy jedoucí jako posun mezi dopravami s nákladními vozy od vlaku Pn 63380, které byly ponechány na trati z důvodu zhoršených adhezních podmínek, s následným vykoľejením jednoho z odstavených vozů.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – provádění posunu mezi dopravami způsobem, který byl v rozporu s platnými předpisy.

	Datum:	21. 11. 2014 22:46	Místo:	*Ostrava hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	18 600 000 Kč
	Popis:	Ulomení čepu nápravy taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Pn 248253 a následné vykolejení vlaku, stržení trakčního vedení a dvojnásobné roztržení vlaku.				

Bezprostřední příčina: poškození nápravy č. 018-801833 taženého drážního vozidla 82 51 5967 133-7 iniciované povrchovými nedokonalostmi charakteru korozních důlků.

Příspějící faktory: urychlení šíření lomu čepu nápravy č. 018-801833 z důvodu chemického složení materiálu – zvýšeného obsahu síry a fosforu.

	Datum:	27. 11. 2014 11:38	Místo:	Višňová – Frýdlant v Čechách		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	2	Škoda:	639 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 6315 s osobním automobilem na železničním přejezdu P 2848 zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací bez závor.				

Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávana zvuková a světelná výstraha.

	Datum:	28. 11. 2014 8:21	Místo:	*Bohumín		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	470 000 Kč
	Popis:	Vykolejení nákladního vozu vlaku Pn 49792 při vjezdu do stanice.				

Bezprostřední příčina: nezajištění požadované rámové tuhosti dopravní koleje č. 27 – rozšíření rozchodu koleje a změna rozchodu koleje.

Příspějící faktory: dlouhodobé umožnění poježdění oblouku o poloměru 225 m bez převýšení a přechodnic v dopravní koleji č. 27, v km 276,534 až 276,482, rychlostí až 50 km·h⁻¹, tj. rychlostí o 10 km·h⁻¹ větší, než mohou konvenční drážní vozidla takovýmto obloukem projíždět.

Zásadní příčina: v levém oblouku dopravní koleje č. 27 o poloměru 225 m bez převýšení a přechodnic používání:

- dřevěných kolejnicových podpor, které v km 276,535 až 276,529 vlivem zteření a provozního opotřebení způsobily narušení drážebnosti upevňovadel a rámové tuhosti koleje;
- vrtulí R1, které v km 276,535 až 276,529 následkem koroze poškozených závitů nezajišťovaly tuhé spojení podkladnice s kolejnicovou podporou, a tím rámovou tuhost koleje.

Příčina v systému bezpečnosti: vytvoření systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy prostřednictvím předpisů převzatých od jiného provozovatele dráhy, který má v oblasti organizačního uspořádání, působnosti organizačních složek a odpovědnosti vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců zcela odlišné organizační uspořádání, odlišnou působnost organizačních složek, a také odlišnou odpovědnost vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců za zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, aniž by prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy obsažené v převzatých předpisech byly dány do souladu s prvky vlastního systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy.

	Datum:	1. 12. 2014 8:44		Místo:	*Pačejov – Horažďovice předměstí	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	12 200 000 Kč
	Popis:	Vykoľejen taženého drznho vozidla za jízdy vlaku Pn 67891, kter bylo ve vykoľejenm stavu taženo 2,8 km.				

Bezprostřední příčina: technická závada na voze . 81 54 6681916-7 řady Falls – zaden vntrnho ložiska přední nápravy podvozku „a“, nsledn ukroucen čepu nápravy a destrukce ložiskov skřn.

Přispívající faktory:

- nefunkčnost indikátoru horkoběžnosti umstenho v km 322,497 trati eske Budějovice – Plzeň hl. n. (30 km před mstem vzniku MU);
- ve vztahu k vyši hmotne škody byla skutečnost, že výpravčí žst. Pačejov a žst. Horažďovice pedmst, ačkoliv jim byla oznámena závada na vlaku bezprostředn ohrožující bezpečnost drzn dopravy a měli k dispozici odpovídající technicke prostředky (systém TRS), neoznámili vznik této závady strojvedoucímu vlaku a dále skutečnost, že výpravčí žst. Pačejov a žst. Horažďovice pedmst, ačkoliv jim byla oznámena závada na vlaku bezprostředn ohrožující bezpečnost drzn dopravy a měli k dispozici odpovídající technicke prostředky (systém TRS, funkcionalita „Generální stop“), neučinili opatření k tomu, aby byl vlak co nejdříve zastaven.

Zásadní příčina: nedostatene mazání vntrnho ložiska (PLC 410-13) přední nápravy podvozku „a“ vozu řady Falls . 81 54 6681 916-7.

Přcna v systému bezpečnosti: změna v systému provdn plánovaných oprav TDV dopravce D Cargo, a. s., s uinnost od 1. 1. 2014 (změna . 1 vntrnho předpisu Směrnice KVs5-B-2010), v důsledku které došlo k prodloužen kilometrckch probíhá TDV mezi revizními opravami a tím ke snížení četnosti provdn plnovane udržby vozů.

	Datum:	8. 12. 2014 9:39		Msto:	Krsny Jez – Teplcka u Karlových Varů	
	Zraněno:	4	Usmrceno:	0	Škoda:	162 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 7102 s osobním automobilem na přejezdu P 380 zabezpeenm svetelnou výstražnou signalizc bez závor.				

Bezprostřední příčina: nedovolen vjetí silničního vozidla na přejezd v době, kdy byla přejezdovým zabezpečovacím zařízením dávána zvukov a sveteln výstraha.

	Datum:	14. 12. 2014 16:15		Msto:	esk Třebov	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolen jízda vlaku Ex 1004 za návěstidlo zakazující jízdu a vjetí do postavene vlakove cesty pro vlak Ex 1354.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – nerespektování návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla.

	Datum:	14. 12. 2014 19:37		Msto:	Ostrava hl. n.	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	537 000 Kč
	Popis:	Srzka posunového dílu (spřazene lokomotivy) s odstavenou soupravou drznch vozidel, které byly poškozeny a vykoľejily.				

Bezprostřední příčina: selhání lidského činitele – nedodržn podmínek jízdy podle rozhledových poměrů strojvedoucím posunového dílu.

	Datum:	15. 12. 2014 20:22	Místo:	*Prosenice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	2 100 000 Kč
	Popis:	Uvolnění části nákladu (svitek drátu) loženého na nákladním voze za jízdy vlaku Pn 50232, přičemž náklad zasahoval za obrys průjezdného průřezu a následkem toho došlo k ulomení a vyvrácení odjezdového návěstidla, do kterého následně narazil vlak Os 3333. Nákladní vlak s uvolněným nákladem dojel až do žst. Přerov.				
Šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo z důvodu náročnosti vyšetřování do vydání výroční zprávy ukončeno.						

	Datum:	30. 12. 2014 14:30	Místo:	*Poříčany		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	6 900 000 Kč
	Popis:	Srážka vlaku R 983 s vlakem Os 9329.				
Šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo z důvodu náročnosti vyšetřování do vydání výroční zprávy ukončeno.						

Opatření k předcházení mimořádných událostí

Opatření následující po MU přispívají ke zvyšování bezpečnosti na dráhách. Na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU může Drážní 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 Drážní inspekci.

K mimořádným událostem vzniklým v roce 2014 vydala Drážní inspekce následující bezpečnostní doporučení:

- **10. ledna 2014, Dopravní podnik Praha, mezi tramvajovými zastávkami Palmovka (Na Žertvách) – Palmovka (Metro)**, vlečení cestující po tramvajové trati za ruku přivřenou při nastupování do 1. dveří 2. drážního vozidla tramvajového vlaku linky č. 25, pořadí 3, při jeho rozjezdu z tramvajové zastávky. Drážní inspekce doporučila:

Dopravnímu podniku hlavního města Prahy, a. s.

- vybavit drážní vozidla, motorové a vlečné tramvajové vozy všech typů, určených k přepravě cestujících technickým zařízením zajišťujícím dodržení minimální doby 3 sekund trvání zvukové výstrahy a optické výzvy (návěst „Nevystupujte – nenastupujte“) před zavíráním dveří pro ukončení výstupu a nástupu cestujících a to tak, aby se dveřní křídla dala do pohybu až po uplynutí doby trvání zvukové výstrahy a optické výzvy (návěst „Nevystupujte – nenastupujte“).

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných dopravců na dráhách tramvajových v České republice.
- **4. února 2014, Jindřichov ve Slezsku státní hranice – Jindřichov ve Slezsku**, srážka vlaku Sp 1661 se stromem a vykolejení prvního podvozku řídicího vozu vlaku. Drážní inspekce doporučila: Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s Drážním úřadem:

- iniciovat změnu ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, tak, aby podobně jako v ochranném pásmu zařízení elektrizační soustavy a plynárenské soustavy nebylo při provozování drah třeba ke kácení dřevin, rostoucích v ochranném pásmu dráhy, jejichž výška zvětšena o 2,5 m je rovna nebo větší než vzdálenost od osy krajní koleje, povolení orgánů ochrany přírody, ale stačilo pouze písemné oznámení provozovatele dráhy orgánu ochrany přírody nejméně 15 dnů předem.

● **7. března 2014, žst. Brno hl. n.,** vykolejení lokomotivy za jízdy vlaku Os 4421, Dražní inspekce doporučila:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- neprodleně přijmout, resp. v praxi aplikovat účinná opatření pro nové i provozované čelistové závěry tak, aby nemohlo dojít k vyskočení háku z výřezu v závorovacím pravítku a zároveň k jeho vyjetí zpod paty opornice, nebo taková opatření, která v situaci, kdy k vyskočení háku z výřezu v závorovacím pravítku a zároveň k jeho vyjetí zpod paty opornice dojde a jazyky výměny nedosáhnou při přestavování koncových poloh, nedovolí podjetí závorovacího pravítka pod zaseknutý jazyk, popř. neumožní postavení vlakové/posunové cesty;
- zapracovat do technologických postupů zákaz upínání upínacích součástí pracovních mechanismů ke kolejnicím v místech, kde tím hrozí poškození součástí dráhy.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah, u kterých jsou provozovány výhybky s čelistovými závěry.

● **10. března 2014, Dopravní podnik Ostrava zastávka Nová huť jižní brána,** srážka tramvajového vlaku linky č. 14, kurz 11/112 s tramvajovým vlakem linky č. 4, kurz 101. Dražní inspekce doporučila:

Dopravnímu podniku Ostrava, a. s.:

- do jednotných technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech zapracovat povinnost řidičů drážních vozidel motorových tramvajových vozů po převzetí vedení tramvajového vlaku, změně řazení drážních vozidel nebo změně stanoviště řidiče, vyzkoušet co nejdříve po uvedení drážních vozidel do pohybu funkci (účinek) provozní elektrodynamické brzdy;
- do systému pravidelného školení řidičů drážních vozidel motorových tramvajových vozů zapracovat náplň zaměřenou na řešení krizových situací, které se projeví nestandardním chováním drážních vozidel, včetně řešení situace, kdy vlivem technické závady drážního vozidla se neuvede v činnost řídicím aktivovaná provozní elektrodynamická brzda.

Dražnímu správnímu úřadu Magistrátu města Ostravy, ostatním dopravním podnikům provozujícím tramvajovou dopravu a jejich příslušným drážním správním úřadům:

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

● **13. března 2014, Děčín-Prostřední Žleb – Děčín hl. n.,** srážka vlaku Lv 48397 s vlakem Nex 48325 (njetí ze zadu). Dražní inspekce doporučila:

Dopravci LTE Logistik a Transport Czechia s. r. o.:

- zaměřit systém přípravy strojvedoucích a jejich pravidelného školení tak, aby dokázali správně a okamžitě, ve smyslu předpisových ustanovení, reagovat na vzniklé mimořádné situace, zejména na případy výpadku některé části brzdové soustavy hnacích drážních vozidel.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních dopravců provozujících drážní dopravu na území České republiky.

- **15. března 2014, Červenka – Moravičany**, střetnutí vlaku Ex 444 s osobním automobilem na železničním přejezdu P6520. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- stanovit integrovanému záchrannému systému prioritu (důležitost v pořadí) telefonních kontaktů, na které má operátor integrovaného záchranného systému, při hrozcím nebezpečí z prodlení, kontaktovat provozovatele dráhy a předat požadavek k přijetí opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Dražnímu úřadu:

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

Správě silnic Olomouckého kraje, příspěvkové organizaci:

- umístit na pozemní komunikaci III/4496, z obou směrů před pravými směrovými oblouky, na které navazuje železniční přejezd P6520, svislé výstražné dopravní značky upozorňující na pravý směrový oblouk nebo na dva po sobě následující směrové oblouky, popř. učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti na a v okolí železničního přejezdu P6520.

Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s Dražním úřadem:

- obsahem právních předpisů upravujících pravidla provozu na pozemních komunikacích rozšířit povinnost účastníků provozu na těchto komunikacích o znalost umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů a jejího použití při zjištění ohrožení bezpečnosti drážní dopravy na železničním přejezdu;
- rozšířit povědomí veřejnosti o umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů na železničních přejezdech, jejího účelu a způsobu použití.

- **24. března 2014, Rozsochatec – Chotěboř**, střetnutí vlaku Os 5306 s osobním automobilem na železničním přejezdu P5270. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhroššími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závorových břeven, v souladu se zněním předchozích doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 937/2012/DI, ze dne 2. 1. 2013, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 940/2012/DI, ze dne 3. 1. 2013 a „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 134/2014/DI, ze dne 18. 2. 2014 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 břeveny.

Dražnímu úřadu:

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

- **28. března 2014, žst. Praha hl. n.**, nedovolená jízda vlaku Os 8830 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S11a s návěstí „Stůj“. Dražní inspekce doporučila:

Ministerstvu dopravy v součinnosti s Dražním úřadem:

- upravit pravidla pro provozování dráhy tak, aby technologický postup výpravy vlaků s přepravou

cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla dovolujícího jízdu vlaku, byl provozovateli dráhy používán pouze v případech, kdy bude vázán na další bezpečnostní pojistku, ať již technického nebo organizačního řešení, která by minimalizovala riziko nedovoleného odjezdu vlaku bez výpravy při selhání lidského faktoru, tj. strojvedoucího.

- **23. dubna 2014, žst. Všetaty**, střetnutí vlaku Pn 66301 s autobusem na železničním přejezdu P2724. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- prověřit, zda na dráze provozované provozovatelem dráhy SŽDC, státní organizace, se nenacházejí další železniční přejezdy, mezi nimiž je na přilehlé pozemní komunikaci nedostatečná vzdálenost a řidiči silničních vozidel nejsou dopravním značením upozorněni na maximálně přípustnou délku silničního vozidla v případě, že by řidič byl nucen zastavit mezi těmito přejezdy.
- v případě, že se na dráze provozované provozovatelem dráhy SŽDC, státní organizace, nacházejí další obdobné železniční přejezdy, bezodkladně učinit takové opatření, které by v co nejvyšší míře zajistilo bezpečnost drážní a silniční dopravy na těchto přejezdech.

Dražnímu úřadu:

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

- **8. července 2014, žst. Česká Třebová**, Srážka nákladních vlaků Pn 148231 a Pn 63710 s jejich následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila

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

- vyhodnotit vzdálenosti a způsob umístění hlavních návěstidel na železniční síti SŽDC a na základě toho stanovit maximální horizontální vzdálenost od osy pojížděné koleje a vertikální vzdálenost nad temenem pojížděné kolejnice;
- v případě umístění hlavního návěstidla v jiném než nově stanoveném místě zajistit informování osoby řídící drážní vozidlo návěstěním této situace;
- v případě zřizování nových, popř. při rekonstrukcích stávajících hlavních návěstidel tyto umisťovat již v souladu s nově stanovenými vzdálenostmi.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je i nadále zvyšovat úroveň bezpečnosti drážní dopravy, v tomto případě zejména tím, aby byla hlavní návěstidla nově umisťována v zorném poli osoby řídící drážní vozidlo tak, aby jejich poloha umožňovala snadné, rychlé a jednoznačné vyjádření a vnímání návěsti. Pokud nebude umístěno hlavní návěstidlo v požadované vzdálenosti, tak zajistit informování osoby řídící drážní vozidlo návěstěním této situace. Bezpečnostní doporučení nikterak nezpochybňuje nutnost zajistit viditelnost návěstidel ve smyslu příslušných právních předpisů a poznání tratě osobou řídící drážní vozidlo.

Dopravci Advanced World Transport, a. s.:

- nejméně po dobu dvou let archivovat prvotní dokumenty o jízdách zaměstnanců, provedených za účelem získání znalostí traťových poměrů, z důvodu jejich případné dohledatelnosti při zpětných kontrolách skutečného vykonání této činnosti, resp. doložení tak odborné způsobilosti osob řídících hnací drážní vozidla

Smyslem uvedeného bezpečnostního doporučení je zajistit, aby byl dopravce schopen doložit, resp. prokázat, alespoň po určitou minimální dobu, že jeho zaměstnanci splnili, a jak, jednu z podmínek nezbytnou pro získání odborné způsobilosti osoby řídící hnací drážní vozidlo, ať už za účelem preventivních kontrol nebo za účelem zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí.

Ministerstvu dopravy:

- zahrnout výše uvedená bezpečnostní doporučení do příslušných právních předpisů, zejména tedy zpřesnit podmínky pro umístování hlavních návěstidel a řešení „atypicky“ umístěných hlavních návěstidel, a dále upřesnit minimální požadavky pro oblast poznání traťových poměrů osobami řídící hnací drážní vozidla (strojvedoucími), včetně systému administrace a archivace.

Smyslem daného bezpečnostního doporučení je kromě již výše uvedeného stanovit jasná, závazná a především jednotná pravidla pro všechny provozovatele dráhy, resp. provozovatele drážní dopravy na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení pro provozovatele dráhy a drážní dopravy i u ostatních provozovatelů dráhy a drážní dopravy.

- **11. července 2014, Brno-Chrlice – Brno hl. n.**, střetnutí vlaku Os 4753 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7179, s následným vykolejením vlaku. Dražní 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 předchozích bezpečnostních doporučení Dražní inspekce, 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 břevny.

Dražnímu úřadu:

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

Krajskému úřadu Jihomoravského kraje:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace doporučení uvedených v dokumentu Centra dopravního výzkumu „*Bezpečnostní inspekce a návrh opatření na železničním přejezdu v km 6,006 dráhy Brno-Přerov*“, směřovaných k vlastníku pozemní komunikace vedoucí k přejezdu.

Smyslem tohoto bezpečnostního doporučení je dále zvyšovat úroveň zabezpečení železničních přejezdů při rekonstrukcích a modernizacích tratí, a to instalací světelného zabezpečovacího zařízení se závorami, které se z dlouhodobého hlediska jeví jak pro silniční, tak i drážní dopravu, vyjma mimoúrovňového křížení, jako nejméně rizikové řešení úrovňového křížení dráhy železniční a pozemní komunikace. Jedná se o neúčinnější opatření proti opakování vzniku mimořádných událostí ze stejných, opakujících se příčin, tj. přehlédnutí výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného bez závor účastníky silničního provozu. Proto je žádoucí, právě z důvodu zajištění maximální bezpečnosti na železničních přejezdech, dále zvyšovat úroveň zabezpečení při rekonstrukcích a modernizacích tratí a přejezdů instalací světelného zabezpečovacího zařízení se závorami, nebude-li zvoleno mimoúrovňové křížení. Toto řešení by v budoucnu zabránilo naprostě většině střetnutí na přejezdech, a tím by zajistilo i ochranu zdraví a životů cestujících a vlakového personálu v důsledku chybného jednání účastníků silničního provozu. Nelze také

opomenout skutečnost, že na železniční dráze je stále více moderních (zmodernizovaných) vlakových souprav lehké stavby, které jsou však právě při střetnutích více zranitelné, a při nehodách tak dochází k vykolejením a značným škodám. Zároveň Dražní inspekce doporučuje ke zvážení další možnosti technických řešení, aplikovatelných na pozemní komunikaci, ke zvýšení bezpečnosti na výše uvedeném přejezdu.

- **30. srpna 2014, Slatiňany – Chrudim**, střetnutí vlaku Služ 163920 s cyklistou na železničním přechodu P5339. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- u všech železničních přechodů zabezpečených pouze výstražnými kříži vykonat důkladnou mimořádnou kontrolu skutečného stavu dopravního značení vztahujícího se k těmto přechodům, se zaměřením na předcházení případnému ohrožení drážní dopravy a uživatelů těchto přechodů;
- u železničních přechodů, kde je vjezd cyklistů zabráněno pouze dopravním značením zvážit, na základě provedené kontroly, instalaci turniketů nebo meandrového zábradlí, které by fyzicky zamezily přímému a náhlému vjezdu cyklistů.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah, kteří mají ve správě železniční přechody zabezpečené pouze výstražnými kříži.

- **9. září 2014, DP Ostrava**, těžká újma na zdraví cestujícího, vzniklá jeho vlečením při rozjezdu po předchozím přivření křídly dveří tramvajového vlaku linky č. 17, kurz 206, ze zastávky ÚMOB Jih. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci bezpečnostního doporučení:
 - vybavit drážní vozidla, motorové a vlečné tramvajové vozy všech typů, určená k přepravě cestujících, technickým zařízením zajišťujícím dodržení minimální doby 3 sekund trvání zvukové výstrahy a optické výzvy (návěst „Nevystupujte – nenastupujte“) před zavíráním dveří pro ukončení výstupu a nástupu cestujících, a to tak, aby se dveřní křídla dala do pohybu až po uplynutí doby trvání zvukové výstrahy a optické výzvy (návěst „Nevystupujte – nenastupujte“), u všech dopravců na dráhách tramvajových v České republice, vyjma Dopravního podniku Ostrava, a. s., u kterého bylo výše uvedené bezpečnostní doporučení již realizováno.

- **11. listopadu 2014, Petrovice u Karviné – Odbočka Závada**, srážka samostatného hnacího drážního vozidla jedoucího jako posun mezi dopravami s uvázlým nákladním vlakem Pn 47850. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- přehodnotit technologický postup jízdy posunu mezi dopravami uskutečněného pro vlak, který z důvodu zhoršených adhezních podmínek uvázl na trati, kdy je jízda posunu mezi dopravami

realizována ve směru spádu pojižděné koleje proti uvázlému vlaku, stanovený vnitřním předpisem o provozování dráhy, zejména ve vztahu k nejvyšší dovolené rychlosti jízdy posunu mezi dopravními v úseku posledních 1 000 metrů před místem uvážnutí tak, aby tyto postupy byly pro eliminaci vzniku a následků obdobných mimořádných událostí ještě více zpřísněny. V případech, kdy není místo uvážnutí vlaku známo, zpřísnění postupů aplikovat již od úrovně hlavního (vjezdového) návěstidla pro opačný směr jízdy.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální, v České republice.
- **21. listopadu 2014, žst. Ostrava hl. n.,** ulomení čepu nápravy taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Pn 248253 s jeho následným vykolejením. Dražní inspekce doporučila:

Dopravci PKP CARGO, S. A.:

- vzhledem k chemickému složení nápravy č. 018-801833, mající negativní vliv na rychlost šíření trhliny, upravit systém údržby náprav (provádění nedestruktivní kontroly jejich celistvosti) vyrobených v prosinci roku 1979 v Železárnách 1 Maj Gliwice, pod číslem tavby 56485 tak, aby zajistil, že tažená drážní vozidla osazená předmětnými nápravami budou technicky způsobilá a to po celou dobu jejich používání.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení, a to jak v rámci jemu svěřených pravomocí vůči dopravcům (držitelům vozů) používajících tažená drážní vozidla s nápravami z předmětné tavby na území České republiky, tak i v rámci mezinárodního působení jako člen sítě národních bezpečnostních orgánů.
- **1. prosince 2014, Pačejov – Horažďovice předměstí,** vykolejení drážního vozidla za jízdy vlaku Pn 67891 mezi železničními stanicemi Pačejov a Horažďovice předměstí. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- urychlit instalaci nových diagnostických zařízení závad na jedoucích kolejových vozidlech v rozsahu podle Směrnice č. 36 – Koncepce diagnostiky závad jedoucích železničních kolejových vozidel, č. j. 40334/07-OP, schváleno generálním ředitelem SŽDC dne 18. 4. 2008, účinnost od 1. 5. 2008. Přednostně umísťovat tato diagnostická zařízení na tratích vybavených dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením;
- upravit znění článků č. 3773 a 3774 svého vnitřního předpisu SŽDC D1 (případně doplnit předpis dalšími články) tak, aby byly jednoznačně stanoveny technologické postupy osob podílejících se na řízení drážní dopravy při zjištění závady na vlaku bezprostředně ohrožující provozování dráhy a drážní dopravy.

Dopravci ČD Cargo, a. s.:

- přistavit všechna tažená drážní vozidla, která jsou opatřena ložiskovými skříněmi typu 59V a jejichž skutečný kilometrický proběh od poslední revizní opravy (REV) je větší než 130.000 km, k provedení revizní opravy (REV) nebo neplánované opravy, při které budou ložiskové skříně

sejmuty z náprav, ložiska demontována, zkontrolována a namazána a ložisková skříň bude naplněna novým mazivem;

- zavést v rámci svého systému zajišťování bezpečnosti systém posuzování stavu ložisek drážních vozidel vzhledem k jejich předpokládané životnosti, dále evidenci nápravových ložisek tak, aby bylo dohledatelné, kdy byla na ložiskách prováděna jejich kontrola, údržba, oprava, mazání apod.;
- přehodnotit systém provádění plánovaných oprav tažených drážních vozidel účinný od 1. 1. 2014 tak, aby nebyly prodlužovány kilometrické proběhy drážních vozidel vzhledem k přijatému systému zajišťování bezpečnosti.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastních opatření směřujících k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení nejen u zmíněných subjektů SŽDC a ČD Cargo, ale i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během roku 2014 Drážní inspekce vedla s provozovateli drah a drážní dopravy celkem 19 správních řízení. Ve třinácti případech se jednalo o delikt podle § 51 odst. 6 písm. a), ve 12 případech pak 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. Ve dvou správních řízeních řešila Drážní inspekce správní delikt podle § 51 odst. 6 písm. d), tedy neprovedení podle § 49 odst. 3 písm. d) zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události. V rámci správních řízení vedených v roce 2014 vyměřila Drážní inspekce správní pokuty ve výši 2 239 500 Kč. Celkem bylo na konci roku 2014 u odvolacího orgánu 15 správních řízení, přičemž některá z nich jsou u odvolacího orgánu k rozhodnutí již několik let.

EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

Drážní inspekce, jakožto národní vyšetřovací orgán pro nezávislé zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě 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 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.

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

V rámci projektu dobrovolného hodnocení národních vyšetřovacích orgánů, sdružených pod Evropskou železniční agenturou, se Drážní inspekce přihlásila ke zhodnocení vlastních procesů vyšetřování a jejich implementaci v praxi. Během téměř devět měsíců trvajících procesu musela Drážní inspekce v rámci hodnocení předložit řadu dokumentů vztahujících se k šetření mimořádných událostí i k činnosti samotné, mezinárodní hodnotící skupina pak strávila několik dní na Ústředním inspektorátu v Praze i na územních inspektorátech, kde proběhly speciálně připravené rozhovory se zaměstnanci Drážní inspekce, kteří popisovali nejen náplň své práce, ale i postupy na místě mimořádné události nebo nastavený systém šetření mimořádných událostí a preventivní činnosti. Výsledkem několikaměsíční práce byla závěrečná hodnotící zpráva, která jako ucelený materiál popisuje způsob práce Drážní inspekce v mezinárodním kontextu. Hodnotící tým ocenil mimo jiné propracovanou, decentralizovanou strukturu Drážní inspekce, odbornost a zkušenost inspektorů, organizaci práce skrze jednotnou databázi státních dozorů a mimořádných událostí a kvalitně zpracované vnitřní předpisy a manuály. Kladně hodnocen byl nejen počet mimořádných událostí, kterými se Drážní inspekce ročně zabývá, ale i tříúrovňový vnitřní systém revizí závěrečných zpráv, který je navíc plně elektronicky zaznamenáván a příkladná práce inspektorů Drážní inspekce s evropskou databází ERAIL, kam se zanáší informace o mimořádných událostech šetřených národními vyšetřovateli, a o zahájení, průběhu a ukončení vyšetřování.

Drážní inspekce podle nálezů hodnotící zprávy plní roli národního vyšetřovatele navzdory velmi náročným podmínkám (legislativa, nejasné role zúčastněných stran, fluktuace zaměstnanců).

PREVENCE A OSVĚTA

Hlavním smyslem preventivní činnosti Drážní inspekce je **předcházení vzniku mimořádných událostí**. Vedle šetření nehod a provádění namátkových inspekcí formou státního dozoru, což jsou aktivity zaměřené zejména na provozovatele dráhy a drážní dopravy, působí Drážní inspekce preventivně také na veřejnost, a to formou preventivních a osvětových kampaní.

Stejně jako v letech předcházejících i v roce 2014 se Drážní inspekce podílela spolu se společností České dráhy, a. s., Policií ČR a záchranářskými složkami na **Preventivním vlaku**. Cílem všech partnerů bylo přispět ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Drážní 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 Drážní inspekce. V roce 2014 měl Preventivní vlak 4 zastavení, přičemž během dubna měli možnost jej navštívit lidé ve Valašském Meziříčí a Vsetíně a v září v Praze-Bubnech a v Břeclavi.

Ve spolupráci s okresním ředitelství Policie ČR ve Vsetíně uspořádala Drážní inspekce cyklus preventivních přednášek určených pro žáky základních škol. V rámci této akce byl vytipován železniční podchod v Rožnově pod Radhoštěm na jehož stěny mohli žáci 5. tříd základních škol libovolně malovat. Při této činnosti se seznamovali s problematikou bezpečnosti v okolí železnice.



VÝKON STÁTNÍHO DOZORU



VÝKON STÁTNÍHO DOZORU

Státní dozor ve věcech drah vykonávaný Drážní inspekcí je směřován do oblasti mimořádných událostí a jejich předcházení, na rozdíl od výkonu státního dozoru (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 2014 používala následující typy státních dozorů:

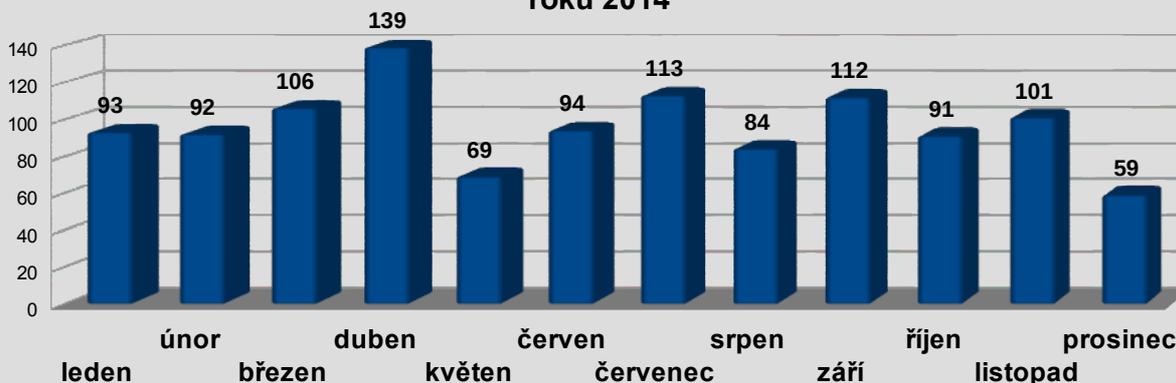
- **Oznámený státní dozor** – rozsáhlý státní dozor zaměřený na administrativní náležitosti provozovatele, na nějž se provozovatel (dozorovaný subjekt) potřebuje připravit. Dozorovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly. Týká se především kontroly toho, zda provozovatel šetřil mimořádnou událost objektivně a správně.
- **Státní dozor bez předchozího písemného oznámení** – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev, kdy z důvodu 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 mimořádné události, zejména na místě mimořádné události.
- **Následný státní dozor** – státní dozor vykonaný za účelem ověření odstranění dříve zjištěných nedostatků.

Drážní inspekce dále v roce 2014 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.



Drážní inspekce se v roce 2014 především zaměřovala na výkon státních dozorů v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vzniku MU, i když v jeho průběhu, stejně jako v minulých letech, 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 vypovídací hodnotu.

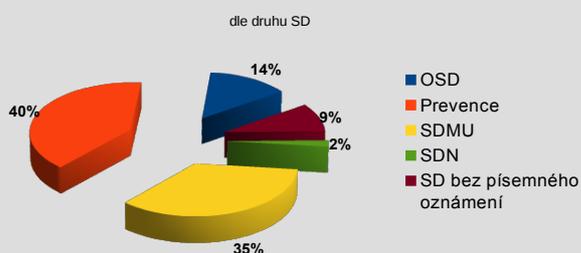
Vývoj počtu státních dozorů a preventivní činnosti v jednotlivých měsících roku 2014



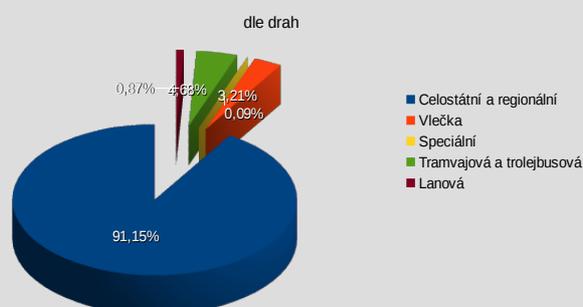
Výkon státního dozoru a preventivní činnosti										
Dráha	OSD		Prevence		SDMU		SDN		SD bez písemného oznámení	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Celostátní a regionální	144	121	211	434	362	373	20	21	182	102
Vlečka	34	15	0	5	19	13	3	1	4	3
Speciální (metro)	1	0	2	0	2	1	0	0	0	0
Tramvajová a trolejbusová	28	20	6	15	24	14	0	1	2	4
Lanová	7	2	3	7	0	0	0	1	1	0
Celkem	214	158	222	461	407	401	23	24	189	109

Rok 2014 byl z hlediska výkonu SD stabilní a bez výraznějších změn v systému, což je značný posun k lepšímu ve srovnání s roky 2012 a 2013, kdy došlo k omezení preventivní činnosti Drážní inspekce. Uplynulý rok 2014 navazoval na dosavadní činnost Drážní inspekce v této oblasti. V tomto roce Drážní inspekce spatřuje zásadnější problém v novele zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, která byla přijata v souvislosti s přijetím nového zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), a kdy došlo k přepracování ustanovení tohoto zákona, která se věnují výkonu státního dozoru ve věcech drah. Drážní inspekce na této novele jako problematické vidí především to, že došlo k vypuštění ustanovení, která opravňuje kontrolní orgán k výzvě k odstranění zjištěných nedostatků a ustanovení, které ukládala provozovateli odstraňovat zjištěné nedostatky ve stanovených termínech.

SD – činnost Drážní inspekce v roce 2014



SD – činnost Drážní inspekce v roce 2014



- **129** – železničních stanic, dopraven a zastávek,

- **685** – osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením především na jejich zdravotní a odbornou způsobilost),
- **86** – hnacích drážních vozidel,
- **1164** – tažených drážních vozidel,
- **162** – vlakových souprav,
- **268** – železničních přejezdů a přechodů.

Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD

Nejvíce pochybení vůči právním předpisům bylo zjištěno na dráhách celostátních a regionálních. Za nimi se v počtu zjištěných nedostatků zařadily vlečky, kde 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 a na dráze lanové.

2014 Dráha	Počet		Podíl nedostatků na 1 státní dozor a preventivní činnost
	Státní dozory a prevence	Zjištěné nedostatky	
Celostátní a regionální	1051	397	0,38
Vlečka	37	50	1,35
Speciální (metro)	1	0	0,00
Tramvajová a trolejbusová	54	23	0,43
Lanová	10	1	0,10
Celkem	1153,00	471,00	0,41

Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2014

Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
Mimořádné události (zjišťování příčin a okolností vzniku, nahlašování, vedení spisu atd.)	90
Nevyhovující technický stav železničních přejezdů	68
Provozoschopnost dráhy (měření, kontrola, údržba)	54
Vybavenost stanic a zastávek	17
Činnost pověřené osoby na místě vzniku MU	26
Nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech	39
Viditelnost návěstí a návěstidel a stav návěstní soustavy	27
Drážní vozidla a vlakové soupravy (vybavení, sestavení, závady drážních vozidel)	34
Pozorování tratě a návěstí z vedoucího drážního vozidla a jednání podle zjištěných skutečností	6
Stav, poškození a opotřebování pražců a stav kolejového lože	31

Při 24 následných SD bylo zjištěno celkem 18 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.

Závažná zjištění při výkonu SD

V roce 2014 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 zjištěné závažné nedostatky na straně provozovatele dráhy v těchto letech lze zařadit následující případy:

- kdy na trati Studenc – Křižanov bylo zjištěno na 1700 metrech cca 27 % pražců značně poškozených a 30 % nedotažených nebo chybějících upevňovadel.

Problémy byly i se zašterkováním kolejového lože;

- kdy na trati Horní Cerekev – Tábor na 800 m bylo zjištěno až 70 % uvolněných upevňovadel v obou kolejnicových páslech, na vnějších kolejnicích v obloucích to bylo až 90 %;
- kdy na trati Světlá nad Sázavou – Čerčany bylo zjištěno, že kolejové lože nemá požadovanou šířku a kolej není dostatečně zašterkována. Dále byly v kontrolovaném úseku tratě zjištěny chybějící šrouby v kolejnicových stycích v levém pásu;
- kdy mezi stanicemi Unhošť a Jeneč bylo zjištěno silně znečištěné kolejové lože a větší množství tzv. „blátivých míst“, ve kterých stojí voda, čímž docházelo k narušení geometrické polohy koleje v daných místech;
- kdy v železniční stanici Praha-Horní Počernice byly zjištěny nedostatky v geometrické poloze kolejnicových pásů a ve stavu železničního svršku.



Závažné nedostatky byly Dražní inspekcí v těchto letech zjišťovány i u jednotlivých dopravců, kteří působí v České republice. Mezi ně lze zařadit následující případy:

- kdy ve čtyřech vlacích zjistila Dražní inspekce, že u pěti osobních vozů nefunguje blokování vstupních dveří a cestující nebyli na tuto skutečnost upozorněni. Jako příklad lze uvést všechny vstupní dveře taženého drážního vozidla na vlaku kategorie EC.
- 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 vlaku dával zvukovou návěst pouze ve 14 případech z 29 nebo strojvedoucí na 46 železničních přejezdech dal zvukovou návěst pouze devětkrát.
- kdy v Českém Těšíně byly zjištěny závady na nákladním vlaku. Na dvou vozech byl zjištěn chybějící zajišťovací klín brzdové zdrže. Na jednom voze byly zjištěny tři prasklé svary sloupků vozové skříně a jeden prasklý svar dveřního sloupku. I když byla DV provozována s platnou technickou kontrolou, svým technickým stavem

bezprostředně ohrožovala bezpečné provozování drážní dopravy;

- kdy při měření nejvyšší dovolené rychlosti tramvají v Brně, na tramvajovém přejezdu v ulici Okružní bylo u tramvaje jedoucí ze zastávky Halasovo náměstí směrem do centra zjištěno překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 6 km/h (30 %);
- kdy při jízdě historického vlaku v Břeclavi v rámci oslav Dne železnice bylo zjištěno, že na otevřeném představku osobního vozu jela skupina osob včetně dětí;
- kdy u nákladních vlaků převážející sypký materiál bylo zjištěno, že 21 vozů bylo zjevně nerovnoměrně naloženo a jejich náklad nebyl řádně uložen;



Mezi zajímavosti zjištěné Drážní inspekcí v roce 2014 lze zařadit například případ, kdy byl zjištěn viditelně nakloněný reléový domek vedle železničního přejezdu, ve kterém jsou umístěny prvky k přejezdovému zabezpečovacímu zařízení, a to vlivem sesedáním terénu, na kterém byl domek umístěn. V krajním případě hrozilo, že dojde k narušení průjezdného průřezu přilehlé koleje.



Tematické státní dozory

Kromě rutinního výkonu preventivních státních dozorů pokrývajících všechny dráhy, nejrůznější provozovatele drah, dopravce, činnosti a místa na dráhách v celé ČR věnovala v roce 2014 Drážní inspekce tématickým výkonem SD zvýšenou pozornost těmto oblastem:

- Pískovací zařízení na hnacích drážních vozidlech – Při tomto tématickém SD bylo zkontrolováno 29 hnacích drážních vozidel, u 3 různých dopravců a na 9 různých místech. Problémy s celkovým množstvím sypaného písku byly zjištěny u 8 hnacích drážních vozidel.
- Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti – Při tomto tématickém státním dozoru bylo ve dnech 1. 4. 2014 až 30. 4. 2014 zkontrolováno celkově 310 vlaků nebo samostatně jedoucích vozidel 21 různých dopravců, a to na 102 místech v rámci celé České republiky. Na dráze celostátní bylo zkontrolováno dodržování nejvyšší dovolené rychlosti u 132 vlaků, na dráze regionální u 45 vlaků, na dráze tramvajové u 84 vlaků a na dráze trolejbusové u 49 drážních vozidlech. Na dráze celostátní bylo měření rychlosti prováděno na 57 místech, na dráze regionální na 26 místech. Dále bylo měření rychlosti provedeno na 6 různých tramvajových dráhách, kde bylo celkově 13 měřících míst, a na 4 různých trolejbusových dráhách, kde bylo 6 měřících míst. Při těchto měřeních bylo zjištěno jedno překročení nejvyšší dovolené rychlosti, a to na dráze tramvajové, kde měl jet tramvajový vlak rychlostí 20 km/h, ale ve skutečnosti jel o 6 km/h (30 %) rychleji. Při těchto kontrolách bylo také zjištěno, že strojvedoucí jednoho vlaku před železničním přejezdem nedával návěst „Pozor“, a dále taky, že jeden vlak nebyl označen návěstí „Konec vlaku“.

Soubor: 1396784558_W1000_0406_114238.jmf

Soubor: 1396716510_W1000_0405_164830.jmf

Datum: 06/04/2014 Čas: 11:42:38



TruCam Sériové číslo: TC000096
 Jméno ID: 001
 Naměřená rychlost: 71 km/h (PŘÍJ.)
 Na vzdálenost : 58.2 m
 Povolená rychlost:

Jméno ulice: Cervenka (Kód: 1234)

atum: 05/04/2014 Čas: 16:48:30



TruCam Sériové číslo: TC000096
 Jméno ID: 001
 Naměřená rychlost: 146 km/h (ODJ.)
 Na vzdálenost : 345.3 m
 Povolená rychlost:

néno ulice: Suchdol n. O. (Kód: 1234)

Výkon SD na základě podnětů a stížností

V rámci prošetřování podnětů a stížností občanů a institucí formou SD byly zkontrolovány 2 železniční přejezdy, 6 vlakových souprav, 6 železničních stanic, 3 úseky železniční trati a jedna lanová dráha.

Celkový počet SD na základě podnětů se oproti minulým letům snížil, což bylo zapříčiněno celkovou změnou v systému SD, která byla způsobena zásahem Ministerstva dopravy. Část podnětů, které Dražní inspekce nevyřídila a neprověřovala v rámci výkonu SD, bylo dle stanovených postupů přeposláno na příslušný dražní správní úřad, který na ně měl následně patřičně reagovat.

Mezi nejzávažnější nedostatky zjištěné Dražní inspekcí v roce 2014 díky podnětům občanů a institucí patří technický stav tratě a špatný stav železničních přejezdů.

Výkon státního dozoru na základě podnětu		
Kontrolovaná oblast	Počet dozorů	Počet nedostatků
Železniční přejezd	2	4
Železniční stanice	6	1
Vlaková souprava	6	4
Úsek železniční trati	3	10
Lanová dráha	1	0
Celkem	18	19

Ačkoliv Dražní 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 2014 formou SD Dražní inspekce zkontrolovala nebo provedla preventivní činnost na 268 železničních přejezdech a přechodech. Na 69 z nich bylo zjištěno celkem 107 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. Další nedostatky byly technického charakteru týkající se stavu přejezdu (umístění ochranného klínu, stav přejezdové vozovky, stav žlábků pro okolek dražního vozidla). Dražní 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 Dražní úřad. Na základě vykonaných SD Dražní inspekce zjistila mírný pokles podílu nedostatků na jeden železniční přejezd oproti roku 2012, nicméně i tak je toto celkové číslo stále hodně vysoké.

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
2014	268	107	0,40

Nejčastějšími závadami na železničních přejezdech v roce 2014 byly:

- nedostatečné rozhledové poměry – závady v 34 případech;
- technický stav železničního přejezdu – závady v 43 případech;
- umístění návěstidla výstražný kolík s návěstí „Pískejte“ – závady v 20 případech;
- viditelnost výstražníků a výstražného kříže z pozemní komunikace – závady v 5 případech.

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 2014 zkontrolovala celkem 77 vlaků, kde zjistila 43 závad. Ministerstvo dopravy na základě výše provedených kontrol kultury cestování udělilo smluvní pokutu o celkové výši 332 000 Kč. Závady se jako v minulých letech 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 objednatele. Pozitivní trend ve zlepšování kvality a kultury cestování byl v tomto roce, stejně tak jako v roce minulém, viditelný, a to ve všech sledovaných oblastech. Ve srovnání s rokem 2010 došlo ke snížení zjištěných závad na jeden vlak o více jak 50 procent a stejně jako v minulém roce 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 2014 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.

