



Výroční zpráva 2016

Obsah

ČTRNÁCTÝ rok činnosti Dražní 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 dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a v metru.....	10
Mimořádné události na železničních přejezdech.....	11
Střety drážních vozidel s osobami na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	13
Nedovolené jízdy drážních vozidel na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	14
Nejzávažnější mimořádné události v roce 2016.....	15
Přehled nejzávažnějších MU.....	15
Opatření k předcházení mimořádných událostí.....	23
Správní řízení.....	28
Evropská železniční agentura.....	28
Výkon státního dozoru.....	31
Výkon státního dozoru.....	32
Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD.....	34
Závažná zjištění při výkonu SD.....	34
Tematické státní dozory.....	38
Výkon kontrol kultury cestování.....	38
Výkon státního dozoru na železničních přejezdech.....	39

ČTRNÁCTÝ ROK ČINNOSTI DRAŽNÍ 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 byl výkon státního dozoru ve věcech drah, kterého Dražní inspekce využívala zejména při šetření a dozorování mimořádných událostí, ale 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, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), 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 a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizaci, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů), přičemž se soustředila zejména na výkon státního dozoru v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a jejich předcházení na všech dráhách, tedy zjišťování, zda provozovatelé šetří mimořádné události objektivně, správně a zda přijímají účinná opatření k jejich předcházení.

Dražní inspekce se při své činnosti řídí zejména zákonem č. 266/1994 Sb., příslušnými prováděcími vyhláškami a Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (dále také jen směrnice 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 mimořádných událostí. **Otevřená komunikace je tedy nedílnou součástí činnosti Dražní inspekce**, zakončením, bez něhož by šetření mimořádných událostí ani preventivní kontroly neměly patřičný význam.

Během roku 2016 plnila Dražní inspekce povinnosti vůči Agentuře Evropské unie pro železnice (dále také jen Agentura), které vyplývají ze zákona č. 266/1994 Sb. a dle směrnice 2004/49/ES, zejména informovala stanoveným způsobem Agenturu o zahajovaných šetřeních, a to do 7 dnů od zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, průběžně informovala o svých zjištěních a vkládala do databáze

ERAIL závěrečné zprávy mimořádných událostí, jejichž šetření dokončila.

Značnou část kapacit Drážní inspekce zabrala i příprava na novelizovaný zákon č. 266/1994 Sb., jehož účinnost byla vyhlášena na 1. 4. 2017. Pro Drážní inspekci to znamenalo především změnu vnitřních předpisů týkajících se postupů na místě mimořádné události a při samotném šetření, kdy bylo nutné zahájit práce na úpravách ještě na konci roku 2016.

Činnosti spojené se státní službou zabíraly veškeré kapacity již tak přetížených zaměstnanců, a to i na úkor vzdělávání, koncepčních a metodických prací i prevence. Státní služba musela být prioritně zařazena vedle šetření mimořádných událostí. Zavedení státní služby znamenalo a znamená zejména výrazný nárůst administrativy a řadu úskalí. Mezi hlavní problémy lze řadit obsazování míst dle služebního zákona, přičemž jedním z omezení a nezbytností pro výkon funkce inspektora Drážní inspekce je úplné dokončené vysokoškolské vzdělání, a to i v případě zkušených odborníků s mnohaletou praxí, nebo pevně stanovený věk ukončení služebního poměru.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Vývoj **personálních změn** roku 2016 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. Na konci roku 2016 se opět jako v předchozích letech musela potýkat s **odchody** již zkušených a **zaučených** inspektorů **do soukromého sektoru**, který nabízel výrazně vyšší finanční ohodnocení jejich práce. Velký zásah do personálních záležitostí znamenal vstup zaměstnanců Drážní inspekce do státní služby, a to v souladu se služebním zákonem, který zavedl omezení pro státní zaměstnance v podobě věku zaměstnance, kdy nejpozději v sedmdesáti letech musí státní zaměstnanec ukončit službu. V roce 2016 ukončili služební poměr na Drážní inspekci z tohoto důvodu tři státní zaměstnanci.

V roce 2016, 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	25	54,35
	s VŠ vzděláním I. stupně	5	10,87
	se SŠ vzděláním	16	34,78
	s nižším vzděláním	0	0,00
	celkem	46	100,00

Věková struktura zaměstnanců		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	20 - 30 let	4	8,70
	31 - 40 let	15	32,61
	41 - 50 let	5	10,87
	51 - 60 let	11	23,91
	nad 60 let	11	23,91
	celkem	46	100,00

Zaměstnanost žen		fyzický počet	% z celku
Počet zaměstnanců	ženy	6	13,04

V souvislosti s účinností služebního zákona byla v roce 2016 přesoutěžena i pozice generálního inspektora Drážní inspekce. Ve výběrovém řízení uspěli tři uchazeči, přičemž jako nejvhodnější byl následně vybrán dosavadní náměstek generálního inspektora Mgr. Jan Kučera, který byl k 1. 7. 2016 jmenován generálním inspektorem.

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Mimořádnou událostí (dále také jen „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 inspekci (dle § 49 zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.)

Závažnou nehodou v drážní dopravě je srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke které 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, střetnutím 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, bezpečnosti 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 ani nehodou.

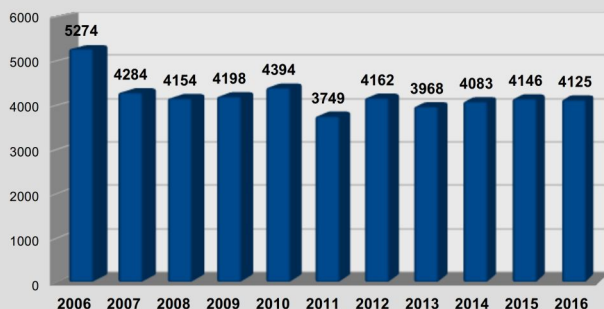
Základní definice

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.

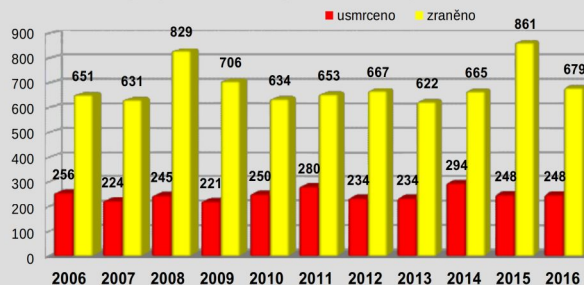
Vykolejením je nedovolené nebo nezamýšlené opuštění temene hlavy kolejnice styčnou plochou kola drážního vozidla.

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.

Vývoj počtu mimořádných událostí



Vývoj počtu zraněných a usmrcených osob

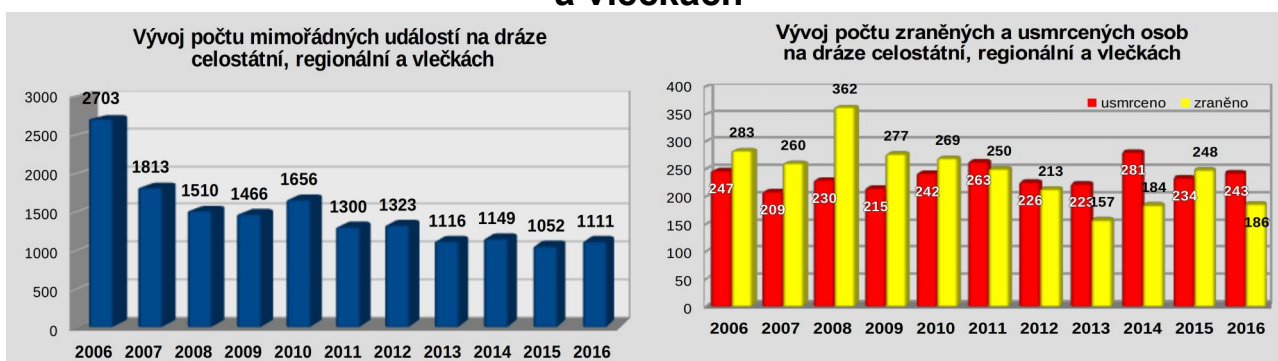


2016	počet MU	% rozdíl 2015	počet usmrcených osob	% rozdíl 2015	počet zraněných osob	% rozdíl 2015
dráha celostátní	756	5,73	214	1,90	119	-16,78
dráha regionální	212	-1,40	27	17,39	63	-38,83
dráha vlečka	143	17,21	2	100,00	4	100,00
dráha tramvajová	2367	-1,66	3	-40,00	356	-18,35
dráha trolejbusová	619	-4,18	0	-100,00	124	-22,01
dráha speciální	21	-32,26	2	-71,43	6	20,00
dráha lanová	7	-30,00	0	0,00	7	-46,15
celkem	4125	-46,55	248	-92,13	679	-22,13

Počet mimořádných událostí hlášených do Agentury

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
srážka vlaků	2	4	6	6	2	7	1	2	7	6	3
vykolejení vlaku	4	8	2	5	6	8	4	14	6	5	4
srážka s překážkou	0	2	2	0	0	4	6	1	1	4	0
střetnutí na přejezdu	4	8	4	3	4	1	7	5	7	8	2
požár drážního vozidla	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
újma na zdraví způsobená	1	0	2	1	2	4	1	2	2	1	1
jiné mimořádné události	0	2	0	1	1	1	4	7	6	2	2
celkem	11	24	17	16	15	26	23	31	29	26	12

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	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Jihočeský	2	0	1	21	0	0	5	0	0	5	0	1	6	0	0	10	8	2	17	6	4	8	0	2	74	14	10
Jihomoravský	4	0	1	5	0	1	10	0	0	6	0	0	16	0	0	37	30	7	8	3	12	16	0	4	102	33	25
Karlovarský	3	0	5	8	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	3	1	6	2	4	3	1	0	28	6	11
Královéhradecký	2	0	0	7	0	0	7	0	0	2	0	0	5	0	0	10	8	2	13	6	6	2	0	0	48	14	8
Liberecký	0	0	0	11	0	0	1	0	0	3	0	0	3	0	0	11	8	3	7	1	2	3	0	0	39	9	5
Moravskoslezský	9	0	0	16	0	0	21	0	0	8	0	0	14	0	0	28	17	11	10	1	2	35	0	2	141	18	15
Olomoucký	1	0	0	6	0	0	9	0	0	2	0	0	4	0	0	14	12	2	13	1	2	18	2	1	67	15	5
Pardubický	2	0	0	5	0	0	14	0	0	2	0	0	8	0	0	13	9	4	4	4	1	15	0	0	63	13	5
Plzeňský	2	0	0	10	0	3	7	0	0	3	0	0	3	0	0	10	9	1	13	2	4	14	0	3	62	11	11
Praha	3	0	0	6	0	1	8	0	0	1	0	0	13	0	0	23	17	6	6	1	2	13	0	1	73	18	10
Středočeský	9	0	3	17	0	0	28	0	0	11	0	0	16	0	0	47	32	16	41	8	23	44	1	5	213	41	47
Ústecký	3	0	0	13	0	1	20	0	1	6	0	0	13	0	0	26	24	2	14	4	1	18	0	1	113	28	6
Vysočina	1	0	9	3	0	0	7	0	0	2	0	1	0	0	0	10	6	4	8	4	3	6	0	1	37	10	18
Zlínský	0	0	0	5	0	0	5	0	0	1	0	0	7	0	0	15	10	6	16	3	2	2	0	2	51	13	10
Celkem MU (druh)	41	0	19	133	0	7	142	0	1	52	0	2	112	0	0	258	193	67	176	46	68	197	4	22	1111	243	186

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	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Jihočeský	2	0	1	10	0	0	2	0	0	4	0	1	4	0	0	9	8	1	10	6	2	7	0	2	48	14	7
Jihomoravský	3	0	1	5	0	1	8	0	0	6	0	0	16	0	0	34	27	7	2	2	0	14	0	4	88	29	13
Karlovarský	1	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	2	1	2	2	0	2	1	0	14	5	2
Královéhradecký	2	0	0	6	0	0	3	0	0	1	0	0	5	0	0	10	8	2	7	4	2	1	0	0	35	12	4
Liberecký	0	0	0	6	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	5	4	1	1	1	0	2	0	0	18	5	1
Moravskoslezský	2	0	0	8	0	0	3	0	0	5	0	0	13	0	0	22	15	7	2	1	2	21	0	2	76	16	11
Olomoucký	1	0	0	4	0	0	6	0	0	2	0	0	3	0	0	13	11	2	3	0	0	12	2	1	44	13	3
Pardubický	1	0	0	4	0	0	5	0	0	2	0	0	8	0	0	12	8	4	2	3	0	15	0	0	49	11	4
Plzeňský	1	0	0	4	0	3	5	0	0	3	0	0	3	0	0	10	9	1	8	2	4	10	0	3	44	11	11
Praha	2	0	0	5	0	1	6	0	0	1	0	0	10	0	0	23	17	6	6	1	2	13	0	1	66	18	10
Středočeský	4	0	3	6	0	0	16	0	0	8	0	0	14	0	0	45	32	14	20	7	16	32	1	5	145	40	38
Ústecký	2	0	0	11	0	1	9	0	0	5	0	0	12	0	0	21	19	2	4	3	0	12	0	0	76	22	3
Vysočina	0	0	0	1	0	0	6	0	0	2	0	1	0	0	0	8	6	2	6	4	2	5	0	1	28	10	6
Zlínský	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	5	0	0	8	6	3	6	2	1	2	0	2	25	8	6
Celkem MU (druh)	21	0	5	75	0	7	71	0	0	42	0	2	97	0	0	223	172	53	79	38	31	148	4	21	756	214	119

Počet mimořádných událostí na dráze regionální

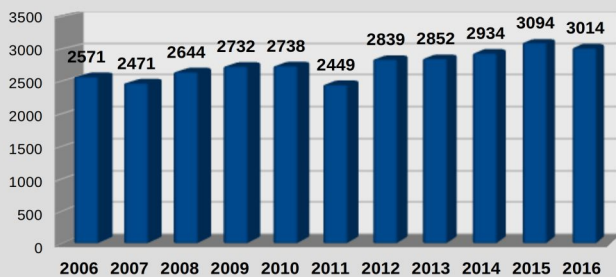
Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Jihočeský	0	0	0	11	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	1	7	0	2	1	0	0	23	0	3
Jihomoravský	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	6	1	12	2	0	0	12	4	12
Karlovarský	1	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	2	0	3	0	0	0	10	1	8	
Královéhradecký	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	2	4	0	0	0	8	2	4	
Liberecký	0	0	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	6	4	2	6	0	2	1	0	0	21	4	4
Moravskoslezský	0	0	0	6	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	4	5	0	0	0	0	0	17	0	4
Olomoucký	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	9	1	1	3	0	0	17	2	1
Pardubický	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	1	1	0	0	0	3	2	1	
Plzeňský	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	0	0	13	0	0	
Praha	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Středočeský	0	0	0	7	0	0	4	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0	2	20	1	7	1	0	0	38	1	9
Ústecký	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	5	0	7	1	1	3	0	0	17	6	1
Vysočina	1	0	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2	0	2	2	0	1	0	0	0	7	0	12
Zlínský	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	7	4	3	10	1	1	0	0	0	22	5	4
Celkem MU (druh)	2	0	14	50	0	0	8	0	0	5	0	0	15	0	0	33	19	14	86	8	35	13	0	0	212	27	63

Počet mimořádných událostí na vlečkách

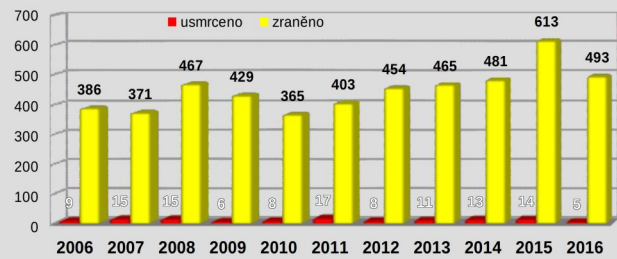
Kraj	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Vykolejení DV			Požáry DV			Nedovolená jízda			Střet s osobou			Střetnutí na přejezdech			Ostatní MU			Celkem MU (kraj)		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Jihočeský	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Jihomoravský	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Karlovarský	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	4	0	1
Královéhradecký	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	5	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	0
Moravskoslezský	7	0	0	2	0	0	17	0	0	3	0	0	0	0	0	2	2	0	3	0	0	14	0	0	48	2	0
Olomoucký	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	6	0	1
Pardubický	1	0	0	1	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0
Plzeňský	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	5	0	0
Praha	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Středočeský	5	0	0	4	0	0	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	11	0	0	0	30	0	0
Ústecký	1	0	0	1	0	0	11	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	1	0	20	0	2
Vysočina	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0
Zlínský	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Celkem MU (druh)	18	0	0	8	0	0	63	0	1	5	0	0	0	0	0	2	2	0	11	0	2	36	0	1	143	2	4

Mimořádné události na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a v metru

Vývoj počtu mimořádných událostí na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové



Vývoj počtu zraněných a usmrcených osob na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové



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	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Brno	16	0	0	396	0	16	12	0	0	3	0	0	3	0	0	17	1	17	51	0	19	498	1	52
Liberec a Jablonec	1	0	0	34	0	2	1	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	3	2	0	0	45	0	5
Most a Litvínov	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	1	10	0	2
Olomouc	1	0	0	41	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	7	0	6	54	0	9
Óstrava	9	0	3	154	0	12	8	0	0	0	0	0	8	0	0	7	0	6	32	0	14	218	0	35
Plzeň	4	0	4	89	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	7	9	0	7	109	0	39
Praha	36	0	11	1245	0	82	8	0	0	1	0	0	0	0	0	65	2	60	78	0	61	1433	2	214
Celkem MU (druh)	67	0	18	1966	0	133	31	0	0	4	0	0	15	0	0	103	3	97	181	0	108	2367	3	356

Město	Počet mimořádných událostí na dráze trolejbusové												Celkem MU (město)					
	Srážky DV s DV			Srážky DV s překážkou			Požáry DV			Střet s osobou						Ostatní MU		
	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění	MU	Smrt	Zranění
Brno	6	0	0	95	0	3	0	0	0	2	0	2	81	0	8	184	0	13
České Budějovice	2	0	0	30	0	1	0	0	0	0	0	0	9	0	5	41	0	6
Hradec Králové	0	0	0	17	0	1	0	0	0	0	0	0	10	0	4	27	0	5
Chomutov a Jirkov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Jihlava	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	19	0	1
Mariánské Lázně	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opava	0	0	0	9	0	4	0	0	0	0	0	0	5	0	7	14	0	11
Ostrava	6	0	0	28	0	1	0	0	0	0	0	0	40	0	8	74	0	9
Pardubice	2	0	0	27	0	2	0	0	0	0	0	0	12	0	8	41	0	10
Plzeň	2	0	0	67	0	1	0	0	0	0	0	0	13	0	7	82	0	8
Teplice	1	0	0	6	0	14	0	0	0	0	0	0	1	0	1	8	0	15
Ústí nad Labem	2	0	0	62	0	2	1	0	0	1	0	1	24	0	11	90	0	14
Zlín a Otrokovice	4	0	0	24	0	21	0	0	0	0	0	0	10	0	10	38	0	31
Celkem MU (druh)	25	0	0	383	0	50	1	0	0	4	0	4	206	0	70	619	0	124

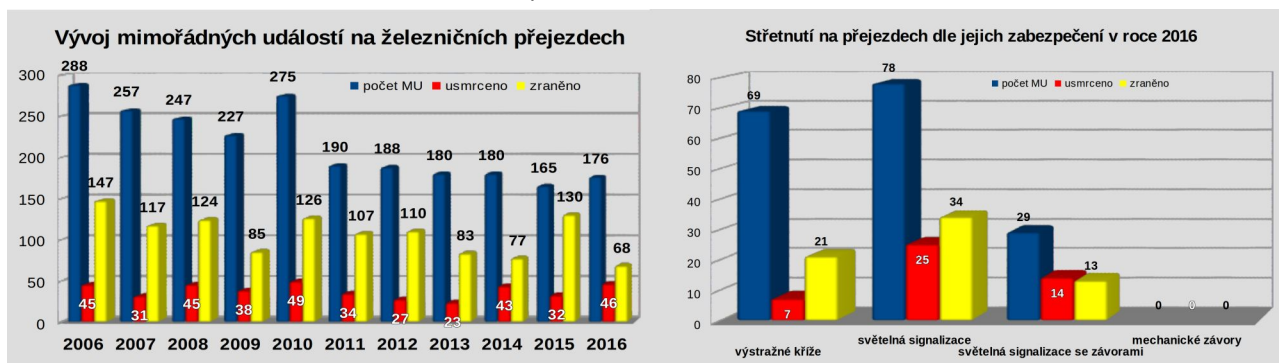
Mimořádné události v metru	
druh MU	počet
střet s osobou	8
vykolejení DV	0
nedovolená jízda	9
ostatní MU	4
Celkem	21

V metru v roce 2016 zemřely 2 osoby a 6 osob bylo zraněno. Tyto následky souvisely výhradně se střety vlaků metra s osobami.

Na lanových dráhách se v roce 2016 stalo 7 MU, při kterých bylo 7 osob zraněno. Všechny nehody se staly při nástupu nebo výstupu osob na/ze sedačky lanové dráhy, příp. při jízdě mezi stanicemi a souvisely s nedodržením smluvních přepravních podmínek ze strany zraněných osob.

Mimořádné události na železničních přejezdech

V roce 2016 se na železničních přejezdech událo celkem 176 střetnutí. Po šesti letech, kdy počet nehod průběžně klesal, došlo v roce 2016 poprvé k jejich nárůstu. Současně s nárůstem počtu střetnutí se zvýšil i počet usmrcených při těchto mimořádných událostech na 46, což je nejvyšší počet usmrcených na přejezdech v posledních pěti letech a druhý nejvyšší v uplynulém desetiletí. Zvýšení hodnot u těchto dvou ukazatelů mění i průměrnou úmrtnost při střetnutích na železničních přejezdech. Zatímco v roce 2015 průměrně umírali lidé na železničních přejezdech při každé 5. nehodě, tak v roce 2016 zemřel člověk při každém 4. střetnutí. V porovnání s předchozími lety však bylo při střetnutích na přejezdu zraněno nejméně osob v desetileté historii. Velký rozdíl v počtu zraněných v porovnání s rokem 2015 je způsoben extrémním nárůstem zraněných v daném roce, na čemž měla velký podíl střetnutí osobních vlaků s nákladními auty nebo kamiony, především nehody s větším počtem zraněných (Obrataň – 12, Velké Pavlovice – 19, Šluknov – 7, Studénka – 25 osob).



I v roce 2016 docházelo k největšímu počtu nehod i usmrcení na železničních

přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor, kde zemřelo celkem 25 osob, což je téměř dvojnásobek počtu usmrcených na stejně zabezpečených přejezdech v porovnání s rokem 2015. Dalších 14 osob zemřelo na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací a závorami, kde jsou všichni usmrcení chodci nebo cyklisté, kteří podlezli nebo obešli sklopená závorová břevna a vstoupili na trať v době příjezdu vlaku. V tomto případě, na rozdíl od přejezdů bez závor, se nedá hovořit o omylu či přehlédnutí ze strany účastníků události. Na železničních přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži, ač se jedná o nejnižší stupeň zabezpečení přejezdů, evidujeme nejnižší počet usmrcených. Na takto zabezpečených přejezdech zemřelo v roce 2016 sedm osob.

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 přejezdech v roce 2016 dle krajů				Střetnutí na ŽP dle měsíců v roce 2016			
kraj	počet MU	usmrceno	zraněno	měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	17	6	4	leden	13	7	5
Jihomoravský	8	3	12	únor	15	0	2
Karlovarský	6	2	4	březen	20	9	10
Královéhradecký	13	6	6	duben	11	2	1
Liberecký	7	1	2	květen	15	2	7
Moravskoslezský	10	1	2	červen	8	1	5
Olomoucký	13	1	2	červenec	18	5	6
Pardubický	4	4	1	srpen	20	6	6
Plzeňský	13	2	4	září	16	4	13
Praha	6	1	2	říjen	21	5	7
Středočeský	41	8	23	listopad	11	1	2
Ústecký	14	4	1	prosinec	8	4	4
Vysočina	8	4	3				
Zlínský	16	3	2				

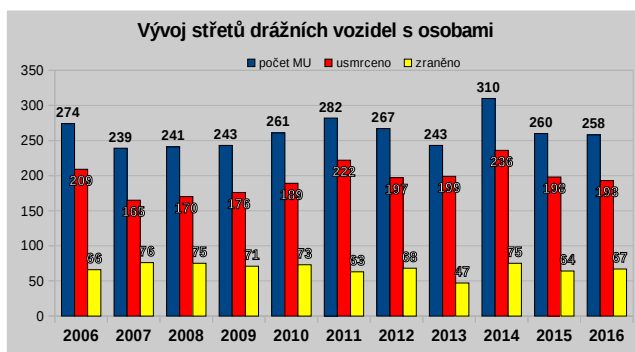
Z hlediska dlouhodobých statistických dat mají nejtragičtější následky střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor. Drážní inspekce proto soustavně doporučuje, aby co největší množství přejezdů zabezpečených světelným signalizačním zařízením bylo doplněno závorami, protože tento způsob řešení úrovně 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 nejfrekventovanějších nebo kde je vyšší traťová rychlost. V roce 2016 pak Drážní 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. Drážní inspekce dále v rámci bezpečnostních doporučení ke střetnutím na přejezdech mimo jiné doporučila, aby ovládací mechanismus u závor, kdy jsou na jednom přejezdu na každé straně dvě

Střetnutí na přejezdech v roce 2016 dle zúčastněného uživatele přejezdu			
uživatel ŽP	počet MU	usmrceno	zraněno
autobus	1	0	1
cyklista	4	0	3
dodávka	3	0	1
motocykl	2	0	1
nákladní automobil	17	2	4
osoba	30	24	7
osobní automobil	114	19	42
traktor	5	1	9

poloviční závory místo jedné, využíval sekvenční sklápění, což znamená, že se závora vpravo sklápí dříve, aby bránila vjezd na přejezd, kdežto levá závora je déle nahoře a sklápí se později. Tím je zajištěno, že automobil, který ač neměl a vjel již v době výstrahy na železniční přejezd, může bezpečně opustit prostor přejezdu bez vzniku stresové situace v podobě násilného proražení závorového břevna – viz kapitola Opatření k předcházení mimořádným událostem.

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

Mimo železniční přejezdy umírali lidé především při střetu vlaku s osobou, kterých Dražní inspekce v roce 2016 zaznamenala celkem 258, což je o 2 méně než v roce 2015.



K většině těchto případů dochází na místech, která jsou ze zákona č. 266/1994 Sb. veřejnosti nepřístupná. Lidé si často plně neuvědomují, jaké nebezpečí jim na železnici hrozí, pokud nedodrží 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 Dražní inspekce v posledních letech zaznamenává poměrně velký počet.

Střety s osobami v roce 2016 dle krajů

kraj	počet MU	usmrceno	zraněno
Jihočeský	10	8	2
Jihomoravský	37	30	7
Karlovarský	4	3	1
Královéhradecký	10	8	2
Liberecký	11	8	3
Moravskoslezský	28	17	11
Olomoucký	14	12	2
Pardubický	13	9	4
Plzeňský	10	9	1
Praha	23	17	6
Středočeský	47	32	16
Ústecký	26	24	2
Vysočina	10	6	4
Zlínský	15	10	6

Střety s osobami dle měsíců v roce 2016

měsíc	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	20	15	5
únor	20	10	11
březen	20	15	5
duben	22	20	2
květen	20	13	7
červen	21	18	3
červenec	27	21	6
srpen	16	11	5
září	24	17	7
říjen	23	20	3
listopad	23	17	6
prosinec	22	16	7

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

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

Počet mimořádných událostí „nedovolená jízda“, tedy kdy dojde k nedovolené jízdě vlaku nebo posunu za návěstidlo zakazující jízdu, v posledních sedmi letech neustále stoupá. V roce 2016 evidovala Drážní inspekce celkem 83 případů, kdy vlaky projely návěst zakazující jízdu (a dalších 36 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 „projetych návěstidel“ u vlaků a posunů od roku 2009.**

Vývoj mimořádných událostí „nedovolená jízda“ a jejich následky

	Počet MU	Usmrcených	Zraněných	Hmotné škody [Kč]			
				Drážní vozidla	Drážní infrastruktura	Ostatní	Celkem
2016	122	0	2	8 051 928 Kč	3 405 373 Kč	26 155 Kč	11 483 456 Kč
2015	92	1	4	124 048 745 Kč	6 560 947 Kč	414 638 Kč	131 024 330 Kč
2014	91	0	1	14 087 508 Kč	2 896 143 Kč	4 522 000 Kč	21 505 651 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
Celkem	750	1	96	231 366 150 Kč	31 571 504 Kč	27 343 127 Kč	290 280 781 Kč

Nejčastěji se stále chybuje při odjezdu vlaku ze stanice (z dopravní). Projetí vlaku za návěstidlo zakazující jízdu tvoří více než jednu třetinu všech těchto případů. Drážní inspekce se těmito mimořádnými událostmi dlouhodobě zabývá, závažnost nárůstu nebere na lehkou váhu a v souvislosti s těmito mimořádnými událostmi vedle namátkových kontrol v provozu vydala již celou řadu bezpečnostních doporučení, přičemž řadu z nich opakovaně. Jejich cílem je nenechávat bezpečnost pouze na jednom lidském činiteli – na strojvedoucím, ale mít jakousi bezpečnostní pojistku, která může mít podobu technického zařízení, jež při selhání (chybě) strojvedoucího automaticky zastaví ohrožené vlaky, popř. zmírní následky vzniku mimořádné události, nebo organizačního opatření, kterou je např. klasická výprava vlaku „výpravkou“, jež je schopna eliminovat právě nedovolené odjezdy ze stanic (z dopraven).

Bezpečnostní pojistka v podobě klasické výpravy „výpravkou“ v případech, kdy

Nedovolená jízda za návěstidla dle jejich typu

	vjezdové	odjezdové	cestové	seřaďovací	jiné
2016	19	42	29	27	5
2015	16	35	19	18	4
2014	15	39	11	19	7
2013	9	39	8	22	5
2012	15	40	11	19	3

Nedovolené jízdy dle kategorie jízdy drážního vozidla

	Posun	Vlaky osobní dopravy	Vlaky nákladní dopravy	Vlaky celkem	Celkem MU
2016	39	54	29	83	122
2015	29	38	25	63	92
2014	31	34	29	60	91
2013	28	38	17	55	83
2012	34	33	21	54	88

rozkaz k odjezdu vlaku s přepravou cestujících dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, bohužel nebyla většinou před jejím odstraněním nahrazena žádným technickým zabezpečením ani jinými opatřeními, jak by se dalo předpokládat, ale pouze se upravily technologické postupy tak, že odpovědnost za jejich dodržení při odjezdu vlaků je přenesena pouze na strojvedoucí, respektive dopravce.

NEJZÁVAŽNĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ROCE 2016

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

V roce 2016 Dražní inspekce šetřila MU na místě jejich vzniku celkem v 153 případech (2015 – 168). Jednalo se zejména o střetnutí na železničních přejezdech, vykolejení drážních vozidel za jízdy vlaku, srážky drážních vozidel, střety s osobami pohybujícími se na veřejnosti přístupných místech dráhy a nedovolené jízdy drážních vozidel za návěstidla zakazující jízdu.

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

Přehled nejzávažnějších MU

	Datum:	16. 2. 2016, 08:56 h		Místo:	Nymburk hl. n.	
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	363 000 Kč
	Popis:	Srážka posunového dílu dopravce České dráhy, a. s. (jednotka Regionova) s posunovým dílem dopravce Správa železniční dopavní cesty, s. o. (montážní vůz trakčního vedení).				
Bezprostřední příčina: uvedení posunového dílu dopravce České dráhy, a. s. do pohybu bez svolení k posunu.						

	Datum:	12. 3. 2016, 18:54 h	Místo:	Krnov		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	1	Škoda:	273 500 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 1120 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7753.				

Bezprostřední příčina: nedovolený vjezd řidiče osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy přejezdem projížděl vlak R 1120.

	Datum:	15. 3. 2016, 06:48 h	Místo:	Kardašova Řečice – Jindřichův Hradec		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	2	Škoda:	158 500 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 626 s osobním automobilem na železničním přejezdu P6161.				

Bezprostřední příčina: nedovolený vjezd řidiče osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy přejezdem projížděl vlak R 626.

	Datum:	21. 3. 2016, 07:08 h	Místo:	*Golčův Jeníkov město		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	2	Škoda:	100 000 Kč
	Popis:	Střetnutí posunu mezi dopravnami s osobním automobilem na železničním přejezdu P3706.				


Bezprostřední příčiny:

- vjetí silničního vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížila drážní vozidla;
- nedovolená jízda posunu mezi dopravnami za místo zastavení uvedené v rozkazu „V“ a následná jízda přes železniční přejezd P3706, s výrazným překročením povolené rychlosti jízdy přes tento přejezd.

Příspějící faktor: strojvedoucí byl v době vzniku mimořádné události pod vlivem alkoholu.

Zásadní příčiny:

- nedání přednosti drážní dopravě na úrovňovém křížení pozemní komunikace s dráhou řidičem silničního vozidla, resp. nepřesvědčení se řidičem, zda může železniční přejezd bezpečně přejet;
- odjezd posunu mezi dopravnami z výchozí stanice na vyloučenou kolej v rozporu s technologickými postupy vzhledem k chybnému a neúplnému obsahu rozkazu „V“ a způsobu jeho převzetí strojvedoucím;
- nedodržení technologických postupů stanovených pro jízdu posunu mezi dopravnami po vyloučené koleji.

	Datum:	13. 4. 2016, 17:23 h	Místo:	*Rudoltice v Čechách		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	558 932 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Lv 56255 za návěstidlo S1 v poloze "Stůj"				


Bezprostřední příčina: nefunkčnost brzd hnacího drážního vozidla z důvodu postupného úniku vzduchu z brzdové soustavy, vlivem netěsností dvoupístového brzdového válce č. IV (pístu ovládacího mechanickou část brzdy levého kola druhé nápravy druhého podvozku).

Zásadní příčiny:

- nedodržení postupů pro evidování a oznamování závad hnacích drážních vozidel strojvedoucími, stanovených vnitřním předpisem dopravce;
- provedení poslední prohlídky hnacího drážního vozidla (provozní ošetření „R0“) před vznikem mimořádné události způsobem, který nezjistil a následně neodstranil závady v nastavení dovolených vůlí mezi všemi brzdovými špalíky a obručemi kol HDV, jenž se projeví nadlimitním zdvihem všech pístů dvoupístových brzdových válců, včetně absence záznamu o provedení a výsledku jednotlivých stanovených kontrolních úkonů, přestože jsou evidenční mechanismy vnitřním předpisem nastaveny a systémem zajišťování bezpečnosti dopravce požadovány;
- provozování hnacího drážního vozidla před vznikem mimořádné události se závadami v brzdovém systému, které přestože byly strojvedoucím i dopravci známy, nebyly postupně standardně evidovány, nebyly dopravcem odstraněny a po dobu jejich trvání bylo hnací drážní vozidlo provozováno v technického stavu, který neodpovídal schválené technické způsobilosti.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nerozpracování postupů a vzorů pro dokumentování bezpečnostních informací a nestanovení postupu pro kontrolu předávání nejdůležitějších bezpečnostních informací dle přílohy č. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. v kapitole 4.4.5 a 4.4.5.1 systému zajišťování bezpečnosti dopravce;
- neodpovídající stanovení účelu dokumentování bezpečnostních informací a odpovědnosti za jejich vedení a úplnost v kapitole 4.4.5 a 4.4.5.1 systému zajišťování bezpečnosti dopravce, vycházející z výše uvedené absence postupů, vzorů a kontroly předávání.

	Datum:	19. 4. 2016, 09:07 h	Místo:	*Suchdol nad Odrou		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Střet sunutého posunového dílu se zaměstnancem dopravce.				

Bezprostřední příčina: nesplnění povinnosti osoby nacházející se v obvodu dráhy, spočívající v nedbání o svoji bezpečnost, nedbání o bezpečné provozování drážní dopravy a nezdržení se všeho, co by mohlo ohrozit drážní dopravu, spočívající ve vstupu této osoby před jedoucí speciální drážní vozidlo sunutého posunového dílu.


Zásadní příčina: nezaujetí takového postavení osobou nacházející se v obvodu dráhy před očekávaným průjezdem speciálních drážních vozidel, aby nebyla ohrožena její bezpečnost.


	Datum:	17. 5. 2016, 09:19 h	Místo:	Praha-Čakovice – Měšice u Prahy		
	Zraněno:	6	Usmrceno:	0	Škoda:	1 120 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 9524 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P2662.				
Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy byl uzavřen.						


	Datum:	26. 5. 2016, 06:35 h	Místo:	*Dobronín – Jihlava		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	18 083 000 Kč
	Popis:	Vykolejení 2 tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 62800.				
Bezprostřední příčina: technická závada taženého drážního vozidla řady Uacs č. 84 54 930 7158-1 – zablokování nápravového ložiska první nápravy předního podvozku vpravo, následné ukroucení čepu nápravy a destrukce ložiskové skříně.						
Zásadní příčina: nedostatečné mazání ložiska PLC 410-13 první nápravy předního podvozku vozu řady Uacs č. 84 54 930 7158-1.						


	Datum:	27. 5. 2016, 11:08 h	Místo:	*Praha hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	2 917 276 Kč
	Popis:	Vykolejení vlaku Sv 560.				
Bezprostřední příčina:						
<ul style="list-style-type: none"> jízda vlaku Sv 560 přes křižovatkovou výhybku č. 8a/b s podkladnicí přídržnice dvojité srdcovky v nevyhovujícím technickém stavu. 						
Příspěvající faktor: neodborné provedení svarů součástí podkladnic dvojité srdcovky křižovatkové výhybky č. 8a/b.						
Zásadní příčina:						
<ul style="list-style-type: none"> nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy vázaných ke kontrolní činnosti nezjištěním nevyhovujícího stavu výhybky č. 8a/b a nepřijetím opatření. 						


	Datum:	31. 5. 2016, 09:24 h	Místo:	Brandýs nad Labem, vlečka BBS METACO		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	459 890 Kč
	Popis:	Ujetí 6 nákladních vozů na vlečce a následné vykolejení 3 vozů přes výkolejku v prostoru železničního přejezdu P2746.				
Bezprostřední příčina: neoprávněné provádění posunu spoluuživatelem vlečky za pomoci posunovacího podvozku a vysokozdvížného vozíku.						

	Datum:	9. 6. 2016, 15:52 h	Místo:	Chlumeck nad Cidlinou – Městec Králové		
	Zraněno:	3	Usmrceno:	0	Škoda:	5 627 678 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 5716 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P4574.				
Bezprostřední příčina: vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak.						


	Datum:	25. 6. 2016, 06:10 h	Místo:	*Brno hl. n.		
	Zraněno:	1	Usmrceno:	0	Škoda:	7 319 094 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo zakazující jízdu, srážka s protijedoucím posunujícím samostatným hnacím drážním vozidlem a vykolejení hnacího drážního vozidla taženého posunového dílu.				
Bezprostřední příčina: nezastavení taženého posunového dílu před návěstí „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla Se69.						
Zásadní příčina: pochybení strojvedoucího hnacího drážního vozidla taženého posunového dílu, který při řízení z vedoucího drážního vozidla nereagoval dostatečně včas na důležité skutečnosti, zjištěné při pozorování trati a návěstí.						

	Datum:	25. 6. 2016, 17:32 h	Místo:	Břeclav		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	4 289 602 Kč
	Popis:	Vykolejení 2 drážních vozidel vlaku Nex 48087 přes neodstraněnou vozovou zarážku.				
Bezprostřední příčina: neodstranění vozové zarážky před uvedením vlaku do pohybu.						

	Datum:	3. 7. 2016, 08:23 h	Místo:	Jaroměř – Česká Skalice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	2	Škoda:	654 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku R 921 s osobním automobilem na železničním přejezdu P5431				
Bezprostřední příčina: nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a byla dávana zvuková i světelná výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.						

	Datum:	10. 7. 2016, 06:58 h	Místo:	*Rotava		
	Zraněno:	5	Usmrceno:	0	Škoda:	3 109 340 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Os 17016 za úroveň návěsti „Místo zastavení“ a následná srážka s protijedoucím vlakem Os 17007.				
Bezprostřední příčina: nevyčkání příjezdu vlaku Os 17007 a odjezd vlaku Os 17016 z dopravní Rotava bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu (dirigujícího dispečera).						
Zásadní příčina: porušení technologických postupů provozovatele dráhy pro řízení drážní dopravy						


strojvedoucím vlaku Os 17016 – po příjezdu vlaku do dopravní Rotava neohlášení příjezdu osobě řídící drážní dopravu, nevyčkání příjezdu vlaku Os 17007 a nevyžádání souhlasu pro další jízdu.

	Datum:	24. 7. 2016, 16:37 h	Místo:	*Olomouc hl. n. – Štěpánov		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Vypadnutí nezletilé cestující z nástupních dveří taženého drážního vozidla za jízdy vlaku R 884.				


Bezprostřední příčina: samovolné otevření pravých zadních nástupních dveří taženého drážního vozidla 51 54 82-40 377-8 za jízdy vlaku.

Zásadní příčina: jízda vlaku s neuzavřenými/neúplně dovřenými, tj. přivřenými, pravými zadními nástupními dveřmi taženého drážního vozidla 51 54 82-40 377-8, které i po aktivaci funkčního automatického zajišťovače nástupních dveří nebyly zajištěny proti samovolnému otevření.

Příčina v systému bezpečnosti: navození situace umožňující neuzavření/neúplně dovření nástupních dveří taženého drážního vozidla před aktivací funkčního automatického zajišťovače nástupních dveří.

	Datum:	4. 8. 2016, 07:15 h	Místo:	Letohrad		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	2	Škoda:	251 985 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 6281 s osobním automobilem na železničním přejezdu.				


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

	Datum:	30. 8. 2016, 07:20 h	Místo:	*Kolín		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	1 931 860 Kč
	Popis:	Vykoľejení šesti ložených tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 360542.				

Bezprostřední příčina: překročení mezních provozních odchylek rozchodu koleje a změny rozchodu koleje ve výměnové části výhybky č. 38.

Zásadní příčiny:

- nevyhovující technický stav kolejnicových podpor a drážebnost upevňovadel, nezajišťující udržení rozchodu koleje ve stanovených mezích;
- nepřijetí odpovídajících opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

	Datum:	30. 8. 2016, 07:23 h	Místo:	*Chvátkov – Včelnička		
	Zraněno:	9	Usmrceno:	0	Škoda:	12 220 997 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku MOs 203 za úroveň předního námezdníku v dopravně Chvátkov a následná srážka s protijedoucím vlakem MOs 204.				


Bezprostřední příčina: nevyčkání příjezdu vlaku MOs 204 a odjezd vlaku MOs 203 z dopravní Chvátkov před příjezdem vlaku MOs 204 do této dopravní.

Zásadní příčina: porušení technologických postupů provozovatele dráhy pro řízení drážní dopravy (vnitřního předpisu provozovatele dráhy „Dopravní a návěstní předpis“) strojvedoucím vlaku MOs 203 – po příjezdu vlaku do dopravní Chválkov nevyčkání příjezdu protijedoucího vlaku MOs 204 do této dopravní a odjezd vlaku MOs 203 směrem k dopravně Včelnička.

	Datum:	30. 8. 2016, 11:16 h	Místo:	*Otrokovice		
	Zraněno:	21	Usmrceno:	0	Škoda:	3 499 493 Kč
	Popis:	Srážka trolejbusu linky č. 6 jedoucího ze zastávky Trávníky ve směru k železniční stanici Otrokovice, se stožárem trolejového vedení.				

Bezprostřední příčina: neřízená jízda trolejbusu, který nebyl krátkodobě ovládnut jeho řidičem.


Zásadní příčina: náhlá, krátkodobá a nečekaná zdravotní indispozice řidiče trolejbusu, v jejímž důsledku dočasně ztratil vědomí a přestal ovládat řízení trolejbusu.

	Datum:	13. 9. 2016, 13:13 h	Místo:	*Strážnice – Veselí nad Moravou		
	Zraněno:	9	Usmrceno:	1	Škoda:	13 690 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 2710 s traktorem s přívěsem na železničním přejezdu číslo P8139.				


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

Zásadní příčiny:


- nerespektování výstražného signálu železničního přejezdu řidičem traktoru;
- jednání řidiče před železničním přejezdem, při kterém si nepočínal zvlášť opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

	Datum:	3. 10. 2016, 16:28 h	Místo:	Praskačka – Hradec Králové hl. n.		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	2	Škoda:	3 237 092 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 5231 s osobním automobilem na železničním přejezdu číslo P4000.				


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

	Datum:	10. 11. 2016, 09:01 h	Místo:	Výhybna Praha-Vyšehrad		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	0 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda sunutého vlaku Sv 10101 za vjezdové návěstidlo 2L s návěstí zakazující jízdu, rozřez výhybky č. 508 a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 8819. Vlaky zastavily 98 m od sebe.				

Bezprostřední příčina: nerespektování návěstí „Stůj“ na vjezdovém návěstidle 2L odborně způsobilou osobou jedoucí v čele sunutého vlaku Sv 10101 a dávající pokyny strojvedoucímu vlaku.


	Datum:	16. 11. 2016, 13:18 h	Místo:	Plzeň – křižovatka Klatovská x Kaplířova		
	Zraněno:	17	Usmrceno:	0	Škoda:	500 000 Kč
	Popis:	Srážka tramvaje linky č. 4 s autobusem linky č. 30.				

Šetření mimořádné události nebylo v době vydání výroční zprávy ukončeno z důvodu zpracování znaleckého posudku jinými šetřícími orgány.

	Datum:	15. 12. 2016, 23:22 h	Místo:	*Havlíčkův Brod		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	4 081 959 Kč
	Popis:	Vykolejení hnacího drážního vozidla a 3 tažených drážních vozidel ložených osobními automobily za jízdy vlaku Nex 48302 na výhybce.				

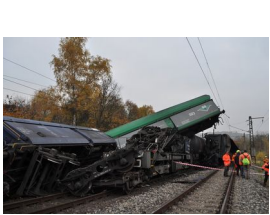
Bezprostřední příčina: jízda vlaku přes nesjízdnou výhybku přestavenou do polohy, kdy přímou součástí jízdní cesty bylo místo, kde chyběl jazyk odebraný po předchozí mimořádné události.

Zásadní příčina: nezavedení předepsaných opatření k zajištění bezpečnosti v místě poškozené pohyblivé části výhybky č. 13b po předchozí mimořádné události.

	Datum:	31. 12. 2016, 15:52 h	Místo:	Majdalena – Třeboň		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	2	Škoda:	1 215 000 Kč
	Popis:	Střetnutí vlaku Os 8716 s osobním automobilem na železničním přejezdu číslo P5613.				

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

Dražní inspekce došetřila mimořádné události vzniklé v roce 2015:

	Datum:	30. 10. 2015 04:57	Místo:	*Řehlovice		
	Zraněno:	0	Usmrceno:	1	Škoda:	20 837 339 Kč
	Popis:	Nedovolená jízda vlaku Nex 163602 za úroveň návěstidla L2 železniční stanice Řehlovice, následná srážka se zadní částí vlaku Pn 59040 v mezistaničním úseku Řehlovice – Úpořiny a vykolejení drážních vozidel.				

Bezprostřední příčina: nedovolená jízda vlaku Nex 163602 za odjezdové návěstidlo L2 s návěstí „Stůj“ v žst. Řehlovice.

Přispívající faktor: absence technických prostředků zabezpečení, 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 provozovatele dráhy a dopravce osobou řídící HDV vlaku Nex 163602.

	Datum:	8. 11. 2015 21:53		Místo:	*Dřísy	
	Zraněno:	0	Usmrceno:	0	Škoda:	9 620 000 Kč
	Popis:	Vykolejení drážních vozidel za jízdy vlaku Nex 359511.				

Bezprostřední příčina: výlom hlavy kolejnice pod jedoucím vlakem Nex 359511, způsobený rozvinutou kolejnicovou vadou v km 354,315 pravého kolejnicového pásu 1. SK.

Příspěvající faktor: nevyhovující technický stav obou kolejnic provozované 1. staniční koleje v žst. Dřísy z důvodu značného výskytu kolejnicových vad.

Zásadní příčiny:

- porušení technologických postupů provozovatele dráhy a nepřijetí odpovídajících opatření, tj. neprovedení definitivní opravy předmětné kolejnicové vady;
- neúčinná kontrolní činnost provozovatele dráhy s následkem nedostatečného odstraňování zdroje ohrožení dráhy, resp. defektoskopických vad v předmětné provozované koleji.

Opatření k předcházení mimořádných událostí

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

K mimořádným událostem vzniklým v roce 2016 vydala Dražní inspekce následující bezpečnostní doporučení:

- **21. března 2016, Golčův Jeníkov město**, střetnutí posunu mezi dopravními s osobním automobilem na železničním přejezdu P 3706. Dražní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- nařídit mimořádné školení zakončené mimořádnou zkouškou „Odborná zkouška pro zaměstnance pro řízení sledu“ pro všechny pracovníky na pozici zaměstnance pro řízení sledu působící při výlukové činnosti, včetně externě najímaných pracovníků a zaměstnanců dodavatelských subjektů, nejpozději do 30. 6. 2017.

Dražnímu úřadu:

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

Ministerstvu dopravy:

- při částečně vypnutém přejezdovém zabezpečovacím zařízení na vícekolejných tratích budou účastníci provozu na pozemní komunikaci vždy informováni dopravním značením (např. dopravní značka č. A22 „jiné nebezpečí“) na zvýšené riziko a stavební práce probíhající na a v okolí železničního přejezdu;
- ze strany orgánů veřejné moci budou prováděny namátkové kontroly v provozu u osob řídících drážní vozidla zaměřené na požití alkoholu, popř. návykové látky.

- **13. dubna 2016, Rudoltice v Čechách**, nedovolená jízda vlaku Lv 56255 za návěstidlo S1 v poloze "Stůj". Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- využít svých oprávnění, daných platnými právními předpisy, a zajistit u zúčastněného dopravce Rail system s. r. o:
 - odstranění zjištěné chyby ve stávajícím systému zajišťování bezpečnosti týkající se absence postupů a vzorů pro dokumentování bezpečnostních informací a nestanovení postupu pro kontrolu předávání nejdůležitějších bezpečnostních informací dle přílohy č. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb.;
 - při procesu obnovení „Osvědčení o bezpečnosti“ v roce 2017 schválení systému zajišťování bezpečnosti, vypracovaného striktně dle požadavků na obsah dle přílohy č. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. a v duchu metodiky uvedené na webové adrese Drážního úřadu;
 - kontrolu, zaměřenou na provádění evidence jednotlivých úkonů provozního ošetření „R0“ u hnacích drážních vozidel prokazatelným a stanoveným postupem tak, aby bylo možné prokázat dodržení ustanovení kapitoly 4.5 „Kontrola a nápravná opatření“ systému zajišťování bezpečnosti.
- **19. dubna 2016, Suchdol nad Odrou; DKV Olomouc**, střet sunutého posunového dílu s osobou – zaměstnancem dopravce. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- provést úpravu (revizi) stávajících technologických postupů činnosti při provádění posunu tak, aby o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí drážních vozidel, vč. speciálních drážních vozidel, nerozhodovala pouze osoba řídící drážní vozidlo, ale každý dopravce stanovil (specifikoval) svými jednotnými technologickými postupy konkrétní drážní vozidla, která a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy;

Provozovateli dráhy-vlečky „DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“ Českým drahám, akciové společnosti:

- provést úpravu (revizi) stávajících jednotných technologických postupů činnosti při provádění posunu tak, aby o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí speciálních drážních vozidel, nerozhodovala pouze osoba řídící speciální drážní vozidlo, ale každý dopravce stanovil (specifikoval) svým vnitřním předpisem konkrétní speciální drážní vozidla, která a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy;

Dopravci Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- jednotnými technologickými postupy stanovit, která konkrétní drážní vozidla (speciální drážní vozidla) a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy;
- při vnitřní kontrole bezpečnosti zaměřené na výkon činností při provozování drážní dopravy provádět při kontrole osob řídících drážní vozidlo (speciální drážní vozidlo) fyzickou kontrolu řízení drážních vozidel (speciálních drážních vozidel) a fyzickou kontrolu těchto osob při ostatních činnostech souvisejících s jízdou vlaku, resp. prováděním posunu.

Drážnímu úřadu

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

- **26. května 2016, Dobronín – Jihlava**, vykolejení 2 drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 62800. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření vůči všem příslušným subjektům, které zajistí, že:
 - při odstávce drážních vozidel, která je delší jak 6 měsíců, bude provedena vždy nová revize ložisek;
 - životnost označených nápravových valivých ložisek bude omezena na max. 40 let a neoznačená ložiska se budou rovnou vyřazovat a nepoužívat.
- projednat s držiteli tažených drážních vozidel, vystrojení těchto tažených drážních vozidel, zejména pak těch, jenž jsou určeny k přepravě osob a nebezpečných věcí, pneumatickým detektorem vykolejení.
- ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR přijetí účinného opatření ve vztahu k národnímu registru vozidel:
 - aby byla platná registrace podmínkou pro provoz drážních vozidel na české železniční síti;
 - aby vlastníci a držitelé nákladních železničních vozů v co nejkratším možném termínu aktualizovali a doplnili všechny nezbytné údaje do národního registru drážních vozidel.

● **27. května 2016, Praha hl. n.,** vykolejení vlaku Sv 560 na výhybce č. 8a/b. Dražní inspekce doporučila:

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího u provozovatelů drah k zajištění:
 - vytvoření technologických postupů pro kontrolu, posouzení závažnosti závad a způsob opravy prasklin svarů podkov a základen podkladnic;
 - zavedení povinnosti provozovatele dráhy evidovat veškeré svářečské práce na všech součástech železničního svršku.

● **10. července 2016, dopravna Rotava,** srážka vlaků Os 17016 a Os 17007. Dražní inspekce doporučila:

Vlastníkovi dráhy České republiky, v právu hospodaření Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- na železničních dráhách v rámci modernizace těchto drah instalovat technické (zabezpečovací) zařízení, které by vyloučilo možnost selhání lidského činitele při řízení drážních vozidel, jenž by mohlo vést ke vniku MU.

Provozovateli dráhy PDV RAILWAY, akciové společnosti:

- upravit zabezpečovací zařízení REMOTE 98 tak, aby ztráta dohledu nad výhybkou, která je vybavena samovratným přestavníkem, byla indikována bezprostředně po ztrátě dohledu nejen vizuální indikací na obrazovce monitoru JOP, ale také akustickým způsobem.

Dopravci GW Train Regio, akciové společnosti:

- na železničních dráhách, kde je drážní doprava provozována tzv. zjednodušeným řízením drážní dopravy a na kterých GWTR provozuje drážní dopravu, dbát při změnách jízdních řádů (ve spolupráci s provozovateli těchto drah), aby v dopravních, ve kterých je GVD nařízena alespoň jednomu vlaku ohlašovací povinnost, měly všechny vlaky jízdním řádem nařízeno zastavení a pobyt (aby nebylo v těchto dopravních možné zastavování vlaků „na znamení“) a aby v jízdních řádech, které jsou přístupné cestujícím, byly údaje o zastavování vlaků na znamení v souladu s údaji uvedenými v TJŘ příslušných vlaků.
- poskytnout provozovatelům drah (na jejichž dráhách provozuje GWTR drážní dopravu) maximální možnou součinnost při zavádění a následném provozování technického (zabezpečovacího) zařízení vylučujícího možné selhání lidského činitele při řízení DV, jenž by mohlo vést ke vniku MU.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice, respektive implementovat Bezpečnostní doporučení č.j. 6-294//2011/DI, vydané Drážní inspekcí dne 5. 9. 2011.

- **24. července 2016, Olomouc hl. n. – Štěpánov**, újma na zdraví nezletilé osoby vypadnutím z pravých zadních nástupních dveří, ve směru jedoucího vlaku R 884. Drážní inspekce doporučila:
Dopravci Českým drahám, akciové společnosti:
 - upravit jednotné technologické postupy tak, aby u vlakových souprav, ve kterých jsou zařazena a spolu vzájemně spojená dvě a více tažených drážních vozidel vybavených zařízením centrálního uzavírání nástupních dveří, měla vlaková četa za povinnost přednostně vždy použít k uzavření/úplnému dovoření nástupních dveří zařízení centrálního uzavírání nástupních dveří, a to před kontrolou jejich uzavření/úplného dovoření a dáním návěsti „Pohotovi k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“;
 - proškolit zaměstnance – členy vlakových čet obsluhující zařízení centrálního uzavírání nástupních dveří se všemi jeho funkcionalitami;
 - u používaných tažených drážních vozidel s vozovou skříní typu Y (dle normy UIC 567-1, tzn. také typu YB70) s vnějšími otočnými, dvoukřídlovými, skládacími nástupními dveřmi vybavit, rekonstruovat či upravit stávající zařízení centrálního uzavírání nástupních dveří ovládaného členem vlakové čety tak, aby po jeho použití, kdy se nástupní dveře uzavřou/úplně dovoří, nebylo možné již s těmito dveřmi z interiéru taženého drážního vozidla manipulovat, a to do doby rozjezdu vlaku a jejich zajištění proti otevření za jízdy technickým zařízením, tzn. je znovu otevřít, pootevřít, přivřít apod., pokud následné otevření nástupních dveří nebylo povoleno/umožněno doprovodem vlaku (při hrozícím nebezpečí, z důvodu umožnění dalšího výstupu nebo nástupu cestujících apod.);
 - používaná tažená drážní vozidla s vozovou skříní typu Y (dle normy UIC 567-1, tzn. také typu YB70) s vnějšími otočnými, dvoukřídlovými, skládacími nástupními dveřmi vybavit technickým zařízením detekujícím a signalizujícím neuzavřené/neúplně dovořené nástupní dveře tak, aby:
 - člen vlakové čety mohl u těch tažených drážních vozidel, u kterých nebyla provedena výše uvedená úprava centrálního uzavírání nástupních dveří, nepochybně zjistit stav nástupních dveří, tj. zda jsou uzavřené/úplně dovořené či jen přivřené, tzn. neuzavřené/neúplně dovořené, v době kontroly uzavření/úplného dovoření nástupních dveří před dáním návěsti „Pohotovi k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“, resp. v době kontroly situace na nástupišti po dání návěsti „Pohotovi k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“, a to nejen na vzdálenost jemu přidělených tažených drážních vozidel, ale u vlakových souprav, ve kterých jsou všechna tažená drážní vozidla vybavena zařízením centrálního uzavírání nástupních dveří, také na nejzazší vzdálenost od místa sledování situace na nástupišti před rozjezdem vlaku po krajní nástupní dveře prvního a posledního taženého drážního vozidla;
 - cestující a jiné osoby za pobytu v drážním vozidle byli na neuzavřené/neúplně dovořené nástupní dveře upozorněni optickým a zvukovým pokynem a mohli (měli možnost) se v rámci přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy také při neuzavřených/neúplně dovořených nástupních dveřích chovat tak, aby neohrozili svou bezpečnost, bezpečnost jiných osob a bezpečnost a plynulost drážní dopravy;
 - do doby realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení upravit jednotné technologické postupy, konkrétně pak postupy při odjezdu vlaku a postupy, jimiž dopravce stanoví (určí) obsazení vlaku odborně způsobilými zaměstnanci – vlakovou četou, tak, aby u vlaku sestaveného z tažených drážních vozidel s vozovou skříní typu Y (dle normy UIC 567-1, tzn. také typu YB70) v rámci kontroly uzavření/úplného dovoření nástupních dveří:
 - vlaková četa mohla před dáním návěsti „Pohotovi k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“ ze svého místa vždy jednoznačně identifikovat stav nástupních dveří, tj. zda všechny nástupní dveře ve vlaku zařazených tažených drážních vozidel jsou uzavřené/úplně dovořené, nebo jen přivřené, tzn. neuzavřené/neúplně dovořené;
 - vlaková četa měla za povinnost po rozjezdu vlaku ze stanice (zastávky), resp. poté, co vlak

opustí prostor nástupiště, přednostně zkontrolovat stav uzavření/úplného dovření nástupních dveří z interiéru tažených drážních vozidel.

- **30. srpna 2016, Kolín**, vykolejení vlaku Pn 360542. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění úpravy dosavadního systému interní kontroly provozovatelů drah tak, aby plně zajišťoval dodržování technologických postupů těchto provozovatelů pro zjišťování, evidování a odstraňování závad na železničním svršku (překročení provozních odchylek GPK, stav kolejnicových podpor a upevňovadel, atp.), resp. že nedostatky při plnění pracovních povinností dle technologických postupů provozovatele dráhy na všech úrovních řízení budou včas odhaleny a budou přijata účinná opatření k nápravě.

- **30. 8. 2016, dopravní Chválkov – Včelnička**, srážka vlaku MOs 203 s vlakem MOs 204. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- prověřit u všech provozovatelů drah na území České republiky, kteří používají zjednodušené řízení drážní dopravy, zda jimi používané postupy řízení drážní dopravy jsou v souladu s § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb.
- doporučit v úvahu připadajícím dopravcům a provozovatelům těchto drah změnu GVD včetně všech souvisejících pomůcek GVD tak, aby v dopravních, ve kterých se podle GVD uskutečňuje alespoň jedno pravidelné křížování vlaků, měly všechny vlaky jízdním řádem nařizeno zastavení a pobyt (aby nebylo v těchto dopravních možné zastavování vlaků „na znamení“).
- doporučit v úvahu připadajícím dopravcům a provozovatelům těchto drah v rámci modernizace instalovat na dráhách a na hnacích drážních vozidlech, technická (zabezpečovací) zařízení, která by vyloučila možnost selhání lidského činitele při organizování drážní dopravy nebo řízení drážních vozidel, jenž by mohlo vést ke vzniku MU.

- **13. 9. 2016, Strážnice – Veselí nad Moravou**, střetnutí vlaku Os 2710 s traktorem na železničním přejezdu P8139. Drážní inspekce doporučila:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- v návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení, doplnění železničního přejezdu P8139 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany snižují pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze;
- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhoršími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor, v souladu se zněním předchozích bezpečnostních doporučení Drážní 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 celými závorami, u obousměrné pozemní komunikace se sklápěním polovičních závor proti sobě a systémem postupného (sekvenčního) sklápění závor.

Ministerstvu dopravy České republiky:

- zapracování výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy do zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení pro provozovatele dráhy i u ostatních provozovatelů drah v České republice, resp. při

projednávání žádostí o změnu zabezpečení železničních přejezdů a rozhodnutí v dané věci.

- **15. prosince 2016, Havlíčkův Brod**, vykolejení vlaku Nex 48302. Drážní inspekce doporučila:

Drážnímu úřadu:

- přijetí opatření směřujících k provozovatelům drah železničních – nejpozději v průběhu roku 2018 rozšířit náplně pravidelných školení zaměstnanců:
 - zabývající se prováděním kontrolní činnosti, opravami a odstraňováním poruch v oblasti infrastruktury, o problematiku definování jednoznačných rozhraní v místech připojení ovládacích a kontrolních prvků zabezpečovacího zařízení k pohyblivým částem výhybek, vzhledem k přijímání opatření k zajištění bezpečnosti provozu v době poškození infrastruktury po mimořádné události, v době vzniklé provozní závady a při poruchových stavech;
 - zabývající se prováděním oprav, prohlídek a měřeními, o problematiku výhybek, vzhledem k přijímání opatření k zajištění bezpečnosti provozu v době poškození jejich pevných i pohyblivých součástí po mimořádných událostech a v době vzniklých provozních závad.

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během roku 2016 Drážní inspekce vedla s provozovateli drah a drážní dopravy celkem 19 správních řízení. U nově zahajovaných správních řízení v roce 2016 se v šestnácti případech jednalo o delikt podle § 51 odst. 6 písm. a), ve 13 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. V jednom správním řízení řešila Drážní inspekce správní delikt podle § 16 odst. 1 písm. a) zákona č. 255/2012 Sb., kontrolní řád, v platném znění. V rámci správních řízení vedených v roce 2016 vyměřila Drážní inspekce správní pokuty ve výši téměř devět set tisíc korun. Nově bylo odvolacímu orgánu předáno 9 správních řízení.

Celkově bylo Drážní inspekci uhrazeno na základě rozhodnutí ve správním řízení 52 500 Kč.

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 Agentuře. Jedním z hlavních poslání Agentury 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 Agentuře 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.

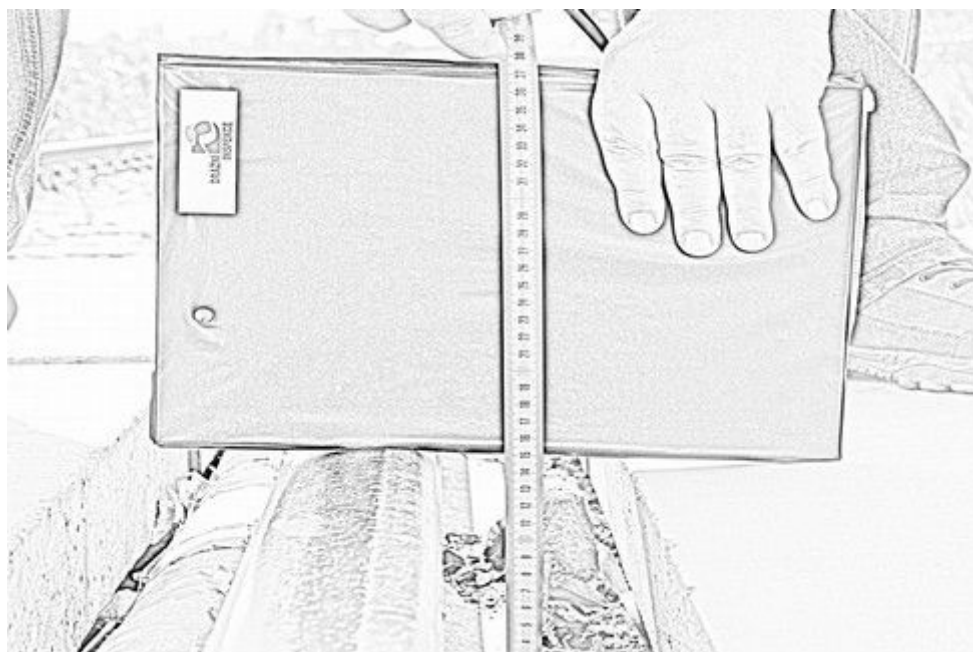
Zástupci Drážní inspekce se v loňském roce účastnili plenárních zasedání Sítě národních vyšetřovacích orgánů, jež měla především řídicí a kontrolní funkci ve vztahu k plnění povinností jednotlivých národních vyšetřovacích orgánů vyplývajících z členství

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 Agentury 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.

Dne 11. 5. 2016 vstoupilo v platnost Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/796 o Agentuře Evropské unie pro železnice, což prakticky znamenalo zánik Evropské železniční agentury a naopak nově vznikla Agentura Evropské unie pro železnice.

VÝKON STÁTNÍHO DOZORU



VÝKON STÁTNÍHO DOZORU

Státní dozor (SD) ve věcech drah vykonávaný Drážní inspekcí v roce 2016 byl směřován do oblasti mimořádných událostí a jejich předcházení, a to na rozdíl od výkonu státního dozoru prováděného 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 nevykonávala. Zároveň byl SD nenahraditelným nástrojem pro udržení kvalifikační úrovně inspektorů Drážní inspekce díky kontaktu s realitou každodenního provozu.

Druhy státního dozoru

Drážní inspekce v roce 2016 používala následující typy státních dozorů:

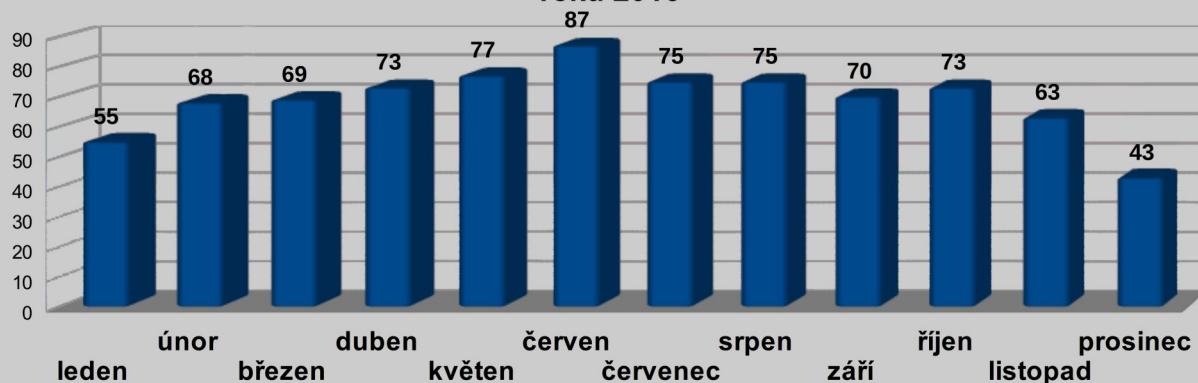
- **Oznámený státní dozor** – rozsáhlý státní dozor zaměřený na administrativní náležitosti provozovatele, na něž se provozovatel (dozorovaný subjekt) potřebuje připravit. Dozorovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly;
- **Státní dozor bez předchozího písemného oznámení** – státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast, nebo rizikový jev, kdy z 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 MU;
- **Následný státní dozor** – státní dozor vykonaný za účelem ověření odstranění dříve zjištěných nedostatků.

Drážní inspekce dále v roce 2016 prováděla, stejně jako v letech minulých, 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.



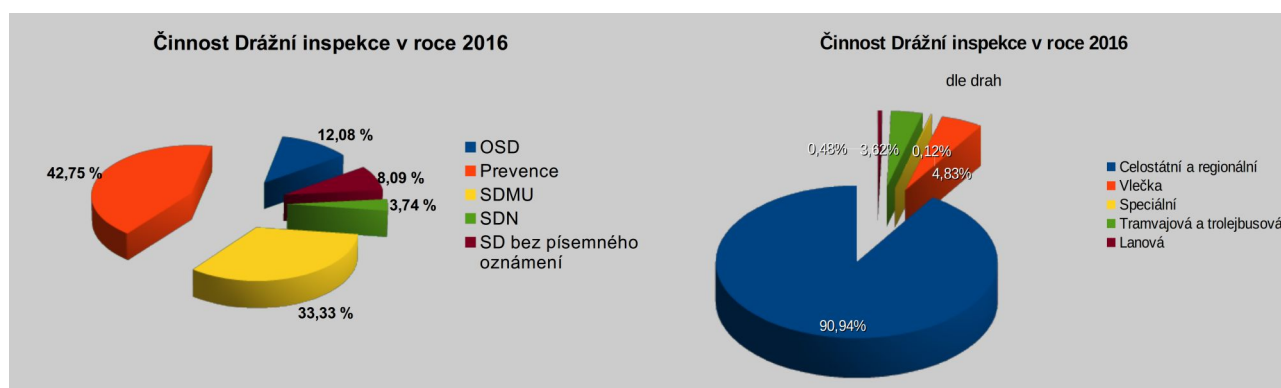
Drážní inspekce se v roce 2016 především zaměřovala na výkon státních dozorů v souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vznik MU, i když v jeho průběhu, stejně jako v letech minulých, kladla velký důraz na výkon státního dozoru bez předchozího oznámení a na výkon preventivní činnosti, které mají významný vliv pro prevenci MU, mapují skutečnou situaci v drážním provozu a mají větší vypovídací hodnotu.

Vývoj počtu státních dozorů a preventivní činnosti v jednotlivých měsících roku 2016



Výkon státního dozoru a preventivní činnosti										
Dráha	OSD		Prevence		SDMU		SDN		SD bez písemného oznámení	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Celostátní a regionální	96	82	376	338	300	248	32	23	64	62
Vlečka	5	12	3	4	5	13	1	8	0	3
Speciální (metro)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Tramvajová a trolejbusová	7	5	5	10	13	15	1	0	1	0
Lanová	3	0	3	2	0	0	0	0	3	2
Celkem	112	100	387	354	318	276	34	31	68	67

Drážní inspekce v roce 2016, stejně tak i v letech předešlých, vykonávala státní dozory ve věcech drah na všech dráhách a zaměřovala se i na 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. Tento rok byl z hlediska výkonu SD stabilní a bez výraznějších změn v systému a navazoval na dosavadní činnost Drážní inspekce v této oblasti.



V roce 2016 bylo při 474 SD a v 354 případech, kdy Drážní inspekce prováděla preventivní činnost, zkontrolováno, nebo bylo kontrolou dotčeno:

- **62** – železničních stanic, dopraven a zastávek;
- **489** – osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců se zaměřením především na jejich zdravotní a odbornou způsobilost);
- **71** – hnacích drážních vozidel;

- **1080** – tažených drážních vozidel;
- **150** – vlakových souprav;
- **220** – železničních přejezdů a přechodů.

Vývoj nedostatků zjištěných při výkonu SD

Při činnosti Drážní inspekce v této oblasti nebyly odhaleny nové výrazné negativní trendy a na základě analýzy získaných dat se dá říct, že stále přetrvávají trendy nedostatků zjišťovaných v minulých letech.

Dlouhodobě jsou zjišťovány nedostatky na straně infrastruktury, a to na všech dráhách a u rozličných provozovatelů. U dopravců byly zaznamenány rovněž obdobné nedostatky, tak jako tomu bylo v letech předcházejících.

Nejvíce pochybení vůči právním předpisům bylo zjištěno na dráhách celostátních a regionálních. Za nimi se v počtu zjištěných nedostatků zařadily vlečky, a ostatní dráhy, kde ale zjištěné nedostatky byly především administrativního rázu, bez přímého vlivu na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

2016 Dráha	Počet		Podíl nedostatků na 1 státní dozor a preventivní činnost
	Státních dozorů a prevence	Zjištěných nedostatků	
Celostátní a regionální	753	271	0,36
Vlečka	40	50	1,25
Speciální (metro)	1	1	1,00
Tramvajová a trolejbusová	30	17	0,57
Lanová	4	0	0,00
Celkem	828,00	339,00	0,41

Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků v roce 2016	
Oblast zjištěných nedostatků	Počet nedostatků
Mimořádné události (zjišťování příčin a okolností vzniku, nahlašování, vedení spisu atd.)	71
Viditelnost návěstí a návěstidel a stav návěstní soustavy	53
Nevyhovující technický stav železničních přejezdů a jeho technické náležitosti	41
Činnost pověřené osoby na místě vzniku MU	28
Nedostatečné rozhledové poměry na železničních přejezdech a viditelnost	26
Stav, poškození a opotřebenost prahů a stav kolejového lože	24
Drážní vozidla a vlakové soupravy (vybavení, sestavení, závady drážních vozidel)	18
Vybavenost stanic a zastávek, organizování drážní dopravy ve stanicích	13
Provozní schopnost dráhy (měření, kontrola, údržba)	8
Prostorová průchodnost	5
Pozorování tratě a návěstí z vedoucího drážního vozidla a jednání podle zjištěných skutečností	3
Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti	3

Závažná zjištění při výkonu SD

Obdobě jako v roce předešlém, tak i v roce 2016 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 tomto roce lze zařadit následující případy:

- na trati Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n. bylo zjištěno, že šířka koruny kolejového lože v kontrolovaném úseku trati nebyla v pořádku (kolej nebyla dostatečně zašterkována). Navíc na tomto místě byla zjištěna uvolněná upevňovací a poškozené pražce;
- na trati Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách bylo obdobně zjištěno, že šířka koruny kolejového lože v kontrolovaném úseku trati nebyla v pořádku (kolej nebyla dostatečně zašterkována). Rovněž byly také zjištěny volné stykové šrouby a návěstidla, která zakrývala vegetace;



- na železničním přejezdu u Olovnice byly zjištěny nedostatečné rozhledové poměry „Lp“ a zvláště byl na přejezdu chybně zohledněn dopravní moment, který byl dle provozovatele dráhy stanoven na přibližně 18 tisíc. Po jeho přepočítání byla Drážní inspekcí zjištěna hodnota dopravního momentu 123 tisíc;
- na vlečce v Doloplazech, kde vznikla mimořádná událost, byla zjištěna řada nedostatků. Provozovatel uvedl do vyhodnocení, že stav křižovatkové výhybky nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU, nicméně při následném státním dozoru byl zjištěn dezolátní stav této křižovatkové výhybky;
- na železničním přejezdu mezi stanicemi Rudná u Prahy a Hostivice byly zjištěny nedostatečné rozhledové poměry, které mimo jiné omezovaly překážky na pozemku vedle přejezdu (oplocení, kontejner a další překážky). V případě manipulace s kontejnerem nebo umístěním nějakých větších překážek mohlo dojít k dalšímu výraznému zhoršení viditelnosti v rozhledových trojúhelnících;
- při jízdě nákladního vlaku bylo zjištěno, že strojvedoucí nebyl informován o snížení rychlosti jízdy přes železniční přejezd P7772 z 10 km/h na 5 km/h, a to z důvodu systémového nedostatku spočívajícího v toku a předávání informací u provozovatele dráhy;
- mezi zastávkou Budčice a stanicí Vlastějovice byla zaznamenána přítomnost pracovní skupiny při výkopových pracích pro provozovatele dráhy, kdy byly zjištěny

- nedostatky v bezpečnostních opatřeních, označení místa práce, pracovních oděvech a identifikaci jednotlivých pracovníků;
- na nástupišti zastávky Slavnič bylo zjištěno, že betonové desky tvořící povrch nástupiště jsou uloženy v příliš velkém sklonu, který znesnadňuje výstup a nástup cestujících, a hrozí tak nebezpečí úrazu především za zhoršených povětrnostních podmínek;



- při kontrole způsobu organizování drážní dopravy na vyloučené koleji mezi stanicemi Světlá nad Sázavou a Ledec nad Sázavou byla zjištěna řada zásadních pochybení, kdy ve svém důsledku byly popřeny základní principy stanovené vnitřními a právními předpisy pro tuto činnost. Na vyloučené koleji se pohybovala drážní vozidla, aniž by byla zajištěna bezpečnost v kontrolovaném úseku koleje a například nebylo možné vůbec zjistit, která osoba zodpovídá za řízení drážní dopravy na tomto místě.



- na několika železničních přejezdech byly zjištěny nedostatečné rozhledové poměry, špatná viditelnost označení přejezdu i nevyhovující stav žlábků pro okolek drážního vozidla;
- v železniční stanici Vsetín byl zjištěn špatný stav železničního svršku na zhlaví

stanice.

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

- na nákladním vlaku v železniční stanici Ostrava-Svinov byl zjištěn únik nebezpečné látky (benzínu) z tažného drážního vozidla;



- na trati mezi stanicemi Světlá nad Sázavou a Čerčany bylo zjištěno, že strojvedoucí vlaku nereagoval na návěsti „Pískejte“, davané nepřenosnými varovnými návěstidly „Výstražný kolík“ (umístěnými ve směru jízdy vlaku od žst. Ledec n. S.) před dvěma železničními přejezdy zabezpečenými výstražnými kříži;
- na vlaku osobní dopavy byl zjištěn vůz s chybějícím návalkem, přičemž tento vůz byl jedním z průchozích vozů vlaku;
- za odjezdu 18 vlaků osobní dopavy byly zjištěny nedostatečně uzavřené nástupní dveře u 5 z nich.



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 2016 Dražní inspekce zvýšenou pozornost tematickým výkonem SD v oblasti dodržování dávání zvukové slyšitelné návěsti „Pozor“ před železničními přejezdy. Tyto kontroly byly provedeny u 21 vlaků na různých místech, přičemž u 3 z nich bylo zjištěno pochybení strojvedoucího, který nerespektoval návěstidlo s návěstí „Pískejte“.

Výkon SD na základě podnětů

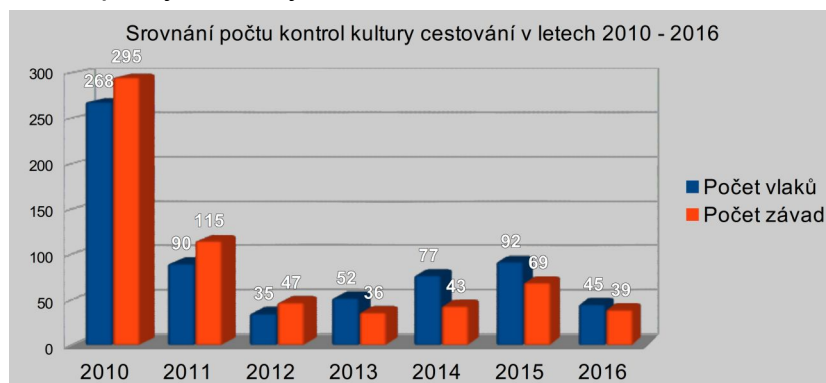
V rámci prošetřování podnětů a stížností občanů a institucí formou SD byly zkontrolovány 4 železniční přejezdy, 2 úseky železniční trati, jedna železniční stanice a návěstní soustava na jednom úseku železniční trati.

Celkový počet SD na základě podnětů byl nižší než v roce 2015, a to z důvodu nového přístupu, který byl zapříčiněn chystanou změnou zákona o dráhách.

Výkon státního dozoru na základě podnětu		
Kontrolovaná oblast	Počet dozorů	Počet nedostatků
Železniční přejezd	4	4
Železniční stanice	1	1
Návěstní soustava na trati	1	1
Úsek železniční trati	2	1
Celkem	8	7

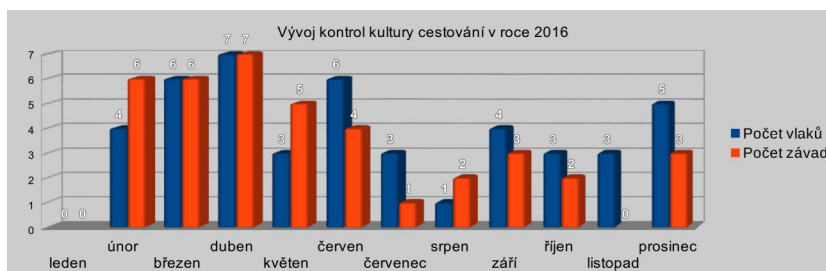
Výkon kontrol kultury cestování

V rámci efektivní státní správy Dražní inspekce již několik let v rámci doplňkové činnosti při výkonu SD vykonávala 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 2016 zkontrolovala celkem 45 vlaků, kde zjistila 39 závad. Ministerstvo dopravy na základě výše provedených kontrol kultury cestování udělilo smluvní pokutu o celkové výši 105 000 Kč. Závady se jako v minulých letech nejčastěji týkaly čistoty nasazených drážních vozidel, vybavenosti hygienických zařízení vozu a také například řazení vlaků. Tyto kontroly jednoznačně přispívají ke zvyšování kvality a kultury cestování a současně slouží pro zjišťování skutečného stavu vlaků, které je důležité pro Ministerstvo dopravy jakožto jejich objednatel. Pozitivní trend ve zlepšování kvality

a kultury cestování byl v tomto roce, stejně jako v letech minulých, viditelný, a to ve všech sledovaných oblastech. 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.



Výkon státního dozoru na železničních přejezdech

Ačkoliv Dražní inspekce nedokázala ovlivnit vznik MU v případě příčiny na straně uživatele pozemní komunikace, mohla dohlížet na správné provozování železničního přejezdu (přechodu) ze strany provozovatele dráhy. V průběhu roku 2016 formou SD Dražní inspekce zkontrolovala nebo provedla preventivní činnost na 220 železničních přejezdech a přechodech. Na 41 z nich bylo zjištěno celkem 78 nedostatků.

Nejzávažnějšími nedostatky a pochybeními ze strany provozovatele dráhy bylo nezajištění patřičných rozhledových poměrů na železničních přejezdech, čímž na nich došlo ke snížení bezpečnosti a stížení možnosti přejetí (přechodu) ze strany uživatele pozemní komunikace. Dalšími nedostatky byly technického charakteru, týkající se stavu přejezdu (umístění ochranného klínu, stav přejezdové vozovky, stav žlábků pro okolek drážního vozidla). 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 výsledků a srovnání s rokem předchozím lze vidět mírné snížení podílu nedostatků na jeden železniční přejezd. Nicméně i přes tento pozitivní trend je počet zjištěných nedostatků stále vysoký.

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
2015	260	105	0,40
2016	220	78	0,35

Nejčastějšími závadami na železničních přejezdech v roce 2016 byly:

- nedostatečné rozhledové poměry – závady ve 22 případech;
- technický stav přejezdové vozovky – závady v 18 případech
- umístění návěstidla výstražný kolík s návěstí „Pískejte“ – závady ve 11 případech;
- viditelnost výstražníků a výstražného kříže z pozemní komunikace – závady ve 4 případech.