



VÝROČNÍ ZPRÁVA
2007

Obsah

Úvod	5
Pátý rok činnosti Drážní inspekce.....	6
Základní personální údaje.....	8
Mimořádné události	9
Šetření mimořádných událostí.....	10
Vývoj bezpečnosti v letech 2003 – 2007.....	11
Rozbor mimořádných událostí.....	13
Mimořádné události na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.....	13
Mimořádné události na „ostatních“ dráhách.....	15
Mimořádné události na železničních přejezdech	17
Mimořádné události dozorované na místě jejich vzniku.....	19
Mimořádné události a Evropská železniční agentura.....	25
Mimořádné události šetřené Drážní inspekcí v plném rozsahu.....	26
Opatření k předcházení mimořádným událostem.....	27
Správní řízení.....	32
Shrnutí mimořádných událostí.....	33
Státní dozor ve věcech drah	35
Preventivní státní dozor.....	36
Státní dozory v roce 2007.....	37
Tematické státní dozory.....	38
Následná opatření.....	41
Vývoj výkonu státního dozoru.....	41
Shrnutí výkonu státního dozoru.....	42
Komunikace s veřejností	45
Otevřená komunikace Drážní inspekce.....	46
Prevence a osvěta.....	46
Dražní inspekce v médiích.....	49
Hodnocení prevence, osvěty a mediální činnosti.....	50
Další činnosti	51
Spolupráce s partnery.....	52
Vnitřní činnost Drážní inspekce.....	54
Kontroly na Drážní inspekci v roce 2007.....	55
Závěr	59
Příloha: Billboardová kampaň Drážní inspekce	63



ÚVOD

PÁTÝ ROK ČINNOSTI DRÁŽNÍ INSPEKCE

Rok 2007 byl pro Dražní inspekci (DI) svou náročností srovnatelný s prvním rokem existence, tj. rokem 2003. Úkolem instituce bylo nejen pokračovat v úkolech stanovených národní i evropskou legislativou, ale současně napravovat vše, co bylo způsobeno **destabilizací instituce v roce 2006**.

Situace na DI se po zásadních personálních výměnách na klíčových pozicích stabilizovala po nástupu „staronového“ vedení v říjnu 2006. Za značného úsilí byly obnoveny všechny mezinárodní kontakty i pozice DI mezi partnery v České republice.

Během rekordně krátké doby roku 2007 byly napraveny nedostatky personální a mzdové a začalo se znovu pracovat na zastavených projektech v oblasti prevence i vnitřní činnosti DI. Byly dokončeny procesy budování instituce, zejména v technickém dovybavení a efektivitě většiny administrativních úkonů, a zprovozněna nová databáze mimořádných událostí. Současně byly zahájeny práce na dokončení centrální databáze státních dozorů, která by měla více zefektivnit práci zaměstnanců DI, a učiněny první kroky k opětovné realizaci jazykového vzdělávání zaměstnanců.



V roce 2007 se Dražní inspekce vrátila do pozice jednoho z lídrů národních vyšetřovacích orgánů v Evropské unii. Zúčastnila se řady jednání Evropské železniční agentury ve **Francii**, konference o šetření nehod v dražní dopravě v **Londýně**, aktivně se spolupodílela na přípravě seminářů vyšetřovatelů z německy mluvících zemí v **Mnichově a Budapešti** a v listopadu

hostila historicky **první jednání zástupců Evropské železniční agentury** v sídle DI.

Výkon **státního dozoru ve věcech drah (SD)** a systém realizace prevence na dráhách v zájmu investigace potenciálních rizik a předcházení mimořádným událostem byl v průběhu roku na srovnatelné úrovni a po období celého roku byl prováděn účelně a s poukazem na reálná bezpečnostní rizika v provozu. Hlavní důraz byl kladen na neoznámený státní dozor, který byl opět obnoven v závěru roku 2006 a který má základní význam pro prevenci a analýzu skutečného stavu v provozu.

V oblasti **mimořádných událostí (MU)** byl kladen důraz na šetření závažných případů, a to v duchu základních evropských principů, kterými je nezávislost šetření, jeho objektivita, otevřenost a důslednost, s cílem předcházet nehodám a zvyšovat bezpečnost na dráhách.

Z analýzy vývoje nehodovosti na dráhách, vlastních poznatků ze šetření MU, zkušeností DI, ale i ze spolupráce s veřejností jednoznačně vyplynula nezpochybnitelná role prevence, která je účinná pouze tehdy, je-li prováděna kontinuálně, systémově a bez jakéhokoliv omezování – zejména výkonem neoznámeného státního dozoru, 24 hodin denně. Svědčí o tom i nejnižší počet nehod na přejezdech a počet usmrcených osob od vzniku DI.

V březnu se DI prostřednictvím časopisu **Hurá** zaměřila na děti, kterým formou her, křížovek a doplňovaček připomněla rizika vyplývající z nezodpovědného chování v okolí dráhy. V letních měsících DI připravila **sérii dvanácti motivů**, kterými všem lidem vzkázala, aby se zamysleli nad svým chováním a přehodnotili, zda několik ušetřených minut má pro ně větší cenu než zdraví nebo dokonce život. Tato kampaň byla prezentována na **stovkách billboardů** po celé České republice i v ostatních médiích a byla námětem nástěnných kalendářů na rok 2008. Na podzim pak DI ve spolupráci s Železnicemi Slovenské republiky připravila film s názvem **Řidič – postrach přejezdů**, který je v první řadě určen do všech autoškol v ČR a který varuje účastníky silničního provozu před nebezpečím, jemuž se často řidiči, cyklisté i chodci vystavují, když porušují zákon o provozu na pozemních komunikacích.

Osvěta a prevence byla tímto způsobem a v takové míře dělána poprvé v historii DI. Vše instituce dokázala zajistit pomocí plného nasazení pouze vlastními silami a s omezenými finančními i lidskými zdroji.

V **personální oblasti** se i při nevyjasněné a podhodnocené systemizaci podařilo koncem roku 2007 ukončit stabilizační fázi zaměřenou na zkvalitňování personálního obsazení a postupné snižování vysoké počáteční frekvence obměny zaměstnanců. Vedení začalo podporovat další odborné vzdělávání zaměstnanců, které je nezbytné pro dlouhodobou schopnost DI naplňovat své poslání a komunikovat se všemi partnerskými institucemi včetně zahraničních.

Překážkou v rozvoji instituce ovšem nadále zůstal nedostatečný počet zaměstnanců. Vzhledem k neustále se rozšiřujícím povinnostem vyplývajícím z měnících se právních norem, hlavně z novely zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, by se tento nevyhovující stav měl změnit. Výchova dostatečného množství odborníků a optimalizace jejich věkové struktury je pro šetření mimořádných událostí a výkon státního dozoru nepostradatelná a zásadní.

Drážní inspekce měla na konci roku 2007 stanoven počet 55 zaměstnanců. Skutečný počet zaměstnanců byl 54, průměrný přepočtený počet zaměstnanců činil 53 zaměstnanec. Drážní inspekci tak scházeli min. dva odborníci, a to na pracovištích v Ostravě a Praze. Pokud už potenciální uchazeči splňovali kritéria potřebná pro práci

vrchních inspektorů, práce pro ně vzhledem k náročnosti nebyla zajímavá s ohledem na finanční ohodnocení.

ZÁKLADNÍ PERSONÁLNÍ ÚDAJE

Na Drážní inspekci během roku pracovalo celkem 87 % mužů a 13 % žen, 22 zaměstnanců mělo ukončeno vysokoškolské, 21 úplné střední odborné, 4 úplné střední vzdělání a jeden byl vyučen. Během roku 2007 ukončilo pracovní poměr 13 zaměstnanců a 15 nových zaměstnanců nastoupilo.

Členění zaměstnanců podle věku a pohlaví – stav k 31. 12. 2007

věk	muži	ženy	celkem	%
do 20 let	0	0	0	0
21 - 30 let	9	3	12	22,2
31 - 40 let	9	1	10	18,5
41 - 50 let	13	3	16	29,6
51 - 60 let	5	0	5	9,3
61 let a více	11	0	11	20,4
celkem	47	7	54	100
%	87	13	100	x

Členění zaměstnanců podle vzdělání a pohlaví – stav k 31. 12. 2007

Vzdělání	muži	ženy	celkem	%
základní	0	0	0	0
vyučen	1	0	1	1,9
střední odborné	0	0	0	0
úplné střední	3	0	3	5,6
úplné střední odborné	21	4	25	46,3
vyšší odborné	0	0	0	0
vysokoškolské	22	3	25	46,3
celkem	47	7	54	100

Celkový údaj o vzniku a skončení pracovních a služebních poměrů zaměstnanců v roce 2007

	počet
nástupy	15
odchody	13



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Stejně jako v předchozích letech, i v roce 2007 kladla Drážní inspekce důraz na dozorování, resp. šetření případů závažných MU za účelem objektivního zjištění příčin a okolností vzniku MU na dráhách, získání ucelených a statisticky hodnotných dat potřebných k odhalování potenciálních bezpečnostních rizik a k plnění hlavního cíle DI v oblasti MU, kterým je snižování počtu MU a jejich následků.

Podle charakteru jednotlivých MU aplikovala DI v souladu s legislativou a evropskými standardy adekvátní rozsah šetření. U méně závažných MU prováděla pouze dozor nad správností postupu provozovatele při zjišťování příčin a okolností, k vážnějším MU její inspektoři okamžitě vyjžděli a v nejzávažnějších případech zahajovali v plném rozsahu nezávislé šetření zakončené souhrnnou zprávou o výsledcích šetření.



V ústředí DI je v nepřetržitém provozu **Centrální ohlašovací pracoviště (COP)**, které přijímá a zpracovává hlášení o vzniku MU na dráhách z celé ČR. Jeho základním úkolem je získat veškeré relevantní informace, vyhodnotit je, kontaktovat nehodovou pohotovost příslušného územního inspektorátu a podle závažnosti případu rozhodnout o výjezdu DI na místo MU, a to v souladu s platnou legislativou a interními postupy DI.

Kategorizace mimořádných událostí

Mimořádná událost je **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.

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

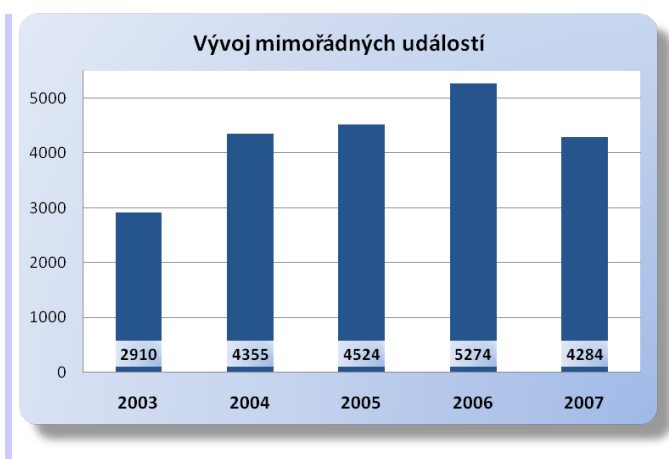
Nehoda je srážka nebo vykolejení drážního vozidla, nejsou-li závažnou nehodou, střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací nebo mimo ně, smrt nebo újma na zdraví osob, vzniklá v souvislosti s pohybujícími se drážními vozidly, dále požáry drážních vozidel a jiné mimořádné události na zařízení dráhy za podmínky vzniku značné škody (500 000 – 4 999 999,- Kč).

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

O výsledcích své práce DI pravidelně informovala Evropskou železniční agenturu (ERA), které musí do 7 dnů oznamovat každé zahájení šetření na dráze celostátní a regionální. Dále má za povinnost jí předkládat roční výroční zprávy a závěrečné zprávy z MU, včetně sdělení o přijatých opatřeních z vydaných bezpečnostních doporučení, a samozřejmě se musí řídit pravidly a pokyny, které ERA pro šetření MU stanovuje.

VÝVOJ BEZPEČNOSTI V LETECH 2003 – 2007

Za rok 2007 DI eviduje **4 284 MU**, což znamená téměř **pětinové snížení počtu MU oproti roku 2006**. Z tohoto počtu se jedná v pěti případech o MU, které svými následky splnily zařazení do kategorie **závažná nehoda**, tzn. srážky nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti nebo 5 a více zraněných osob, příp. škodou převyšující 5 milionů korun. U několika dalších MU byly následky vzhledem ke škodě na hranici mezi nehodou a závažnou nehodou.



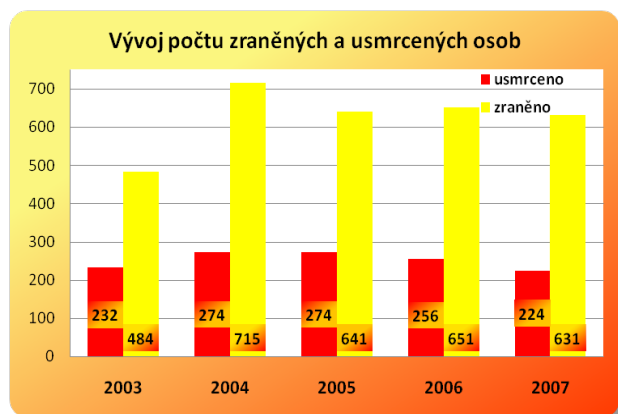
Relevantní srovnání celkových počtů MU lze provést pouze za období od 2. pololetí roku 2006, kdy platila stejná legislativa (po novelizaci zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a jeho prováděcí vyhlášky č. 376/2006 Sb., se v polovině roku 2006 změnila kategorizace MU).

Ve srovnání 2. pololetí 2006 a obou pololetí roku 2007 se počet MU snížil, a to v 1. pololetí o 6,5 % a 2. pololetí o 4,4 %. Nejvíce případů DI eviduje ve 2. polovině roku 2006 (2 265 MU), nejméně v 1. pololetí 2007 (2 118 MU). Oproti 2. pololetí 2006 výrazně ubylo MU na dráze celostátní, a to o 13,1 % v 1. pololetí a 29,2 % ve 2. pololetí. Naopak markantní byl ve 2. polovině roku 2007 nárůst MU na dráze regionální o 37,6 % oproti 2. pololetí 2006 a o 30,6 % v porovnání s 1. pol. 2007.

2. pol. 2006 a 2007	závažné nehody			nehody			ohrožení		
	2. pol. 2006	1. pol. 2007	2. pol. 2007	2. pol. 2006	1. pol. 2007	2. pol. 2007	2. pol. 2006	1. pol. 2007	2. pol. 2007
dráha celostátní	1	0	2	190	178	167	669	569	440
dráha regionální	0	1	1	27	23	40	66	74	87
vlečka	0	0	0	7	2	7	96	109	113
dráha tramvajová	0	0	0	132	131	158	896	815	938
dráha trolejbusová	0	0	1	22	40	23	141	158	178
dráha speciální	0	0	0	4	5	5	12	10	6
dráha lanová	0	0	0	1	1	0	1	2	0
celkem	1	1	4	383	380	400	1881	1737	1762

V kategorii nehoda a ohrožení u dráhy celostátní je patrný pozitivní trend snižování počtu MU, naopak více nehod DI v loňském roce evidovala na dalších dráhách, a to zejména v kategorii ohrožení na dráze regionální, na vlečkách, dráze tramvajové a trolejbusové.

Následkem MU bylo v roce 2007 **usmrceno celkem 224 osob**, což je o 12,5 % méně než v roce 2006, a **631 osob** (o 3,1 % méně než v roce 2006) **bylo zraněno**. V celkovém počtu zraněných a usmrcených osob jsou zahrnuty rovněž osoby, které



jednaly v sebevražedném úmyslu. DI bohužel nemá informace o tom, kolik osob takto bylo zraněno, resp. zahynulo. **S odpovědností provozovatelů dráhy nebo dopravců bylo v roce 2007 zraněno 132 osob (20,9 %) a 9 osob zahynulo (4 %), což je vyšší počet než v roce 2006, kdy bylo zaviněním na straně provozovatele zraněno 78 osob (12 %) a 3 osoby (1,2 %) byly usmrceny.**

2007	počet mimořádných událostí	počet usmrcených osob	počet zraněných osob
dráha celostátní	1356	195	158
dráha regionální	226	12	94
vlečka	231	2	8
dráha tramvajová	2042	9	290
dráha trolejbusová	400	3	74
dráha speciální	26	3	6
dráha lanová	3	0	1
celkem	4284	224	631

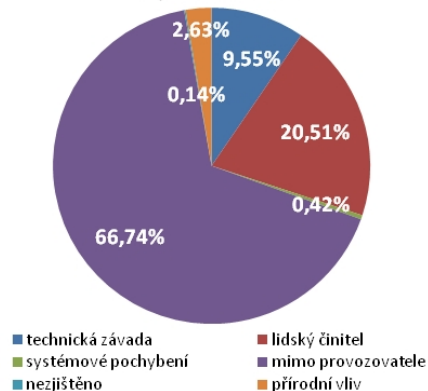
2007	závažné nehody	nehody	ohrožení
dráha celostátní	2	345	1009
dráha regionální	2	63	161
vlečka	0	9	222
dráha tramvajová	0	289	1753
dráha trolejbusová	1	63	336
dráha speciální	0	10	16
dráha lanová	0	1	2
celkem	5	780	3499

Vývoj počtu mimořádných událostí dle jednotlivých drah

	2003	2004	2005	2006	2007
dráha celostátní		2336	2294	2205	1356
dráha regionální	1566	119	313	244	226
vlečka	187	281	248	254	231
dráha tramvajová	902	1237	1285	2132	2042
dráha trolejbusová	240	350	362	386	400
dráha speciální	13	29	21	48	26
dráha lanová	2	3	1	5	3
celkem	2910	4355	4524	5274	4284

Z celkového počtu všech MU v roce 2007 za téměř **67 % případů** nenesou odpovědnost provozovatelé drah nebo drážní dopravy. Ve srovnání s předchozím rokem, kdy cizí osoby zapříčinily více než 71 % všech MU na dráhách, se tak odpovědnost provozovatelů zvýšila (o 4 %). Z hlediska podílu základních příčin MU s odpovědností provozovatelů (tj. technická závada, lidský faktor a systémové pochybení) převažuje podobně jako v roce 2006 selhání lidského činitele (58 % – rok 2005, 65 % – rok 2006, 67 % – rok 2007). Ve srovnání s rokem 2006 došlo k mírnému zvýšení tohoto ukazatele

Mimořádné události v roce 2007 dle odpovědnosti



o 2 %, naopak o 2,7 % se snížil podíl technických závad na vzniku MU.

Na dráze celostátní v roce 2007 počet MU poklesl o 38,5 % a snížení o 4,2 % DI zaznamenala také na dráze tramvajové, kde za 79 % MU nesli vinu účastníci silničního provozu. Nejvíce osob při MU zemřelo ve Středočeském kraji a nejvíce MU se v roce 2007 událo na území hlavního města Prahy, což je dáno zejména vysokou hustotou provozu a také značným počtem MU na dráze tramvajové.

Mimořádné události na dráhách v roce 2007 dle krajů

kraj	zraněno	usmrceno	počet MU
Jihočeský	50	12	157
Jihomoravský	88	21	814
Karlovarský	8	8	55
Královehradecký	7	15	108
Liberecký	15	7	136
Moravskoslezský	56	20	566
Olomoucký	28	15	205
Pardubický	22	18	133
Plzeňský	41	9	180
Praha	213	17	1188
Středočeský	40	47	302
Ústecký	29	18	238
Vysočina	13	7	96
Zlínský	21	10	106

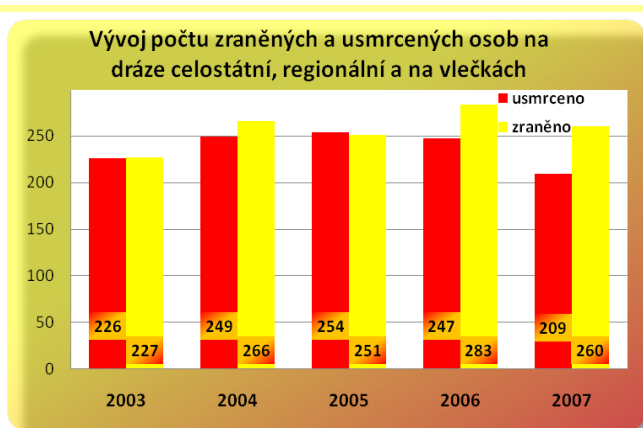


ROZBOR MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Mimořádné události na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách

Na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách DI v roce 2007 evidovala **1 813 MU**, což je o 32,9 % méně než v roce 2006, kdy zaznamenala 2 703 MU, a nižší byly také ztráty na lidských životech a počty zraněných. Počet **srážek drážních vozidel se v roce**

2007	srážka DV s DV	srážka DV s překážkou	střety s osobami	střetnutí na přejezdech	vykolejení DV	požáry DV	projetí návěstidel	lom kolejnice	jiné
dráha celostátní	22	228	216	125	161	67	52	15	470
dráha regionální	2	54	22	112	16	8	1	4	7
vlečka	12	19	1	20	148	0	0	1	30

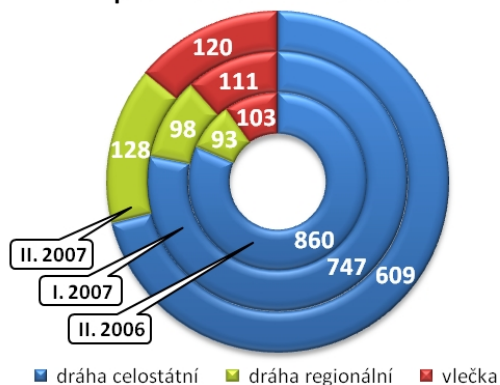


2007 zvýšil o 38,5 % a počet srážek s překážkou narostl dokonce o 60 % (56 MU bylo způsobeno orkámem Kyrill), naopak o 37,6 % se snížil počet projetých návštěvidel, o 25,1 % počet vykolejení (z toho o 19,6 % na vlečkách) a o 8,5 % klesl počet nehod na železničních přejezdech. Ostatní ukazatele jsou přibližně na stejné úrovni jako v roce 2006.

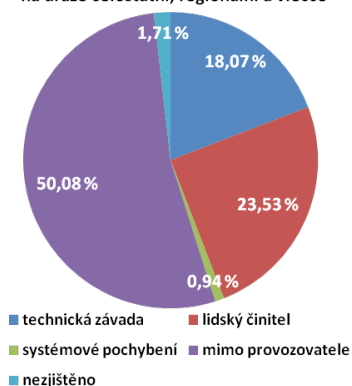
Ze srovnání pololetí roku 2006 a 2007, kdy platila stejná legislativa, vyplývá, že počet MU na železnici se snížil (2. pol. 2006 – 1 056 MU, 1. pol. 2007 – 956 MU, 2. pol. 2007 – 857 MU).

V roce 2007 na železnici **zahynulo 209 osob a 260 osob bylo zraněno**, což představuje snížení o 15,4 % v počtu usmrcených a o 8,1 % v počtu zraněných osob. Z celkového počtu usmrcených osob na všech dráhách zahynulo na železnici 93,3 % osob a 41,2 % jich bylo zraněno. Důsledkem pochybení na straně provozovatelů bylo v uplynulém roce na železnici zraněno 87 osob (33,5 %), což znamená oproti roku 2006 zvýšení o 19,5 %, a 8 osob (3,8 %) bylo usmrceno, což je o 2,6 % více než v roce 2006.

Vývoj mimořádných událostí za pololetí roku 2006 a 2007



Mimořádné události v roce 2007 dle odpovědnosti na dráze celostátní, regionální a vlečce

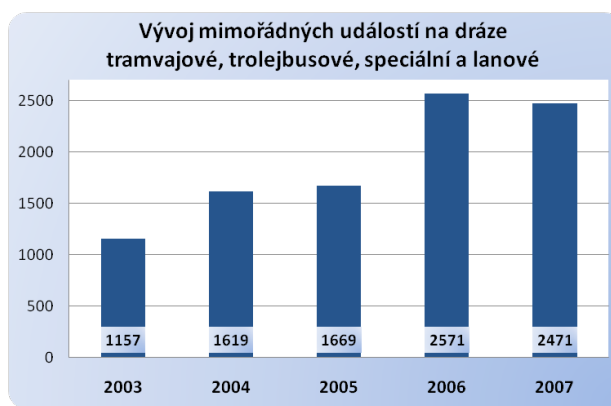


Bez odpovědnosti provozovatelů DI v roce 2007 na železnici eviduje **více než 50 % MU**, což je **o 14,2 % méně než v roce 2006**. V případech, kdy byla příčina MU **na straně provozovatele**, se v 55,3 % jednalo o lidské selhání a ve 42,5 % o technickou závadu (v roce 2006 – 60 % u lidského činitele a 37,1 % u technické závady). Podíl selhání lidského činitele se tedy v porovnání s předchozím rokem o 4,7 % snížil, naopak o 5,4 % narostl podíl technické závady.

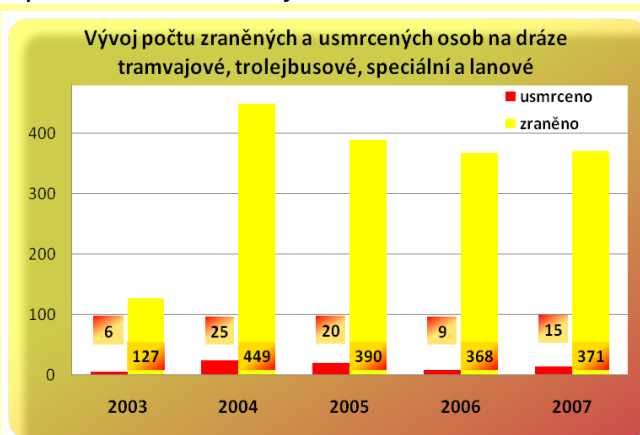


Mimořádné události na „ostatních“ dráhách

Na „ostatních“ dráhách, tj. dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové, DI v roce 2007 evidovala **2 471 MU**. Oproti roku 2006 se počet MU na těchto dráhách **snížil** o 3,9 %, ale **zvýšil se počet zraněných a usmrcených osob**. Během roku 2007 na „ostatních“ dráhách **zahynulo 15 osob**, což je o 66,7 % více než v roce 2006, kdy zahynulo 9 osob, a o 0,8 % **narostl**



i počet zraněných osob, kterých DI v roce 2007 eviduje **371**. Celkem 9 osob zahynulo při nehodách na dráze tramvajové a dohromady 6 osob zahynulo na dráze trolejbusové i speciální. Zároveň je však nutné zdůraznit, že i když počet usmrcených osob vzrostl, ve



většině případů za ně nenesou vinu provozovatelé (vina v 1 případě), a totéž se dá konstatovat u zraněných osob (vina ve 45 případech), v jejichž součtu je zahrnuto mnoho lehkých zranění cestujících v dopravních prostředcích.

Počet **vykolejení na dráze tramvajové** v roce 2007 **klesl o 20,5 %**, o 37,5 % se zvýšil celkový počet požárů

a o 3,7 % množství střetů osob s drážními vozidly, naopak o 4,3 % ubylo srážek drážních vozidel.

2007	srážka DV s DV	srážka DV s překážkou	střety s osobami	střetnutí na přejezdech	vykolejení DV	požáry DV	projetí návěstidel	jiné
dráha tramvajová	66	1624	122	3	66	11	0	150
dráha trolejbusová	23	310	13	0	0	0	0	54
dráha speciální	0	1	6	0	1	0	8	10
dráha lanová	0	0	0	0	0	0	0	3

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

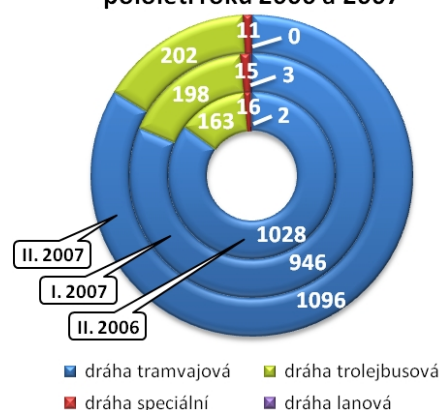
	srážky dráž. vozidel s dráž. vozidly	vykolejení drážních vozidel	požáry drážních vozidel	střety s osobami	střetnutí na přejezdech
2004	54	75	5	7	0
2005	82	71	5	161	6
2006	93	83	8	136	4
2007	89	67	11	141	3

Ze srovnání pololetí roku 2006 a 2007 je patrné, že oproti 2. pol. roku 2006 se v 1. pol. 2007 počet MU na „ostatních“ dráhách o 3,9 % snížil, naopak ve 2. pol. 2007 narostl o 8,3 %. Patrné je zejména zvýšení počtu MU na dráze trolejbusové, a to mezi 2. pololetím roku 2006 a 1. pololetím roku 2007 (o 21,5 %).

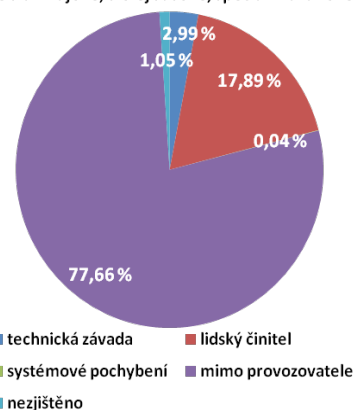
Za téměř 78 % ze všech MU na „ostatních“ dráhách provozovatelé nenesou odpovědnost, přičemž velmi častými viníky nehod na dráze tramvajové a trolejbusové jsou účastníci silničního provozu.

S odpovědností provozovatelů zahynula v roce 2007 1 osoba (6,7 %) a 45 osob (12,1 %) bylo zraněno, což ve srovnání s rokem 2006 představuje zvýšení u usmrcených osob (v roce 2006 vinou provozovatelů nezahynula žádná osoba) a zvýšení 18,4 % u zraněných osob (v roce 2006 bylo zraněno 38 osob). Na dráze lanové a speciální ke zranění se zaviněním provozovatele nedošlo, 1 osoba zahynula na dráze trolejbusové. Z těchto MU je 85,5 % zaviněno lidským faktorem, 14,3 % technickou závadou a 0,2 % systémovým pochybením (v roce 2006 bylo lidské selhání příčinou v 80,7 % a technická závada v 18,9 % těchto případů).

Vývoj mimořádných událostí za pololetí roku 2006 a 2007



Mimořádné události v roce 2007 dle odpovědnosti na dráze tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové

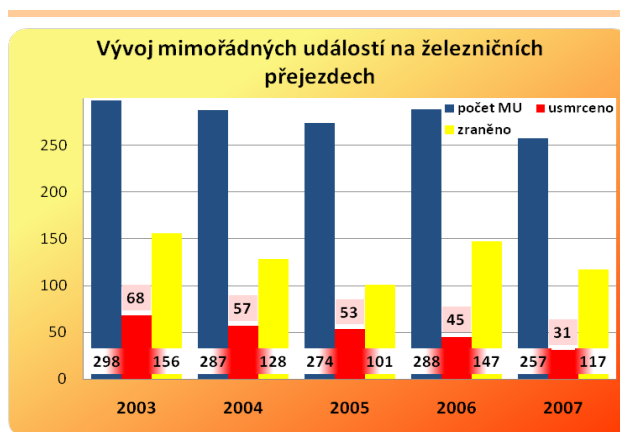


MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

V České republice se nachází téměř 8,5 tisíce úrovnových železničních přejezdů, přičemž každý přejezd musí odpovídat příslušným zákonům, vyhláškám a normám. Při dodržování všech pravidel ze strany účastníků silničního provozu i provozovatelů je střetnutí uživatele pozemní komunikace s drážním vozidlem vyloučeno.



V roce 2007 došlo na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách celkem ke **257 střetnutím** na železničních přejezdech, při kterých zemřelo **31 osob** a dalších **117 osob** bylo zraněno. Počet nehod oproti roku 2006 klesl o 10,8 % a počet usmrcených osob dokonce o 31,1 %. Graf vývoje nehodovosti na železničních přejezdech ukazuje, že v roce 2007 došlo k **největšímu snížení počtu MU a usmrcených osob od vzniku DI**. Na zlepšení stavu se mohlo podepsat i několik preventivních bezpečnostních akcí DI na železničních přejezdech (více v kapitole Komunikace s veřejností) a skutečnost, že se DI problematice železničních přejezdů intenzivně věnuje už od svého vzniku.



Drtivou většinu nehod na železničních přejezdech způsobují neukáznění účastníci silničního provozu, kteří fatálním způsobem porušují hned několik ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Řidiči se v těchto případech často vymlouvají na to, že byli oslněni sluncem a přehlédli kmitající výstražná světla, příp.

rovnou přiznávají, že si výstrahy nevšimli. Tím ale přímo potvrzují, že se nepřesvědčili o možnosti bezpečného přejetí přejezdu tak, jak jim ukládá zákon.

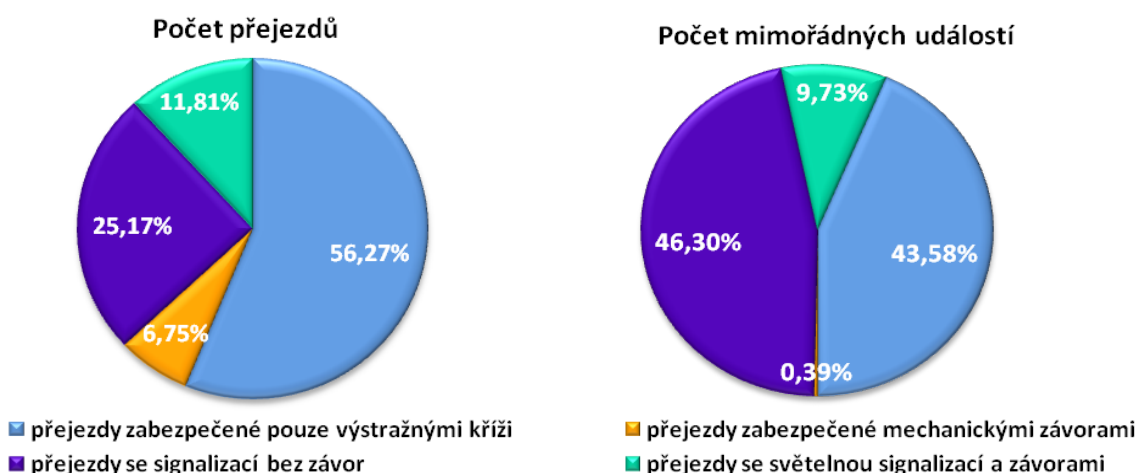
Zatímco v předchozích dvou letech nebylo na straně železnice zjištěno žádné pochybení, v roce 2007 se na vzniku nehody více či méně podílela min. v 5 případech. Ve dvou případech nebylo zajištěno bezpečné provozování drážní dopravy, dvakrát nebyla na přejezdu v činnosti signalizace a jednou provozovatel nezajistil včasné zastavení drážní dopravy (viz níže).

V roce 2007 se téměř polovina všech nehod odehrála na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením bez závor, a to i přesto, že těchto přejezdů je pouze čtvrtina z celkového počtu. Podobný vývoj byl i v minulém období. To jen potvrzuje fakt, že kmitající červená světla jsou leckdy účastníky silničního provozu brána na lehkou váhu. Ti totiž často vjíždějí nebo vstupují na koleje ještě bezprostředně poté, kdy výstražná světla začala blikat. DI proto usiluje o to, aby co největší množství těchto přejezdů bylo doplněno závorami, protože tento způsob řešení úrovněového křížení pozemní komunikace a dráhy se z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový, nejen pro silniční, ale i drážní dopravu.

Mimořádné události na železničních přejezdech v roce 2007 dle krajů

kraj	zraněno	usmrceno	počet MU
Jihočeský	17	5	41
Jihomoravský	11	3	22
Karlovarský	4	0	7
Královéhradecký	1	1	15
Liberecký	4	1	11
Moravskoslezský	6	3	21
Olomoucký	16	1	16
Pardubický	7	1	13
Plzeňský	5	1	15
Praha	3	2	6
Středočeský	20	8	40
Ústecký	11	1	18
Vysočina	3	2	14
Zlínský	9	2	18

Mimořádné události na železničních přejezdech v roce 2007



MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI DOZOROVANÉ NA MÍSTĚ JEJICH VZNIKU

Pro příjem a zpracování hlášení o vzniku MU na dráhách z celé České republiky slouží COP, které pracuje v nepřetržitém provozu. Jeho základním úkolem je získat veškeré relevantní informace, vyhodnotit je, kontaktovat nehodovou pohotovost příslušného územního inspektorátu a podle závažnosti případu rozhodnout o výjezdu DI k místu MU.

Výjezdy nehodové pohotovosti k dané MU jsou zajišťovány v souladu s platnými právními normami a vnitřními předpisy DI. V roce 2007 **DI vyjžděla** celkem k **225 případům** (179 v roce 2006), z toho ve 168 případech na dráze celostátní, regionální a vlečkách. Jednalo se zejména o srážky vlaků, vykolejení, střety s osobami pohybujícími se na veřejnosti přístupných místech a nehody na železničních přejezdech se zraněním. Nejzávažnější z těchto MU jsou uvedeny v následujícím stručném přehledu:



Dne 12. 1. 2007 v 17.50 hod. se na **vlečce UNEX, a. s.**, na železničním přejezdu s výstražnými kříži střetl sunutý posunový díl s osobním automobilem. Při nehodě byl zraněn řidič automobilu a škoda byla vyčíslena na 201 tis. Kč. Příčinou nehody byl **nedovolený vjezd osobního auta na železniční přejezd a nezabezpečení jízdy sunutého posunového dílu přes přejezd.**



Dne 18. 1. 2007 ve 22.40 hod. mezi žst. **Dvůr Králové nad Labem** a **Bílá Třemešná** vykolejil rychlík R 996, který najel na spadlý strom. Před výpravou vlaku z Pardubic byl strojvedoucí informován, že se na celém území republiky bude vyskytovat silný vítr v intenzitě orkánu, proto si za účelem sledování tratě vyžádal přítomnost vlakvedoucího na stanovišti strojvedoucího. Přes toto opatření ale vlak najel na spadlý strom a došlo k vykolejení prvního podvozku motorového vozu. Z důvodu orkánu Kyrill byly odklízovací práce přerušeny až do dalšího dne. Nehoda se obešla bez následků, škoda dosáhla 15 tisíc korun a provoz na trati se podařilo obnovit až 19. 1.

2007 ve 14.30 hod. Příčinou MU byl **pád vyvráceného stromu na traťovou kolej** při extrémních povětrnostních podmínkách. V souvislosti s šetřením bylo zjištěno nedostatečné systémové opatření zabezpečující bezpečné provozování dráhy na straně provozovatele dráhy.



Dne 25. 1. 2007 v 11.25 hod. se v **Nošovicích na vlečce Pivovaru Radegast** na železničním přejezdu s výstražnými kříži střetl sunutý posunový díl s přípojným vlekem nákladního automobilu. Při nehodě byl zraněn jeden zaměstnanec Českých drah a výše škody byla vyčíslena na 1,08 milionu korun. Příčinou této MU byl **vjezd nákladního auta na železniční přejezd v době jízdy drážního vozidla a provozování dráhy v rozporu s pravidly pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.**



Dne 9. 2. 2007 ve 12.36 hod. se v obvodu žst. **Káranice** srazil rychlík R 957 s nákladním vlakem Pn 63440. Při srážce byla těžce zraněna 1 osoba, 3 osoby byly zraněny lehce a hmotná škoda dosáhla 4,77 milionu korun. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo **neuposlechnutí pokynů provozovatele dráhy při řízení drážní dopravy a následná jízda vlaku R 957 za odjezdové návěstidlo S1 s návěstí „Stůj“**.



Dne 17. 2. 2007 v 10.28 hod. v obvodu výhybny **Praha-Vítkov** na výhybce č. 2 vykolejilo hnací drážní vozidlo a 5 vozů vlaku EuroCity EC 107 Praha. Ke zranění osob nedošlo, hmotná škoda byla vyčíslena na 189 tisíc korun a provozování drážní dopravy bylo obnoveno až po 9 hodinách, přičemž kompletní oprava výhybky byla dokončena druhý den. Příčinou MU byl **lom jazyka výhybky**, který vznikl rozvojem únavové trhliny vycházející z mechanického poškození povrchu materiálu paty jazyka. K výlomu hlavy kolejnice došlo při spolupůsobení výrobní vady ve stojině.



Dne 20. 2. 2007 v 11.48 hod. mezi žst. **Mníšek pod Brdy a Čisovice** vykolejila lokomotiva, služební vůz a 6 vozů nákladního vlaku Mn 85956. Zranění byli 2 zaměstnanci Českých drah, při MU vznikla hmotná škoda ve výši 1 milion korun, provoz na trati byl obnoven po 34 hodinách. Příčinou MU byla **změna stavebně-technických parametrů dráhy v pracovním místě před jízdou vlaku, kdy při výměně podkladnic, upevňovadel a úpravě rozchodu koleje nebyla pravá kolejnice připevněna ke třem za sebou ležícím pražcům**.



Dne 6. 3. 2007 v 15.15 hod. při vjezdu nákladního vlaku Pn 67113 do žst. **Hranice na Moravě město** na výhybce č. 5 vykolejil devátý vůz za lokomotivou a poškozeny byly i oba sousední vozy. Při nehodě nebyl nikdo zraněn, celková hmotná škoda byla vyčíslena na 427 tisíc korun. Příčinou této nehody byla **jízda po dopravní cestě se závadami v geometrii kolejového roštu**.



Dne 19. 3. 2007 ve 21.33 hod. se mezi žst. **Vraňany a Dolní Beřkovice** u železničního přejezdu se světelnou signalizací střetl rychlík R 784 s osobním automobilem. Při nehodě byly 2 osoby zraněny a škoda přesáhla 27 milionů korun. V souvislosti s šetřením byla zjištěna nepřesná komunikace mezi policií a provozovatelem dráhy a chybějící všeobecný systém označování přejezdů. Příčinou této mimořádné události bylo **narušení průjezdného průřezu traťové koleje osobním automobilem, záměrně vmanipulovaným do obvodu dráhy**.



Dne 7. 5. 2007 v 00.11 hod. se u obce **Jablůnka** na Vsetínsku střetl lokomotivní vlak Lv 73880 s hořícím kamionem, který uvízl na přejezdu se světelnou signalizací a závorami. Při nehodě nedošlo k újmě na zdraví a škoda byla vyčíslena na 181 tisíc korun. Provozovatel měl po ohlášení od hasičů téměř 8 min. na zastavení provozu. Příčinou MU bylo **nedovolené zastavení a stání kamionu na železničním přejezdu v době jízdy drážního vozidla a nezastavení drážní dopravy provozovatelem.**



Dne 20. 6. 2007 v 8.40 hod. v žst. **Černý Kříž** najel sunutý posunový díl od osobního vlaku Os 8170 do stojícího osobního vlaku Os 18544. Po srážce bylo ošetřeno 24 osob, z toho do nemocnice bylo odvezeno 10 osob. Poškozeny byly oba motorové a přívěsné vozy, škoda dosáhla 24 tisíc korun. Příčinou MU bylo **zahájení posunu bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu.**



Dne 21. 6. 2007 v 17.18 hod. vjel v žst. **Chotoviny** rychlík R 641 na první staniční kolej obsazenou rychlíkem R 644 a zastavil 140 metrů před jeho čelem. Nehoda se obešla bez následků a její příčinou bylo **dovolení jízdy vlaku na kolej obsazenou drážními vozidly.**



Dne 4. 7. 2007 v 18.42 hod. se v obvodu žst. **Veselí nad Lužnicí** na železničním přejezdu se světly bez závor střetl rychlík R 648 s nákladním autem. Při mimořádné události byl těžce zraněn řidič nákladního auta a lehce strojvedoucí vlaku, vinou prudkého nárazu došlo k oddělení kabiny řidiče od rámu auta, výše škody dosáhla 991 tisíc korun. Příčinou této nehody bylo **nerespektování výstražného a zvukového znamení přejezdového zabezpečovacího zařízení a neoprávněné vjetí nákladního auta na železniční přejezd v době, kdy přes něj projížděl vlak.**



Dne 14. 7. 2007 v 10.07 hod. se v obvodu žst. **Čerčany** srazily dva osobní vlaky. Z důvodu výluky traťové koleje v úseku Senohraby – Čerčany byla doprava obousměrně zajišťována po druhé traťové koleji a vjezd vlaků do Čerčan byl uskutečňován na přivolávací návěst. Po ukončení jízdy osobního vlaku Os 9119 na první staniční koleji byla na tuto obsazenou kolej postavena vlaková cesta pro rychlík R 633. Strojvedoucí rychlíku R 633 při jízdě podle rozhledu nedokázal zastavit a vlak narazil do stojící soupravy osobního vlaku Os 9119, který byl v době srážky bez cestujících. Při prudkém

nárazu zahynul strojvedoucí pantografové jednotky, strojvedoucí rychlíku byl po nehodě přepraven do nemocnice a večer propuštěn do domácího ošetřování. Cestující ve vlaku utrpěli drobná poranění (oděrky, pohmožděniny, boule), lehká zranění lékaři klasifikovali u 6 z nich. Hmotná škoda přesáhla 4 miliony korun. Příčinou mimořádné události bylo **dovolení vjezdu vlaku R 633 na 1. staniční kolej při obsazení vlakové cesty jinými drážními vozidly a nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů.**



Dne 1. 9. 2007 v 8.10 hod. se mezi zastávkami **Pražák a Svinětice** čelně srazily dva motorové osobní vlaky. Osobní vlak Os 18003 nedovoleně odjel z Bavorova a střetl se s protijedoucím osobním vlakem Os 18032. Při nehodě bylo zraněno 13 cestujících a škoda dosáhla výše 137 tisíc korun. Strojvedoucí vlaku Os 18003 odjel nedovoleně z Bavorova do Vodňan, aniž by vyčkal příjezdu vlaku Os 18032 a vyžádal si souhlas dirigujiícího dispečera. Příčinou nehody bylo **selhání lidského činitele – odjezd na trať bez souhlasu dirigujiícího dispečera.**



Dne 1. 9. 2007 v 8.12 hod. mezi žst. **Tábor a Slapy** vykolejil druhým podvozkem poslední vůz osobního vlaku Os 28406. Při této mimořádné události nedošlo k újmě na zdraví a škoda na drážních vozidlech činila 62 tisíc korun. Příčinou mimořádné události byly **závady v geometrické poloze koleje – změny vzepětí koleje nad povolenou toleranci.**



Dne 10. 9. 2007 ve 14.36 hod. odjel osobní vlak Os 19010 z **Pražhy-Modřan** a zastavil před návěstí „Stůj“ na vjezdovém návěstidle do žst. Praha-Braník. Proti němu ze žst. Praha-Braník vyjel osobní vlak Os 9009, jehož strojvedoucí si stojícího vlaku všiml a stačil zastavit 22 metrů před jeho čelem. Mimořádná událost se obešla bez následků a její příčinou bylo **dovolení jízdy vlaku Os 9009 do obsazeného prostorového oddílu vlakem Os 19010.**



Dne 20. 9. 2007 ve 4.43 hod. se mezi žst. **Krasíkov a Rudoltice v Čechách** srazil nákladní vlak Nex 51422 s překážkou na dopravní cestě, která spadla z protijedoucího vlaku, a vykolejil. Při nehodě nebyl nikdo zraněn, na lokomotivě vznikla škoda 499 tisíc korun. Příčinou této mimořádné události byla **absence několika upevňovacích popruhů, která způsobila sesunutí nákladu – částečně smontované části výhybky – na sousední kolej.**



Dne 21. 9. 2007 v 11.10 hod. se mezi žst. **Jaroměřice nad Rokytou a Moravské Budějovice** střetl nákladní vlak Rn 52241 s osobním autem na železničním přejezdu s výstražnými kříži. Při nehodě zahynuly 2 osoby a výše škody dosáhla 558 tisíc korun. Příčinou nehody bylo **vjetí osobního automobilu na železniční přejezd** v době, kdy se k němu blížil vlak Rn 52241. V souvislosti s šetřením byly zjištěny rozpory mezi vnitřním předpisem provozovatele dráhy a platnou normou. Podle závěru DI nevyhovovaly rozhledové poměry na uvedeném přejezdu tehdy platné normě ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody, ale vyhověly vnitřnímu předpisu provozovatele dráhy, který umožňuje krácení rozhledových poměrů na polovinu.



Dne 2. 10. 2007 v 9.49 hod. se na peážní trati s provozem německých vlaků ve **Varnsdorfu** střetl na přejezdu se světelnou signalizací osobní vlak Os 83077 s nákladním autem. Při MU byly zraněny 2 osoby, hmotná škoda převýšila 3 miliony korun. Příčinou nehody bylo **nedání přednosti drážní dopravě řidičem silničního motorového vozidla při jízdě přes přejezd, rychlost vlaku vyšší než 10 km/h a včasné nedávání opakované akustické výstrahy při jízdě vlaku Os 83077 přes přejezd a 60 m před ním, kdy přejezdové zabezpečovací zařízení pro poruchu nedávalo výstrahu uživatelům pozemní komunikace a osoba řídící hnací drážní vozidlo nebyla o této skutečnosti zpravena.**



Dne 30. 10. 2007 v 10.02 hod. v **Brně** na Dukelské třídě najel trolejbus linky č. 25 na obrubník a narazil do sloupu trolejového vedení. Při nehodě bylo vedle řidičky trolejbusu zraněno 8 cestujících a výše škody dosáhla 100 tisíc korun. Příčinou nehody bylo **selhání řidičky trolejbusu, která nevěnovala plnou pozornost řízení trolejbusu.**



Dne 30. 10. 2007 v 18.10 hod. se mezi žst. **Domašov nad Bystřicí a Moravský Beroun** na železničním přejezdu se světly bez závor střetl rychlík R 827 s nákladním autem, které uvízlo na přejezdu. Nehoda si vyžádala škodu ve výši 1,29 milionu korun. Dle znaleckého posudku Policie ČR bylo zavinění na straně řidiče, který zvolil špatnou technologii jízdy. U přejezdu byla umístěna dopravní značka zakazující vjezd nákladních vozidel nad 12 m. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo **nedovolené zastavení a stání silničního motorového vozidla na přejezdu v době jízdy drážního vozidla.**



Dne 19. 11. 2007 v 15.10 hod. se v **Plzni** u zastávky Sady Pětatřicátníků srazily dvě tramvaje linky č. 4. Řidička jedné z tramvajů přehlédla nesprávně přestavenou výhybku a narazila do protijedoucí tramvaje. Při MU byly lehce zraněny 2 osoby a škoda dosáhla půl milionu korun. Příčinou nehody byla **nepozornost řidičky tramvaje, která se nedostatečně věnovala řízení tramvaje a dopravní cestě.**



Dne 19. 11. 2007 v 15.31 hod. mezi žst. **Leština u Světlé a Světlá nad Sázavou** vykolejily za jízdy 3 vozy nákladního vlaku Pn 64203, což si vyžádalo škodu ve výši 5,2 milionu korun. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Příčinou vykolejení byla **technická závada na voze**, kterou nebylo možno odhalit při běžné technické prohlídce (závada nápravového ložiska kola).



Dne 27. 11. 2007 v 19.01 hod. během vjezdu do žst. **Bystřice nad Olší** na výhybce č. 15 vykolejila všemi nápravami lokomotiva nákladního vlaku Mn 80203. Při nehodě, která se obešla bez zranění, byla proražena nádrž lokomotivy, z níž unikla nafta. Celková škoda byla vyčíslena na 1,44 milionu korun. Příčinou nehody byl **lom hákového závěru výhybky**.



Dne 1. 12. 2007 v 11.52 hod. v **Praze-Dolních Počernicích** vykolejil vlak SuperCity SC 507 Pendolino. Souprava vykolejila všemi 7 vozy. Nehoda se obešla bez zranění. Škoda přesáhla 25 milionů korun, příčinou mimořádné události byl **lom kolejnice**.



Dne 2. 12. 2007 v 18.47 hod. se mezi stanicemi **Stará Role a Nová Role** na přejezdu se světelnou signalizací bez závor střetl nákladní vlak Mn 87826 s osobním automobilem. Zabezpečovací zařízení bylo v době MU vypnuto z činnosti z důvodu poškození reléového domku. Strojvedoucí byl o jízdě přes přejezd se zvýšenou opatrností zpraven písemným rozkazem Op, stanovenou rychlost 10 km/h ale vlak překročil o 26 km/h. Řidič osobního auta narazil do boku hnacího vozidla. Nehoda se obešla bez zranění, výše škody dosáhla 1 380 korun. Příčinou nehody bylo **nedání přednosti drážní dopravě řidičem osobního auta a nedodržení maximální stanovené rychlosti vlaku přes přejezd**.



Dne 6. 12. 2007 v 18.30 hod. v **Ostravě-Kunčicích** vykolejil osobní vlak Os 3425. Předposlední z pěti vozů pantografické jednotky vykolejil na výhybce při odjezdu ze stanice. Vlak byl zastaven pomocí záchranné brzdy zaměstnancem DI, který okamžitě rozeznal vzniklou situaci. Nikdo z cestujících nebyl zraněn, škoda činila 1,4 miliony korun. Příčinou mimořádné události byla **technická závada na voze – ulomení spodního dílu předního závěsu levého nosiče sekundárního vypružení vloženého vozu pantografické jednotky**.

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI A EVROPSKÁ ŽELEZNIČNÍ AGENTURA

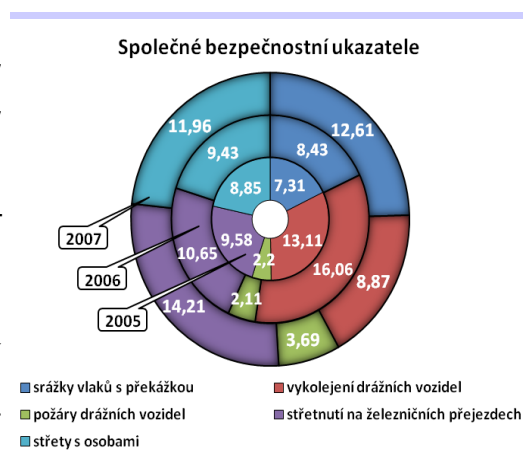
Ve vztahu k Evropské železniční agentuře (ERA) plnila DI v roce 2007 povinnosti vyplývající z platného znění zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a závazků plynoucích z členství ČR v Evropské unii. Všechny MU, u kterých DI zahájila šetření a které uzavřela závěrečnou zprávou, byly oznámeny, a to do 7 dnů od zahájení šetření příčin a okolností vzniku MU. Stejně tak DI postupovala v souladu s pravidly ERA při oznamování MU a průběhu šetření zjištěných závažných skutečností. Cílem systému informování příslušných orgánů EU o vybraných MU (jejich příčinách, bezpečnostních doporučení a závažných zjištění) je výměna zkušeností a prevence MU ve všech státech Evropy.

Během roku 2007 byla ERA informována o 22 MU, u nichž DI zahájila šetření. V souladu s platnou legislativou DI zaslala ERA do 30. 9. 2007 roční zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU za rok 2006. Ve všech případech se jednalo o závažné nehody, nehody a ohrožení, u nichž mohlo dojít, příp. nastalo vážnější ohrožení z hlediska bezpečného provozování dráhy nebo drážní dopravy.

Sledování vývoje těchto událostí je důležité pro předcházení vzniku dalších MU podobného charakteru, popř. vyskytujících se na určitém místě. Přehled je rovněž přínosem pro všechny členské země, neboť vede ke zvýšení bezpečnosti na všech železnicích v Evropské unii.

Systém hodnocení bezpečnosti definovaný směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, o bezpečnosti železnic, prostřednictvím společných bezpečnostních ukazatelů (CSI – common safety indicators) ukládá všem členským státům Evropské unie sledovat vývoj těchto faktorů, které vypovídají o míře bezpečnosti železniční dopravy. Jejich srovnáním se následně získává objektivní hodnocení bezpečnosti v celé unii. Vývoj se sleduje od počátku roku 2005, a to prostřednictvím hlavních ukazatelů (graf společných bezpečnostních ukazatelů).

Podíl CSI ve výši 42 % u všech MU na dráze železniční je srovnatelný s rokem 2005 (41 %) i rokem 2006 (47 %). Zlepšení je patrné pouze u vykolejení drážních vozidel, ostatní ukazatele zaznamenaly nárůst, někdy i více než o polovinu (zejména u srážek a požárů drážních vozidel). Z těchto údajů vyplývá **snížení počtu MU zapříčiněných technickou závadou drážního vozidla, popř. špatným stavem železničního svršku**, a naopak zvýšení počtu MU nezaviněných provozovateli, nýbrž především účastníky silničního provozu a osobami pohybujícími se po veřejnosti nepřístupných místech.



Mimořádné události šetřené Drážní inspekcí v plném rozsahu

V nejzávažnějších případech MU zahájila DI nezávislé šetření příčin a okolností MU v plném rozsahu, a to včetně vydání závěrečné zprávy o výsledcích šetření (viz tabulka).

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Příčina	Následky
12. 1. 2007	Vlečka UNEX, a.s., Uničov	střetnutí posunového dílu s osobním autem	nedovolený vjezd osobního auta na železniční přejezd a nezabezpečení jízdy sunutého posunového dílu přes přejezd	1 osoba zraněna, škoda 201 tis. Kč
18. 1. 2007	Dvůr Králové n./L. – Bílá Třebešná	srážka vlaku R 996 se spadlým stromem a následné vykolejení	pád vyvráceného stromu na traťovou kolej	škoda 15 tis. Kč
25. 1. 2007	Vlečka Pivovaru Radegast	střetnutí posunového dílu s vlekem nákladního auta	vjezd nákladního auta na železniční přejezd v době jízdy drážního vozidla a provozování dráhy v rozporu s pravidly pro bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy	1 osoba zraněna, škoda 1,08 mil. Kč
9. 2. 2007	Káranice	srážka vlaku R 957 s vlakem Pn 63440	neuposlechnutí pokynů provozovatele dráhy při řízení drážní dopravy a následná jízda vlaku za odjezdové návěstí s návěstí „Stůj“	4 osoby zraněny, škoda 4,77 mil. Kč
17. 2. 2007	Praha-Vítkov	vykolejení lokomotivy a pěti vozů vlaku EC 107 Praha	lom jazyka výhybky	škoda 189 tis. Kč
20. 2. 2007	Mnišek pod Brdy – Čisovice	vykolejení lokomotivy a šesti vozů vlaku Mn 85956	změna stavebně-technických parametrů dráhy v pracovním místě před jízdou vlaku	2 osoby zraněny, škoda 1 mil. Kč
6. 3. 2007	Hranice na Moravě město	vykolejení taženého drážního vozidla za vjezdu vlaku Pn 67113	jízda po dopravní cestě se závadami v geometrii kolejového roštu	škoda 427 tis. Kč
19. 3. 2007	Vraňany – Dolní Beřkovice	střetnutí vlaku R 784 s osobním autem	narušení průjezdného průřezu traťové koleje osobním autem, záměrně vmanipulovaným do obvodu dráhy	2 osoby zraněny, škoda 27,59 mil. Kč
7. 5. 2007	Jablůnka – Valašské Meziříčí	střetnutí vlaku Lv 73880 s hořícím kamionem, který uvízl na železničním přejezdu	nedovolené zastavení a stání kamionu na železničním přejezdu v době jízdy drážního vozidla a nezastavení drážní dopravy provozovatelem	škoda 181 tis. Kč
20. 6. 2007	Černý Kříž	najetí sunutého posunového dílu od vlaku Os 8170 do stojícího vlaku Os 18544	zahájení posunu bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu	24 osob zraněno, škoda 24 tis. Kč
21. 6. 2007	Chotoviny	vjezd vlaku R 641 na obsazenou kolej	dovolení jízdy vlaku na kolej obsazenou drážními vozidly	bez následků
4. 7. 2007	Veselí nad Lužnicí	střetnutí vlaku R 648 s nákladním autem na železničním přejezdu	nerespektování výstražného a zvukového znamení přejezdového zabezpečovacího zařízení a neoprávněné vjetí nákladního auta na železniční přejezd	2 osoby zraněny, škoda 991 tis. Kč
14. 7. 2007	Čerčany	srážka vlaku R 633 se soupravou Os 9119	dovolení vjezdu vlaku na staniční kolej při obsazení vlakové cesty jinými drážními vozidly a nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů	6 osob zraněno, 1 usmrcena, škoda 4,08 mil. Kč
1. 9. 2007	Pražák – Svinětica	srážka vlaku Os 18003 s vlakem Os 18032	odjezd na trať bez souhlasu diriguujícího dispečera	13 osob zraněno, škoda 137 tis. Kč
1. 9. 2007	Tábor – Slapy	vykolejení posledního vozu vlaku Os 28406	závady v geometrické poloze koleje – změny vzepětí koleje nad povolenou toleranci	škoda 62 tis. Kč
10. 9. 2007	Praha-Braník – Praha-Modřany	zastavení odjíždějícího vlaku Os 9009 před vlakem Os 19010, který zastavil u vj. návěstidla	dovolení jízdy vlaku do obsazeného prostorového oddílu	bez následků
20. 9. 2007	Krasíkov – Rudoltice v Čechách	srážka vlaku Nex 51422 s výhybkou a následné vykolejení	absence několika upevňovacích popruhů, která způsobila sesunutí nákladu – částečně smontované střední části výhybky – na sousední kolej	škoda 499 tis. Kč

Datum	Místo vzniku	Stručný popis	Příčina	Následky
21. 9. 2007	Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice	střetnutí vlaku Rn 52241 s osobním autem na železničním přejezdu	vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak	2 osoby usmrčeny, škoda 558 tis. Kč
2. 10. 2007	Vamsdorf – Vamsdorf staré nádraží	střetnutí vlaku Os 83077 s nákladním autem na železničním přejezdu	nedání přednosti drážní dopravě řidičem silničního motorového vozidla při jízdě přes přejezd, rychlost vlaku vyšší než 10 km/h a včasné nedávání opakované akustické výstrahy při jízdě vlaku Os 83077 přes přejezd a 60 m před ním, kdy přejezdové zabezpečovací zařízení pro poruchu nedávalo výstrahu uživatelům pozemní komunikace a osoba řídící hnací drážní vozidlo nebyla o této skutečnosti zpravena.	2 osoby zraněny, škoda 3,1 mil. Kč
30. 10. 2007	Domašov nad Bystřicí – Moravský Beroun	střetnutí vlaku R 827 s nákladním autem na železničním přejezdu	nedovolené zastavení a stání silničního motorového vozidla na přejezdu v době jízdy drážního vozidla	škoda 1,29 mil. Kč
19. 11. 2007	Leština u Světlé – Světlá nad Sázavou	vykolejení tří posledních vozů vlaku Pn 64203	technická závada na voze	škoda 5,2 mil. Kč
27. 11. 2007	Bystřice nad Olší	vykolejení lokomotivy vlaku Mn 80203 při vjezdu do stanice	lom hákového závěru výhybky	škoda 1,44 mil. Kč
1. 12. 2007	Praha-Běchovice – Praha-Libeň	vykolejení všech sedmi vozů vlaku SC 507 Pendolino	lom kolejnice	škoda 25,1 mil. Kč
6. 12. 2007	Ostrava-Kunčice	vykolejení jednoho vozu vlaku Os 3425	technická závada na voze	škoda 1,4 mil. Kč

OPATŘENÍ K PŘEDCHÁZENÍ MIMOŘÁDNÝM UDÁLOSTEM

Opatření následující po mimořádných událostech obrovskou měrou přispívají ke zlepšování bezpečného systému fungování drah. Na základě zjištění příčin a okolností vzniku MU a přijatých bezpečnostních doporučení, která DI může vydat na základě závěru šetření MU, jsou totiž provozovatelé drah častokrát nejen nuceni zlepšit konkrétní detaily, ale v některých případech v zájmu bezpečnosti změnit dosavadní systém zabezpečení a organizování provozu, není-li v souladu s regulami bezpečného provozování dráhy nebo drážní dopravy.

Pokud DI vydá **bezpečnostní doporučení**, jsou vlastníci dráhy, provozovatel dráhy nebo dopravce **povinni přijmout** taková opatření, aby zajistili bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Konkrétní opatření si každý provozovatel určuje sám. Pokud tak neučiní,

DI v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, zahájí **správní řízení**, případně podá návrh na zahájení správního řízení drážnímu správnímu úřadu. Správní řízení



zahájené DI může být ukončeno uložením pokuty až do výše 10 mil. Kč. Výjimečně DI může vydat bezpečnostní doporučení také Drážnímu nebo jinému úřadu či osobě.

V roce 2007 DI vydala bezpečnostní doporučení na základě výsledků šetření následujících MU:

- 18. ledna 2007, **Dvůr Králové nad Labem – Bílá Třemešná**, kde provozovateli dráhy doporučila vytvořit systém k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a v jeho rámci zejména:
 - trvale vyhodnocovat aktuální informace o povětrnostní situaci, vytvořit technologické postupy se stručnými, srozumitelnými a konkrétními pokyny pro činnost osob zúčastněných na provozování dráhy a drážní dopravy;
 - vytipovat místa nebo úseky na dráze, které jsou nejvíce ohroženy extrémními povětrnostními podmínkami, a pro tato místa a úseky přijmout účinné opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy i za cenu narušení pravidelnosti a plynulosti drážní dopravy, včetně úplného přerušování provozování drážní dopravy;
 - důsledným dodržováním a uplatňováním právních norem v místech a úsecích dráhy, které jsou ohroženy padáním stromů, řešit zajištění bezpečného provozování drážní dopravy vznesením požadavků na vlastníky pozemků za účelem úpravy těžebních a výsadbových plánů v ochranném pásmu dráhy;
 - neprovozovat za extrémních povětrnostních podmínek hnací drážní vozidla s omezeným výhledem osoby řídící drážní vozidlo v čele vlaku s jednočlennou obsluhou hnacího drážního vozidla.

Na základě bezpečnostního doporučení DI vydal provozovatel dráhy opatření k zabezpečení provozu v mimořádných povětrnostních podmínkách s úkolem zajistit bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, zpravování dopravců o postupu za těchto podmínek, neprodlené odstranění vzniklých nepravdivostí v dopravě a minimalizovat případy ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících, a to v krajním případě i za cenu úplného zastavení provozu.

- 20. února 2007, **Mníšek pod Brdy – Čisovice**, kde doporučila provozovateli dráhy:
 - aby ve svém vnitřním předpisu stanovil odbornou způsobilost, znalost, způsob ověřování znalostí a systém pravidelného školení všem osobám cizích fyzických a právnických osob, které na základě smluvního vztahu s provozovatelem vykonávají pracovní činnost na dopravní cestě a při své pracovní činnosti dávají návěsti nebo se jimi řídí;
 - aby přijal opatření ke zvýšení účinnosti dodržování technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy odborně způsobilými osobami cizích fyzických a právnických osob, které na základě smluvního vztahu s provozovatelem vykonávají samostatnou pracovní činnost na dopravní cestě.

Na základě bezpečnostního doporučení DI provozovatel dráhy stanovil všem osobám cizích právních subjektů, které budou pracovat v kolejišti, že před zahájením pracovní činnosti musí být prokazatelně proškoleni v rozsahu provozního minima předpisu ČD Ok 2 v kabinetu bezpečnosti práce a zároveň uložil přednostům správy tratí, aby těmto osobám věnovali při dodržování technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech zvýšenou pozornost.

- 19. března 2007, **Dolní Beřkovice – Vraňany**, kde doporučila provozovateli dráhy:
 - zavést systém označení každého přejezdu, umožňující jeho jednoznačnou a nezaměnitelnou

identifikaci, a zpracovat přidělené označení do tabulek traťových poměrů;

- přijmout opatření, které zajistí, aby zaměstnanci řídicí a organizující dražní dopravu při obdržení informace o možném narušení a ohrožení plynulosti a bezpečnosti dražní dopravy, byť i nepřesné, postupovali do doby zjištění skutečného stavu jako při ohlášení vzniku mimořádné události;
- předat přidělené označení přejezdů jednotlivým složkám integrovaného záchranného systému s požadavkem zavedení jeho používání vždy při potřebě identifikace přejezdu.

Dále DI doporučila Dražnímu úřadu rozšíření tohoto doporučení i na ostatní provozovatele dráhy celostátní, regionální a vleček.

Na základě bezpečnostního doporučení DI provozovatel přijal opatření, aby zaměstnanci řídicí a organizující dražní dopravu při obdržení nepřesné a neúplné informace postupovali do doby zjištění skutečného stavu věcí tak, že prioritní je hledisko zajištění bezpečnosti dražní dopravy, tzn. zastavili pohyb vozidel v plném rozsahu. Doporučení na zavedení jednotného systému označení přejezdů nebylo k 31. 8. 2008 realizováno s odůvodněním ekonomické náročnosti a změny provozovatele dráhy.

- 7. května 2007, **Jablůnka – Valašské Meziříčí**, kde doporučila provozovateli dráhy systémovou úpravu traťového radiového spojení (dále TRS) tak, aby signál „GENERÁLNÍ STOP“, popř. „SELEKTIVNÍ STOP“, vyslaný výpravčím, měl přednost před hovorem (spojením) vozidlové radiové stanice s jinou základnovou radiovou stanicí v síti TRS, než ze které byl uvedený příkaz vyslán.
Na základě bezpečnostního doporučení DI provozovatel dráhy a dodavatelská firma zařízení TRS vypracovali návrh na konstrukční úpravu zařízení TRS, aby při aktivaci příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ došlo k zastavení dražního vozidla bez ohledu na skutečnost, zda z tohoto vozidla je či není navázán hovor v síti TRS. Doporučení nebylo k 31. 8. 2008 realizováno s odůvodněním ekonomické náročnosti navrženého řešení a následné změny provozovatele dráhy.
- 4. července 2007, **Veselí nad Lužnicí**, kde vzhledem k přetrvávajícímu neuspokojivému stavu nehodovosti na žel. přejezdu u závodu Grena, a. s., doporučila Dražnímu úřadu, vlastníkovu dráhy a provozovateli dráhy a dražní dopravy instalování závorových břevna, popř. urychlené vybudování mimoúrovňového křížení dráhy se silniční komunikací.
Na základě bezpečnostního doporučení DI nový provozovatel dráhy SŽDC, s. o., učinil kroky pro zajištění bezpečnosti dražní dopravy do doby plánované modernizace trati s mimoúrovňovým křížením v letech 2011 – 2013. Na místě bylo upraveno značení silniční komunikace, přes urgenci DI ovšem s odkazem na soulad přejezdu s platnými právními předpisy nebyla instalována závorová břevna, tj. doporučení nebylo plně realizováno.
- 14. července 2007, **Čerčany**, kde doporučila provozovateli dráhy:
 - rozšířit preventivní zdravotní prohlídky osob řídicích dražní dopravu ve věku nad 50 let o neurologické vyšetření. V případě, že neurologické vyšetření ukáže podezření na počínající či probíhající chorobné procesy v centrální nervové soustavě (CNS), nařídí kontrolní vyšetření klinickým psychologem zda, a do jaké míry, je změnami v CNS ohrožena pracovní způsobilost vyšetřovaného k výkonu povolání;
 - nařídí psychologické kontrolní vyšetření dražním (dopravním) psychologem na doporučení revizního lékaře i v těch případech, kdy je při pravidelném lékařském vyšetření zaměstnanec

indikována somatická porucha, nemoc, která může mít vliv na psychickou pracovní způsobilost k výkonu povolání.

Dále DI doporučila Drážnímu úřadu zajistit realizaci tohoto bezpečnostního doporučení na ostatní, v úvahu přicházející provozovatele železničních drah. K 31. 8. 2008 neměla DI informace o přijatých opatřeních.

- 1. září 2007, **Čičenice – Volary**, kde doporučila provozovateli dráhy instalovat na tratích, kde se používá zjednodušené řízení drážní dopravy dle § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění, přednostně na železniční regionální trati Čičenice – Volary, vzhledem k opakovanému vzniku závažné nehody a vzhledem ke značné intenzitě drážní dopravy na této dráze, technické (zabezpečovací) zařízení, kterým se vyloučí možné selhání lidského činitele v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, a tím vznik závažných nehod, nehod a ohrožení v drážní dopravě, tj. především nedovolené odjezdy vlaků z dopraven bez souhlasu dirigujícího dispečera, které byly příčinou vzniku již dvou závažných nehod na předmětné dráze. Ještě před vydáním bezpečnostního doporučení DI vydal provozovatel opatření k eliminaci selhání lidského činitele na tratích provozovaných podle předpisu ČD D3. Stanovil bezpodmínečné dodržování povinnosti, že každá osoba řídící drážní vozidlo smí z příslušné dopravní odjet jen se svolením osoby řídící drážní dopravu a při křížování vlaků nesmí žádat o svolení k odjezdu, dokud nepřijede protijedoucí vlak. Dále se provozovatel zavázal vybudovat instalaci záznamového zařízení na pracovištích dirigujících dispečerů, urychlit zahájení realizace pilotního projektu RADIOBLOK na trati Čičenice – Volary a vybudování podpůrného systému řízení provozu pro komunikaci se strojvedoucím a dálkové zastavení vlaku s využitím veřejných sítí GSM a nízkonákladových zabezpečovacích systémů RADIOBLOK na tratích provozovaných podle předpisu ČD D3. K 31. 8. 2008 neměla DI informace o realizaci bezpečnostního doporučení.
- 20. září 2007, **Krasíkov – Rudoltice v Čechách**, kde doporučila provozovateli dráhy:
 - vydat závazný technologický postup – nakládací směrnici pro přepravu výhybek na dřevěných pražcích při použití nevratných vázacích prostředků;
 - přehodnotit dosavadní způsob zajištění přepravy mimořádných zásilek z DT Výhybkárna a strojírna, a. s., Prostějov tak, aby do doby vydání závazné směrnice byla za všech okolností bezpečná.Na základě bezpečnostního doporučení DI se provozovatel zavázal zpracovat závaznou normu pro uložení a zajištění částí výhybek na železničních nákladních vozech v termínu do 30. 9. 2009. Dále provozovatel stanovil odesílatelům zásilek podmínku pro zajištění nákladu částí výhybek v podílném a příčném směru využít také všechny použitelné boční klanice, a to bez zřetele na riziko jejich poškození.
- 21. září 2007, **Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice**, kde doporučila provozovateli dráhy:
 - uvést do souladu vnitřní předpis provozovatele dráhy ČD S 4/3 – „Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů“, platný od 1. 9. 1987, s ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody;
 - prověřit skutečné rozhledové poměry u všech železničních přejezdů, kde bylo dosud na základě vnitřního předpisu provozovatele ČD S 4/3 aplikováno krácení rozhledových poměrů na polovinu,

a uvést tyto přejezdy do souladu s ČSN 73 6380.

Bezpečnostní doporučení bylo předloženo novému provozovateli. Vzhledem k rozporům ve vnitřním předpisu ČD S 4/3 a ČSN 73 6380 proběhla jednání DI a SŽDC. Ke 31. 8. 2008 neměla DI informace o přijatých opatřeních.

- 30. října 2007, **Moravský Beroun – Domašov nad Bystřicí**, kde doporučila provozovateli dráhy a vlastníku dráhy:
 - zajistit bezpečnost na železničním přejezdu v km 32,212, dráhy celostátní Krnov – Olomouc hl. n., mezi žst. Moravský Beroun a Domašov nad Bystřicí tak, aby řidič silničního vozidla v případě zastavení vozidla na železničním přejezdu mohl učinit vše: „aby řidiči kolejových vozidel byli před nebezpečím včas varováni.“ (Citace z odstavce (4), § 28 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.);
 - obnovit jednání o zavedení jednotného systému označení železničních přejezdů z pohledu dráhy železniční a silniční topologie, který by sloužil k identifikaci železničních přejezdů provozovatelům drah, dopravcům, účastníkům silničního provozu i složkám Integrovaného záchranného systému, a to zejména v situacích přímého ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Na základě bezpečnostního doporučení DI, které bylo shodné jako v případě MU ze dne 13. března 2007 (Dolní Beřkovice – Vraňany), provozovatel přijal opatření, aby zaměstnanci řídicí a organizující drážní dopravu při obdržení nepřesné a neúplné informace postupovali do doby zjištění skutečného stavu věcí tak, že prioritní je hledisko zajištění bezpečnosti drážní dopravy, tzn. zastavili pohyb vozidel v plném rozsahu. Doporučení na zavedení jednotného systému označení přejezdů nebylo k 31. 8. 2008 realizováno s odůvodněním ekonomické náročnosti a změny provozovatele dráhy.

- 27. listopadu 2007, **Bystřice nad Olší**, kde doporučila provozovateli dráhy:
 - vytvořit systém prohlídek staveb drah, hákových závěrů, zejména výhybek 1. generace s hákovým závěrem představovaných mechanickým přestavníkem s pružinou, který by umožnil zkontrolování skutečného stavu svěrací čelisti a závěrného háku, včetně zjištění případného porušení celistvosti;
 - přijetí opatření k zamezení silové manipulace s hákovým závěrem při jeho montáži a seřizování. Ke 31. 8. 2008 neměla DI informace o přijatých opatřeních.
- 1. prosince 2007, **Praha-Běchovice – Praha-Libeň**, kde doporučila provozovateli dráhy realizaci opatření navržených Výzkumným ústavem železničním, a. s.,
 - prověřit celý proces kvalifikace nedestruktivních kontrol včetně nezávislého školení a zkoušení pracovníků kontroly;
 - zapracovat do postupů zkoušení, kvalifikace pracovníků defektoskopie a požadavků na zařízení požadavky současně platných Evropských norem, včetně požadavků ISO 9001;
 - při kvalifikaci procesu důsledně dbát na vyhodnocení vlivu kombinace zjištěných vad z hlediska důsledků pro bezpečnost drážní dopravy;
 - stanovit maximální dobu životnosti pro kolejnice ve vztahu k jejich době provozu a způsobu namáhání.

- 6. prosince 2007, **Ostrava-Kunčice**, kde doporučila provozovateli dráhy vytvořit systém údržby drážních vozidel řady 460, který by umožnil zkontrolování skutečného technického stavu drážního vozidla zajišťující jeho bezpečný provoz;
Dále doporučila Drážnímu úřadu přijmout ve věci vlastní opatření, které by u všech dopravců znemožnilo provozování drážních vozidel bez předchozího zkontrolování skutečného technického stavu tak, aby odpovídal schválené způsobilosti drážního vozidla. K 31. 8. 2008 neměla DI informace o přijatých opatřeních.

Možnost zahájení správního řízení a výše pokuty, kterou může DI, příp. na její podnět drážní správní úřad, provozovatelům udělit, patří ke stěžejním represivním nástrojům potřebným k zajištění bezpečnosti na dráhách, a využití institutu bezpečnostního doporučení jde v souladu se Směrnicí 2004/49/ES v tomto trendu ještě dál. DI jeho prostřednictvím upozorňuje na skutečnosti, které mohou být v souladu s legislativou, ale sama je pokládá za neuspokojivé, v horším případě za nebezpečné.

SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ

Během roku 2007 DI zahájila celkem **2 správní řízení**. V jednom případě se jednalo o správní delikt dle § 49 odst. 3 písm b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a § 9 odst. 4 vyhlášky č. 376/2006 Sb., za to, že provozovatel neprovedl dokumentaci při mimořádné události – pokutu 30 tisíc korun provozovatel zaplatil. Druhý správní delikt byl způsoben porušením § 49 odst. 3 písm. a), b) a d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, za neoznámení MU – střetnutí na železničním přejezdu a neprovedení zjišťování příčin a okolností vzniku MU. Provozovatel dráhy podal odvolání proti rozhodnutí DI k Ministerstvu dopravy, Odboru drah, železniční a kombinované dopravy. Odvolací orgán vyhověl odvolávajícímu, rozhodnutí DI změnil a pokutu neudělil s odůvodněním, že v tomto konkrétním případě, v souladu s § 7 a § 10 odst. 6 vyhlášky č. 376/2006 Sb., nebylo důvodné vyžadovat, aby oznámení ve stejné věci, včetně vyhodnocení zjišťování příčin a okolností vzniku MU, musel vedle dopravce, který tak učinil, provádět i provozovatel dráhy, jehož drážní zařízení nebylo MU nijak dotčeno.

Dále byly v roce 2007 zapláceny pokuty za 2 správní řízení, která byla započata v roce 2006, obě za neohlášení vzniku MU dle § 51 odst. 6 písm. a) – pokuty 10 tisíc korun i 15 tisíc korun provozovatelé zaplatili.

SHRNUTÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Bezpečnost a spolehlivost v drážní dopravě je základní podmínkou ekonomické úspěšnosti provozování drah a drážní dopravy. Zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, a prováděcí vyhláškou č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, je uloženo všem provozovatelům dráhy a drážní dopravy zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU a předcházet jejich vzniku.

Pokračující prioritou DI v roce 2007 bylo dozorování případů závažných MU s cílem získat ucelená, statisticky hodnotná data, potřebná k odhalování potenciálních bezpečnostních rizik. Na místo MU vyjela DI celkem ve 225 případech. Důraz kladla zejména na závažné nehody, nehody a ohrožení, které by za změněných podmínek mohly vést ke vzniku závažné nehody.

V roce 2007 DI oproti roku 2006 zaznamenala snížení počtu mimořádných událostí o cca pětinu. Vypovídající hodnotu má zejména srovnání 2. pololetí, kdy platila stejná legislativa. **Na železnici je u MU v kategoriích nehoda i ohrožení patrný pozitivní trend**, na rozdíl od dráhy tramvajové a trolejbusové, kde se počet MU naopak zvýšil. Za celý rok DI eviduje pouze **5 MU**, které byly zařazeny do **kategorie závažná nehoda**, a **u 67 % případů je odpovědnost mimo provozovatele**.

V porovnání s rokem 2006 **zahynulo na dráhách v roce 2007 o 32 osob méně a o 20 osob méně bylo zraněno**. Důvodem značného počtu usmrcených osob je stále vysoký podíl střetů drážních vozidel s osobami, které vstupovaly do veřejnosti nepřístupného obvodu dráhy. S odpovědností provozovatelů však zahynulo o 6 osob více a o 54 osob více bylo zraněno.

Na **železničních přejezdech** v roce 2007 DI zaznamenala **nejnižší počet usmrcených a zraněných osob** od svého vzniku. Vzhledem k závažnosti těchto nehod byl důsledně prováděn dozor nad komplexností a správností zjišťování příčin a okolností jejich vzniku a také kontrola preventivní činnosti samotných provozovatelů drah a drážní dopravy.

Z analýzy vývoje nehodovosti na dráhách, vlastních poznatků ze šetření MU a zkušeností DI jednoznačně vyplývá nezpochybnitelná role **prevence, která je účinná pouze tehdy, je-li prováděná kontinuálně, systémově a bez jakéhokoliv omezování** – zejména výkonem neoznamovaného státního dozoru, 24 hodin denně, 365 dnů v roce.

Dražní inspekce v uplynulém roce 2007 splnila v oblasti mimořádných událostí své úkoly a zákonem dané povinnosti ve vztahu k bezpečnosti na dráhách v ČR i EU.



***STÁTNÍ DOZOR
VE VĚCECH DRAH***

PREVENTIVNÍ STÁTNÍ DOZOR

V rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah iniciovala Drážní inspekce v roce 2007 změnu Pravidel pro výkon státního dozoru. Nová Pravidla, která Ministerstvo dopravy vydalo 24. srpna 2007, umožnilo DI s platností od 1. září 2007 vykonávat oficiálně i neoznámený SD a kontroly na stanovišti strojvedoucích.

Při výkonu SD v roce 2007 DI prověřovala zejména důsledné dodržování zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a jeho prováděcích vyhlášek (vyhláška č. 100/1995 Sb., řád určených technických zařízení, vyhláška č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah a vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku MU na dráhách), přičemž



se soustředila zejména na výkon neoznámeného SD, dále pak na výkon SD na mimořádné události a na tematické SD (viz níže).

Aktivní byla DI v roce 2007 na železničních přejezdech, kde opakovaně zjistila nedostatky v rozhledových poměrech, označení křížení dráhy s pozemní komunikací apod., a provozovatele vyzvala k jejich odstranění. Koncem roku 2007 dále Ministerstvo dopravy požádalo DI, aby v rámci SD kontrolovala plnění smlouvy o závazku veřejné služby v drážní dopravě u Českých drah, a. s.

Druhy státního dozoru	
Oznámený státní dozor	– rozsáhlý státní dozor zaměřený zpravidla na administrativní náležitosti provozovatele, na něž se provozovatel potřebuje připravit, kontrolovanému subjektu je předem oznámen termín kontroly.
Neoznámený státní dozor	– státní dozor menšího rozsahu zaměřený na určitou činnost, oblast nebo rizikový jev, kdy z důvodu objektivit není žádoucí předchozí vyrozumění provozovatele.
Následný státní dozor	– státní dozor vykonaný za účelem ověření odstranění předtím zjištěných nedostatků.
Státní dozor na mimořádné události	– státní dozor zaměřený na kontrolu nad činností provozovatelů při šetření MU.

Při oznámeném SD se komplexně prověřuje plnění povinností vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce, včetně formálních a administrativních náležitostí, neoznámený SD je zaměřený zejména na odhalování potenciálních rizik, vznikajících nedodržováním povinností stanovených právními předpisy, a jevů, které jsou v souladu s právními předpisy, ale přesto mohou vést k ohrožení bezpečnosti osob či majetku.

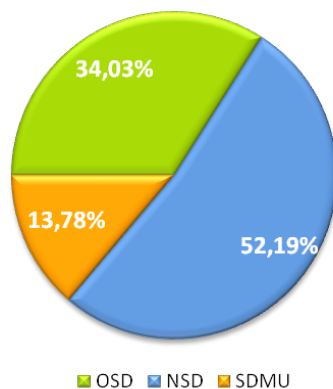
STÁTNI DOZORY V ROCE 2007

DI vykonala v roce 2007 celkem **1 372 státních dozorů**, přičemž nejvíce jich uskutečnila na dráze celostátní a regionální (964 SD), a to s ohledem na hustotu železniční sítě, množství přepravovaných osob i na vývoj nehodovosti. Druhou nejvíce kontrolovanou dráhou byly vlečky, po kterých je přepravována značná část zboží a materiálů z a do podniků ležících mimo dráhu celostátní a regionální (252 SD).

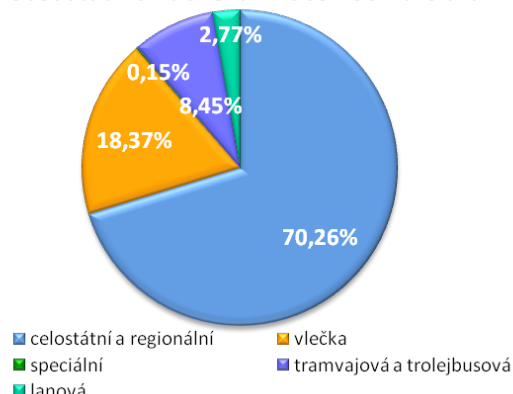
2007	OSD	NSD	SDMU
celostátní a regionální	215	595	154
vlečky	219	27	6
speciální	0	0	2
tramvajové a trolejbusové	15	74	27
lanové	18	20	0

Neméně důležitou dráhou, a to zejména co do počtu přepravených osob ve velkých městech, byla dráha tramvajová a trolejbusová (116 SD). Nejméně SD bylo provedeno na dráze lanové (38 SD) a dráze speciální (metro), která se nachází pouze v Praze (2 SD).

Počet státních dozorů v roce 2007



Počet státních dozorů v roce 2007 dle drah



Na rozdíl od roku 2006, kdy byl kladen důraz na oznámené SD, zejména v období 2. a 3. čtvrtletí, se DI od počátku roku 2007 zaměřila na **neoznámené SD**, které mají zásadní vliv pro prevenci MU, mají větší vypovídací hodnotu a jsou obrazem skutečné situace v provozu. DI jich vykonala celkem 716, dále provedla 467 oznámených SD a 189 SD na mimořádné události.

V rámci výkonu SD ve věcech drah bylo zjištěno celkem 584 nedostatků. Ty nejzávažnější se týkaly nedostatečných rozhledových poměrů na železničních přejezdech,

2007	počet		podíl nedostatků na 1 státní dozor
	státních dozorů	zjištěných nedostatků	
dráha celostátní a regionální	964	270	0,3
vlečka	252	262	1,1
dráha tramvajová a trolejbusová	116	31	0,3
dráha speciální	2	0	0
dráha lanová	38	21	0,6
celkem	1372	584	0,4

nevyhovujícího technického stavu železničních přejezdů, chybného postupu provozovatelů při šetření MU, nesprávných technologických postupů pojednávajících o MU a závad v odborné a zdravotní způsobilosti.

Přehled nejčastěji zjištěných nedostatků na dráhách celostátních, regionálních, vlečkách, tramvajových, trolejbusových a lanových v roce 2007	
oblast zjištěných nedostatků	počet nedostatků
nedostatečné rozhledové poměry na přejezdech	94
nevyhovující technický stav železničních přejezdů	50
chybná evidence o měření a prohlídkách staveb dráhy a staveb na dráze	39
chybný postup provozovatele při šetření MU a ve spisové agendě k MU	37
nesprávné technologické postupy pojednávající o MU	35
nesprávné označení zařízení dráhy	34
závady ve smlouvách o styku vzájemně zaústěných drah	25
závady v odborné a zdravotní způsobilosti a školení osob	22
nedostatečné vybavení a označování vlakových souprav	15

Nejvíce pochybení na jeden vykonaný SD zaznamenala DI na vlečkách. To ale neznamená, že by vlečky byly nejnebezpečnější dráhou. Zjištěné nedostatky byly hlavně administrativního rázu, bez přímého vlivu na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Poměrně vysoký počet nedostatků DI vzhledem k počtu vykonaných SD zaznamenala na dráze lanové. Naopak nízký podíl nedostatků zjistila DI na dráze tramvajové a trolejbusové a žádné nedostatky nezjistila při výkonu SD na dráze speciální.

V roce 2007 DI při výkonech SD zkontrolovala celkem 561 železničních stanic, dopraven a zastávek, 2 134 osob (zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců – zejména jejich odbornou a zdravotní způsobilost), dále 591 hnacích drážních vozidel, 1 252 tažených drážních vozidel, 768 vlakových souprav, 841 železničních přejezdů a 375 určených technických zařízení (mimo železniční přejezdy).

V uplynulém období navíc zabránili zaměstnanci DI přímo vzniku jedné mimořádné události na železničním přejezdu, kdy při kontrole zjistili poruchu na přejezdovém zabezpečovacím zařízení těsně před průjezdem vlaku a zastavili dopravu.

V případě vykolejení osobního vlaku díky pohotovému a profesionálnímu přístupu zaměstnance DI nouzovým zastavením vlaku nedošlo k vyšším materiálním škodám ani k obětem na životě.

TEMATICKÉ STÁTNÍ DOZORY

V uplynulém roce se DI koncepčně zaměřila na několik speciálních oblastí, kterým věnovala zvýšenou pozornost. Jednalo se o následující oblasti:

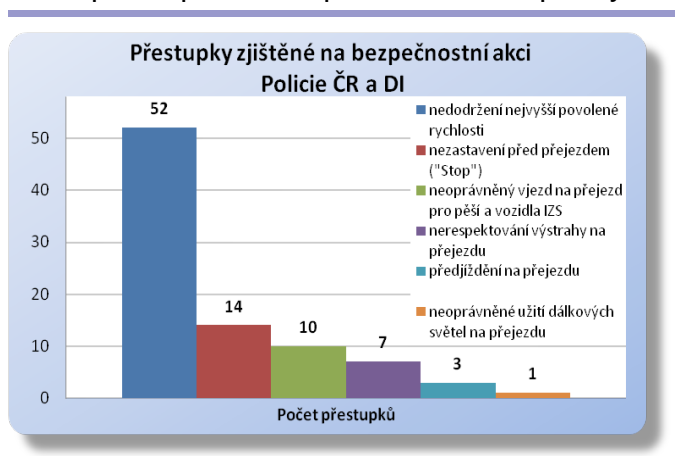
- železniční přejezdy;
- provozování dráhy a drážní dopravy za extrémních povětrnostních podmínek;

- kontrola dodržování rychlosti drážních vozidel na tramvajové dráze;
- analýza úrovně kontrolní činnosti provozovatele dráhy celostátní a regionální;
- historická drážní vozidla;
- zjišťování volnosti vlakové cesty a sledování jízdy drážního vozidla.

Nerespektování výstrahy davané přejezdovým zabezpečovacím zařízením, přejíždění a přecházení přes přejezd těsně před přijíždějícím vlakem, to byly nejviditelnější přestupky společné **akce s Policií ČR**, která se v dubnu 2007 uskutečnila **na železničních přejezdech**. Ještě častější ovšem bylo nedodržování nejvyšší povolené rychlosti jízdy přes železniční přejezd i o více než 20 km.h⁻¹.

DI vytypovala několik desítek přejezdů, kde nejčastěji dochází k nehodám, a Policie ČR na základě těchto podkladů a vlastních analýz vybrala 36 přejezdů, kde monitorovala chování řidičů. Při kontrole zjistila celkem 82 přestupků, což představovalo pochybení přibližně každého patnáctého řidiče.

Z největší míry se jednalo o překročení nejvyšší povolené rychlosti (52 případů), policisté však zaznamenali také přejíždění kolejí na místě, kde je to zakázáno (10 neoprávněných vjezdů na přejezd určený pouze pro pěší a vozidla integrovaného záchraného systému), nezastavení před značkou „Stop“ (14 případů) či nerespektování výstrahy na přejezdu (7 případů).



Kromě železničních přejezdů se DI výkonem SD výraznou měrou zasloužila o zlepšení bezpečnosti při provozování železniční dráhy za **extrémních povětrnostních podmínek**. Dozorováním 56 případů z měsíce ledna 2007 bylo zjištěno, že provozovatel neměl vytvořen systém k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy za extrémních povětrnostních podmínek. DI proto vydala bezpečnostní doporučení (viz kapitola Mimořádné události), na jehož základě vydal provozovatel dráhy (České dráhy, a. s.) opatření k zabezpečení provozu v mimořádných povětrnostních podmínkách s úkolem zajistit bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, zpravování dopravců o postupu za těchto podmínek, neprodlené odstranění vzniklých nepravdelností v dopravě a minimalizovat případy ohrožení bezpečnosti a zdraví cestujících.

Během roku 2007 DI připravila 16 SD zaměřených na kontrolu **rychlosti řidičů tramvajů**, které proběhly na jaře a na podzim. Na jaře chybovalo celkem 31 řidičů, přičemž nejhůře dopadli řidiči v Plzni, kde nejvyšší povolenou rychlost nerespektoval každý třetí

řidič. Opakované kontroly na podzim proběhly znovu v Praze, Brně, Ostravě a Mostě, přičemž DI během 407 měření zaznamenala pouze 12 pochybení. Nejlépe dopadli pražští řidiči tramvají, kteří ve 276 případech nechybovali ani jednou, o něco hůře dopadli v ostatních městech. V Brně DI při 89 měřeních zjistila pochybení 6 řidičů, v Ostravě chybovali 2 ze 20 řidičů, v Olomouci 1 ze 6 řidičů a v Mostě rychlost při 16 kontrolách nedodrželi 3 řidiči. Nejzávažnější pochybení DI zaznamenala v Ostravě, kde jeden z řidičů překročil pětikilometrovou rychlost o 15 km.h^{-1} , tj. o 300 %.

V reakci na zvýšenou nehodovost na dráze celostátní a regionální vykonala DI od července 2007 celkem 56 SD zaměřených na **dodržování povinností osob řídících a podílejících se na řízení drážní dopravy a zjišťování volnosti vlakové cesty**. V 6 případech bylo zjištěno nedodržování povinnosti sledovat jízdu drážních vozidel zaměstnanci provozovatele dráhy.

Od srpna 2007 DI dále vykonala 61 SD zaměřených na kontrolu účinnosti a efektivitu vnitřní kontroly provozovatele dráhy celostátní a regionální, dodržování vnitřních technologických postupů při řízení a organizování drážní dopravy, zásad bezpečného provozování dráhy při výlukových činnostech, efektivitu práce kontrolorů dopravy a pravidelného školení pro zajištění odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy. Při kontrolách byly zjištěny nedostatky týkající se nesprávných nebo chybějících zápisů o prováděné kontrolní činnosti, nedostatky v předávání bezpečnostních informací, nízkém počtu vykonávaných kontrol a nedodržování nastaveného systému kontrolní činnosti ze strany osob pověřených ke kontrolní činnosti.



Dalších 14 tematických SD bylo vykonáno při jízdách **historických drážních vozidel** na dráze celostátní a regionální, kde DI nezaznamenala žádná závažná pochybení.

Na základě podnětu internetového portálu se DI začala zabývat možným ohrožením bezpečnosti drážní dopravy, spočívající v tom, že dopravce měl umožnit 11. října 2007 známým automobilovým závodníkům řídit vlak SuperCity z Prahy do Vídně, čímž se závodníci měli chlubit v médiích. DI kauzu prošetřila a konstatovala oprávněnost podnětu. Mimo jiné bylo zjištěno, že:

- jízda vlaku SC 73 byla 11. října 2007 provozována v rozporu s platnými předpisy dopravce a právním řádem České republiky;

- závodníci prokazatelně manipulovali s pákou, která má i v režimu autopilota vliv na jízdu vlaku;
- za změněných podmínek mohla být vážně narušena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

Výše uvedená zjištění DI postoupila Dražnímu úřadu, který potvrdil správný postup DI a udělil dopravci pokutu.

V rámci doplňkové činnosti při výkonu SD DI v listopadu a prosinci na základě žádosti Ministerstva dopravy provedla také 32 kontrol zaměřených na **plnění smlouvy o závazku veřejné služby v drážní dopravě** u Českých drah, a. s. Celkem zkontrolovala 56 vlaků v kategoriích rychlík a expres a zjistila 29 závad. Nejčastější závady byly v:

- označování nezajištěných dveří vozidel vůči otevření za jízdy;
- čistotě interiéru drážních vozidel;
- nevybavenosti soupravy hygienickými prostředky;
- netekoucí vodě na WC.

NÁSLEDNÁ OPATŘENÍ

Účelem ukládání opatření k odstranění zjištěných nedostatků je především dosažení toho, aby dozorovaný subjekt (vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravce), kterému bylo opatření uloženo, vynaložil maximální úsilí ke sjednání nápravy a aktivně pracoval na odstranění nedostatků. Cílem plnění uložených opatření je, aby se nedostatky neopakovaly a omezil se tak vznik MU.

Výzvy k odstranění zjištěných nedostatků a podněty podané na základě zjištění ze státních dozorů přispívají k zachování bezpečného systému fungování drah stejnou měrou jako opatření následující po mimořádných událostech, proto patří ke stěžejním a legislativně ošetřeným nástrojům potřebným k zajištění bezpečnosti na dráhách. DI v roce 2007 zaslala provozovatelům drah a dopravcům celkem 230 výzev, aby ve stanovených lhůtách odstranili nedostatky zjištěné při výkonech SD. Bohužel ne vždy tomu tak bylo, zejména v případech nedostatků zjištěných na železničních přejezdech zabezpečenými výstražnými kříži a nedostatků týkajících se řízení drážní dopravy.

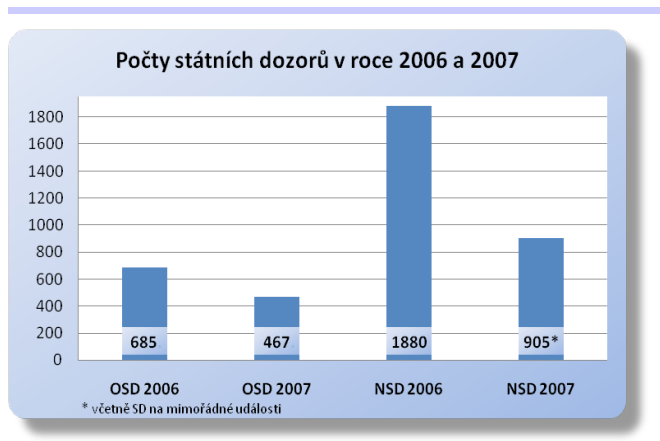
VÝVOJ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

K výkonu SD v roce 2007 DI na rozdíl od roku 2006, který byl ovlivněn nestabilitou a změnami ve vedení instituce, přistupovala s jasnou koncepcí. Důraz kladla na všechny typy SD, přičemž prioritu měly zejména neoznamené SD, které mají stěžejní význam pro

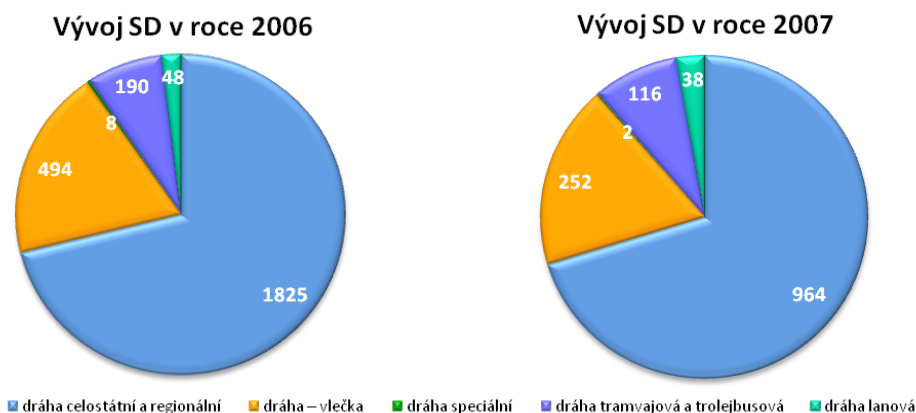
prevenci mimořádných událostí.

V roce 2007 DI vykonala celkem **1 372 státních dozorů**, což je o 46,6 % méně než v roce 2006, kdy vykonala celkem 2 565 SD. Hlavním důvodem byl zvýšený počet MU,

kde DI zahájila zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě MU, problematičnost daných kauz a hloubka šetření s ohledem na předcházení nehodám a zvýšení bezpečnosti na dráhách, což je hlavní činnost DI. Dalším faktorem je změna metodiky a statistické evidence spočívající ve zvyšování kvalitativního hlediska, a v neposlední řadě bylo nutno zabezpečit úkoly ve vztahu k ERA. Zatímco v roce



2006 např. inspektor na jednom výjezdu zkontroloval čtyři různé oblasti u stejného provozovatele, což evidoval jako čtyři samostatné SD, podle nové metodiky se jedná pouze o jeden SD. Poměr výkonu SD podle druhu drah zůstal v roce 2007 přibližně na stejné úrovni jako v roce 2006 a konzistentní zůstal i poměr mezi drahami v počtu zjištěných závad.



Nejvíce pochybení na jeden vykonaný SD zaznamenala DI na vlečkách. Zjištěné nedostatky byly ve většině případů hlavně administrativního rázu, bez přímého vlivu na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

SHRNUTÍ VÝKONU STÁTNÍHO DOZORU

DI v roce 2007 navázala na několik let budovaný systém prevence, který upravovala podle aktuálního vývoje bezpečnosti a zejména nehodovosti na dráhách. Zaměřila se na výkon tematických státních dozorů a hlavní důraz kladla i nadále na neoznámené SD, které mají zásadní význam pro vyhledávání rizik na dráhách.

Zaměstnanci DI v roce 2007 přímo zabránili vzniku jedné mimořádné události na železničním přejezdu a v dalším případě při vykolejení osobního vlaku díky pohotovému a profesionálnímu přístupu zaměstnance DI, který nouzově zastavil vlak, nedošlo k vyšším materiálním škodám ani k obětem na životě.

Výkon státního dozoru ve věcech drah v průběhu roku 2007 probíhal kontinuálně, a to i v době poměrně vysoké fluktuace zaměstnanců doprovázené odbornou přípravou nových zaměstnanců.

V roce 2008 se v souvislosti s dokončením odborného vzdělání nových inspektorů (získání Pověření k výkonu SD na Ministerstvu dopravy) očekává další zvýšení kvality výkonu SD a jeho analytické propojení s poznatky získanými při šetření mimořádných událostí.





KOMUNIKACE S VEŘEJNOSTÍ

OTEVŘENÁ KOMUNIKACE DRÁŽNÍ INSPEKCE

V roce 2007 DI vystupovala v několika desítkách zpravodajských a publicistických pořadů v médiích, poskytovala vyjádření a vydávala tiskové zprávy k závažným MU i aktuálnímu vývoji nehodovosti. Svá vyjádření doplňovala osvětovým sdělením, upozorňujícím na často opomíjená bezpečnostní pravidla zakotvená v právním systému České republiky. Současně se DI zabývala také všemi podněty z řad veřejnosti. K tomuto účelu zřídila e-mailovou adresu prevence@dicr.cz. V zájmu transparentnosti vyšetřování začala zveřejňovat závěrečné zprávy z šetření mimořádných událostí na svých internetových stránkách.



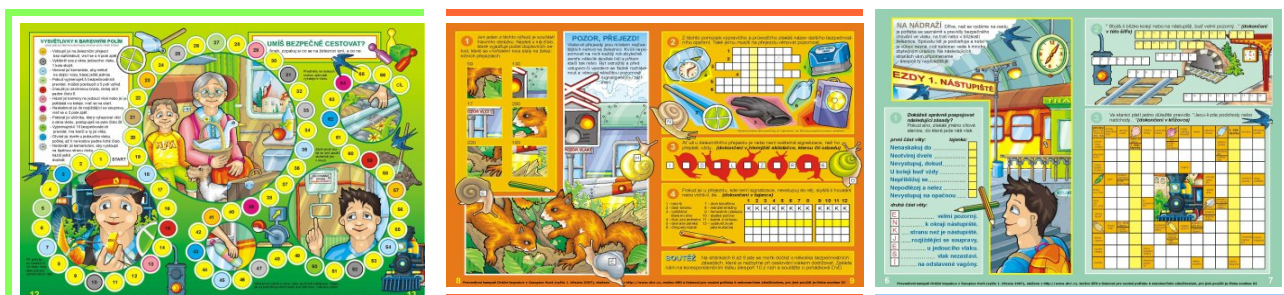
PREVENCE A OSVĚTA

Základním posláním DI je prevence mimořádných událostí. Tomuto cíli se DI snaží podřídit většinu svých činností, včetně osvětových sdělení v médiích. Na základě vyhodnocování příčin MU a analýzy zjištěných závad ze státních dozorů intenzivně vyhledává rizika na dráhách a důsledně na ně poukazuje.

Během roku 2007 DI poprvé ve své historii realizovala řadu preventivních kampaní. V březnovém vydání dětského časopisu **HURÁ** prostřednictvím her, křížovek a doplňovaček připomínala dětským čtenářům rizika vyplývající z nezodpovědného chování v okolí železnice. Tento časopis pak během května obdrželo několik stovek základních škol v celé České republice se žádostí, aby školy věnovaly volný čas mezi uzavřením klasifikace a rozdáváním vysvědčení k poučení žáků, neboť jsou to právě oni, kdo mají v létě spoustu volného času, který si nezřídka krátí hrátkami v okolí železnice. To potvrzují i dlouhodobé statistiky nehod letních měsíců.



Děti na šesti stranách měly k dispozici veškerá základní pravidla chování na železnici, a to ve formě velké stolní hry, doplňovaček a křížovky. Dozvěděly se, jak se mají



chovat ve stanici, ve vlaku, na železničním přejezdu i na trati. Bylo jim připomenuto, že jsou-li ve stanici podchody nebo nadchody, nikdy nemají přecházet koleje, nemají nastupovat ani vystupovat z jedoucího vlaku, vystupovat na opačnou stranu než je nástupiště, přibližovat se k okraji nástupiště, přecházet koleje i v případě, že je tam vyšlapána pěšina. Motivy jsou volně ke stažení na internetových stránkách DI a dají se využít například při hrách na dětských táborech.

V létě 2007 DI připravila **sérii dvanácti motivů**, kterými všem lidem vzkázala, aby se zamysleli nad svým chováním a přehodnotili, zda několik ušetřených minut má pro ně větší cenu než zdraví nebo dokonce život, který často, a bohužel nevědomky, riskují. Kampaň byla prezentovaná na **stovkách billboardů** po celé České republice (přehled všech motivů je v příloze).



Kromě mnoha pozitivních ohlasů na tuto kampaň (mj. i oceněnou odborným časopisem Marketing & Media) byla DI 19. července



v reportáži České televize napadena z porušování zákona, neboť údajně použila motivy, které jsou zaměnitelné s dopravními značkami. Proti této neobjektivní a účelové reportáži (absence vyjádření odborníků, nepravdivá tvrzení atd.) se DI ostře ohradila a napsala **stížnost Radě pro rozhlasové a televizní vysílání**, která do konce roku 2007 nebyla vyřešena. Podle znaleckého posudku nezávislého odborníka obrazy dopravních značek,

vyobrazené na billboardech, nesplňovaly podmínky pro vzhled a umístění dopravních značek, a proto z technického hlediska nemohly být za dopravní značky (nebo cokoli, co by bylo možno za dopravní značku zaměnit) považovány. Žádný ze sledovaných billboardů tedy svým obsahem ani umístěním z technického hlediska neporušil ustanovení zákona.

Zvláštní pozornost DI v roce 2007 věnovala žákům základních a středních škol, kteří jsou v oblasti nehodovosti nejvíce rizikovou skupinou. Oslovovala je samostatně, ale také ve spolupráci s partnery. V září se např. v několika krajských městech podílela na první části projektu **Preventivní vlak**, kde byly pro žáky, studenty a zájemce z veřejnosti připraveny krátké filmy a spoty s bezpečnostní tematikou a diskuse s odborníky z DI, Českých drah, které projekt organizačně zaštitily, a BESIPu.

Během září měla DI také prezentaci v rámci **Týdne mobility**. Jednalo se o jednu z prvních zkušeností při bezprostřední práci s dětmi v terénu.

Ve spolupráci s Železnicemi Slovenské republiky DI připravila film s názvem **Řidič – postrach přejezdů**, který měl být realizován už v roce 2006, ale vzhledem k vývoji instituce ve zmíněném roce se tak nestalo. Snímek varuje účastníky silničního provozu před nebezpečím, kterému se často řidiči, cyklisté i chodci vystavují, když porušují zákon o provozu na pozemních komunikacích. Film byl vyroben celkem v 8 variantách: v češtině,



slovenštině, v mluvené verzi, variantě s běžícím textem příslušných paragrafových ustanovení zákona, příp. bez textu, a je určen zejména pro všechny autoškoly v celé České republice. Jeho základní verze jsou ke stažení na internetových stránkách DI ve formátu avi. Uplatnění film *Vodič postrach priesestí* našel i na Slovensku, kde byl distribuován Slovenskej asociácii autoškôl, Združeniu autoškôl SR, speditérům a médiím. Film se dále promítá na LCD panelech ve 23 železničních stanicích na Slovensku, takže je průběžně k dispozici i veřejnosti.

Osvětové činnosti se vedle samostatných preventivních aktivit týkala i tematická vystoupení DI v médiích, která se vedle problematiky železničních přejezdů zabývala zejména nebezpečnými návyky na dráhách a v jejich okolí.



Vyvrcholením osvětové kampaně za rok 2007 byly nástěnné kalendáře na rok 2008 s motivy billboardové kampaně. DI tak může po celý rok 2008 upozorňovat na rizikové chování. Preventivní apel nepostrádala ani novoročenka DI se sloganem „Naše statistiky bez Vás“.

Pozitivní trend ve vývoji nehodovosti a desítky děkovaných dopisů ze škol i z řad laické a odborné

veřejnosti byly pozitivním signálem, aby DI ve svých kampaních pokračovala. Další osvětovou kampaň do základních škol začala DI proto připravovat už v závěru roku 2007 a bude se týkat bezpečného chování dětí na dráhách.

DRAŽNÍ INSPEKCE V MÉDIÍCH

Jako státní nezávislý garant bezpečnosti na dráhách je DI ze zákona povinna poskytovat **objektivní informace a uvádět nezkreslená fakta**. Včasnosti a přesnosti poskytování informací proto věnuje systematickou pozornost. Stalo se již samozřejmostí, že většina žurnalistů kontaktuje DI dříve než příslušné dopravce pro objektivní a nezkreslené informace a fakta o nehodách ve všech kategoriích drážní dopravy.

DI vydala celkem 20 tiskových zpráv týkajících se nejzávažnějších MU. Všechny tiskové zprávy reflektují nejzávažnější události v oblasti provozování drah, zahrnují veškeré důležité informace a podrobně informují o souvisejících událostech.

Název tiskové zprávy	Datum
Statistika nehod na přejezdech za rok 2006	13.1.2007
Smutný fenomén české železnice: střety vlaků s osobami	1.2.2007
Srážka rychlíku a nákladního auta: škoda 2,5 milionu korun	17.2.2007
U zastávky Rymaně vykolejil nákladní vlak, škoda přes milion korun	20.2.2007
Konference v Londýně: Proč selhává lidský činitel?	8.3.2007
Na Mělnicku vykolejil rychlík, škoda v řádech desítek milionů korun	19.3.2007
Policie a Drážní inspekce chystají akci na železničních přejezdech	28.3.2007
Konference v Mnichově: Bezpečnostní prvky ve vlacích by měly být ve všech zemích stejné	2.4.2007
Společná akce policie a Drážní inspekce potvrdila nezodpovědné chování řidičů na přejezdech	23.4.2007
Nehodě u Jablůnky se zřejmě dalo zabránit	7.5.2007
Drážní inspekce varuje: V létě přibývá zranění na železnici!	19.6.2007
Srážka vlaků na Prachaticku: ošetřeno 26 osob	20.6.2007
Hradec nad Svitavou – musel dvouletý chlapec zemřít?	4.7.2007
Srážku vlaků v Čerčanech zřejmě zavinila lidská chyba	14.7.2007
Střet vlaku s kamionem ve Varnsdorfu: světla nebyla v činnosti	2.10.2007
V českých tramvajích je bezpečně	1.11.2007
Vykolejení vozů v Leštině u Světlé způsobilo pětimilionovou škodu	20.11.2007
Vykolejení Pendolina: škoda v desítkách milionů korun	1.12.2007
Kauza Fittipaldi: České dráhy porušily předpisy	6.12.2007
Vykolejení osobního vlaku v Ostravě-Kunčicích: Drážní inspekce zabránila větší škodě	7.12.2007

Vedle **vydávání oficiálních tiskových zpráv** DI operativně využívá i krátkých sms a e-mailových zpráv. Včasným a objektivním servisem minimalizuje prostor pro šíření

spekulací o příčinách nehod a bezpečnosti drah, udržuje povědomí veřejnosti o bezpečnosti drážní dopravy a upozorňuje na rizika, která hrozí při neodpovědném chování na dráhách a v jejich blízkosti. Svá vyjádření doplňuje osvětovým sdělením, upozorňujícím na často opomíjená bezpečnostní pravidla, která jsou zakotvena v české legislativě, čímž zároveň posiluje důvěru veřejnosti ve funkčnost, bezpečnost a spolehlivost systému drážní dopravy v České republice.

HODNOCENÍ PREVENCE, OSVĚTY A MEDIÁLNÍ ČINNOSTI

Komunikace DI je založena na premise, že jako nezávislý garant bezpečnosti drážní dopravy si instituce nemůže dovolit neposkytovat informace a zamlžovat fakta. Musí umět vždy přesně a věcně zareagovat takovým způsobem, aby zabránila zbytečnému poškozování provozovatelů drah či drážní dopravy.

Poprvé ve své historii DI realizovala řadu preventivních kampaní. Prostřednictvím časopisu Hurá se zaměřila na děti, billboardovou kampaní o rizicích na dráhách varovala veřejnost, účastnila se projektu Preventivní vlak a připravila film Řidič – postrach přejezdů, který našel využití také na Slovensku. Vyústěním celoročního snažení se stal nástěnný kalendář na rok 2008 a novoročenka s heslem „Naše statistiky bez Vás“.

V roce 2007 DI pokračovala v nastoupeném trendu otevřené komunikace a u představitelů médií i svých partnerů pokračovala v rozvíjení image informované odborné instituce a prvotního zdroje informací o mimořádných událostech i v oblasti prevence na všech drahách.



DALŠÍ ČINNOSTI

SPOLUPRÁCE S PARTNERY

V roce 2007 pokračovala spolupráce DI s partnerskými institucemi, zejména s Drážním úřadem, Policií ČR, Ministerstvem dopravy, jednotlivými provozovateli drah a drážní dopravy. Nově byla navázána spolupráce s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, vysokými školami a periodiky pro odbornou i širokou veřejnost.

Ve spolupráci s **Drážním úřadem** byly koordinovány a v některých případech i společně prováděny výkony státního dozoru ve věcech drah. Jako národnímu bezpečnostnímu orgánu mu DI předávala informace o všech zjištěných nedostatcích, popř. bezpečnostních doporučeních plynoucích ze závěrů šetření MU.

Během roku 2007 DI prohloubila spolupráci s **Policií ČR**. Ve všech jejích organizačních složkách se jí podařilo rozšířit povědomí o instituci, její činnosti a úloze, což přispělo k efektivnější spolupráci při šetření závažných nehod i v otázkách prevence, zejména týkající se železničních přejezdů. DI přispívala k šetření policie posudky a odbornými stanovisky, policie vycházela DI vstříc zajištěním místa mimořádných událostí a koordinací výsledků s jejich účastníky.

S ohledem na aktuální vývoj bezpečnosti na železnici se v roce 2007 konala zasedání **komise náměstka ministra dopravy**, kde DI informovala o vývoji nehodovosti na dráhách a aktivním přístupu v oblasti prevence. Současně iniciovala změnu pro vydání nových **Pravidel pro výkon státního dozoru**, které vešly v platnost od 1. září a DI znovu umožnily vykonávat neoznamovaný SD a kontrolní jízdy na stanovišti strojvedoucího. Dále DI připomínkovala vládní návrh k restrukturalizaci Českých drah, a. s., jednání komise o změně ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody, a to ve vztahu ke stávající zákonné legislativě a vnitřním předpisům provozovatelů.

Vedle těchto činností DI rovněž připomínkovala tři diplomové práce, a to na ČVUT v Praze (Analýza bezpečnosti na železničních přejezdech), Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice (Návrh na snížení dopravních nehod na železničních přejezdech) a Fakultě bezpečnostního inženýrství Vysoké škole Báňské v Ostravě (Mimořádné události na železnici).

Po útlumu aktivit na mezinárodním poli, ke kterému došlo v průběhu května až září 2006, se DI v roce 2007 podařilo obnovit komunikaci se zahraničními partnery. Zúčastnila se řady **jednání Evropské železniční agentury** v Lille a v listopadu 2007 dokonce hostila historicky první jednání se zástupci ERA v sídle Drážní inspekce, které bylo přípravou na jednání všech členů ERA plánované na rok 2008. Vedoucí zaměstnanci ERA, Anders Lundström a Jane Rajan, se seznámili s drážním prostředím v ČR, organizací práce DI, databází MU, klasifikací MU a jejich příčinách, vyšetřovacími postupy a metodami, oblastí vzdělávání, výcviku a železničních přejezdů. Konzultováno bylo také téma udržení

jednotnosti výstupů přes různé interkulturní rozdíly a problematika implementace směrnice 2004/49/ES do národní legislativy ČR.

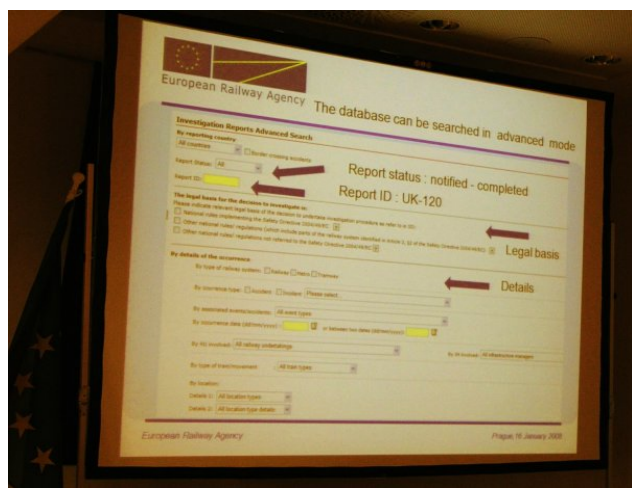
Mezi důležité události roku 2007 patřila **konference o šetření MU v drážní dopravě v Londýně** na přelomu února a března, s účastí 125 delegátů z 25 zemí. Jejím hlavním závěrem byl požadavek na **naprostou nezávislost** národních vyšetřovacích orgánů, transparentnost, systematickosti a preciznosti vyšetřování nehod v drážní dopravě, úloha lidského činitele při zjišťování příčiny MU a význam bezpečnostního doporučení. Své zkušenosti DI během jednání předala také britským kolegům, kteří ji v průběhu června požádali o pomoc při šetření vykolejení pendolina ve Velké Británii.

Na základě poznatků londýnské konference DI ve spolupráci s Dopravní fakultou Jana Pernera Univerzity Pardubice v květnu pro odbornou veřejnost uspořádala **seminář o vyšetřování nehod v drážní dopravě**.

Zástupci DI na něm účastníkům z řad státní správy, vlastníků, provozovatelů drah, dopravců a studentů přednášeli problematiku vyšetřovacího procesu, bezpečnostního doporučení, selhání lidského faktoru, analýzy příčin MU a závěrečných zpráv. Nedílnou součástí semináře byly rovněž prezentace o praxi šetření MU ve světě, vývoji spolupráce mezinárodních orgánů a ustanoveních evropské i národní legislativy.

Dále se DI aktivně zúčastnila **jednání vyšetřovacích orgánů německy mluvících zemí**, které se v roce 2007 konalo dvakrát, a to v Mnichově a Budapešti. Závěrem setkání v Mnichově byl konsensus v oblasti umístění, řešení, ovládání a označování nouzových východů, blokování dveří, protipožárních prostředků a dalších bezpečnostních prvků u drážních vozidel určených pro přepravu osob. Vycházelo se ze současného stavu, který je odlišný nejen v jednotlivých zemích, ale i typů drážních vozidel. Vzhledem k tomu, že při nenadálých událostech jde většinou o vteřiny, měl by cestující stejným způsobem např. vyřadit blokování dveří bez ohledu na to, zda se nachází v českém, německém či francouzském voze, nebo zda je ve voze první či druhé třídy.

Další setkání vyšetřovatelů německy mluvících zemí proběhlo v říjnu v **Budapešti** a zúčastnil se ho také nový člen, Estonsko. Programem jednání byly zejména změny u jednotlivých vyšetřovacích orgánů a diskutovala se také problematika personalistiky a platového ohodnocení vyšetřovatelů. Kromě prezentace několika nejzávažnějších MU a výměny zkušeností bylo otevřeno téma záznamových zařízení na hnacích drážních vozidlech, které se stalo stěžejním tématem dalšího setkání **v dubnu roku 2008 v Praze**.



VNITŘNÍ ČINNOST DRÁŽNÍ INSPEKCE

Rok 2007 byl pro DI svou náročností srovnatelný s prvním rokem činnosti. Úkolem instituce bylo nejen pokračovat v úkolech stanovených legislativou, ale současně napravovat vše, co bylo způsobeno destabilizací instituce v roce 2006.

Situace na DI se po zásadních personálních výměnách na klíčových pozicích stabilizovala až po nástupu „staronového“ vedení v říjnu 2006. Za značného úsilí byly obnoveny všechny mezinárodní kontakty i pozice DI mezi partnery v České republice. Během krátké doby byly napraveny nedostatky v oblasti personální a mzdové a začalo se znovu pracovat na zastavených projektech v oblasti prevence i vnitřní činnosti DI. Byly dokončeny procesy budování instituce, zejména v technickém dovybavení a efektivitě většiny administrativních úkonů a zprovozněna nová databáze mimořádných událostí. Současně byly zahájeny práce na dokončení centrální databáze státních dozorců, která by měla více zefektivnit práci zaměstnanců DI, a učiněny první kroky k opětovné realizaci jazykového vzdělávání zaměstnanců.

Velký důraz DI po stabilizaci lidských zdrojů v roce 2007 mohla věnovat zvyšování odborné znalosti svých zaměstnanců. Během roku uspořádala následující **vzdělávací akce**:

- seminář zaměřený na vozové hospodářství se Sdružením majitelů a provozovatelů vozů, jehož součástí byla i diskuze s hosty z DI, DÚ, MD a ČD, a. s. , a zaměřený na MU, definice a pojmy (únor),
- seminář pro specialisty na dopravní podniky ve spolupráci s firmou Škoda Transportation, s. r. o. (březen);
- školení k získání elektrotechnické klasifikace zaměstnanců DI dle vyhl. č. 50/1978 Sb. a vyhlášky č. 100/1995 Sb. (květen);
- školení řidičů-referentů a jejich přezkoušení (květen);
- jednání komise pro změnu ČSN 73 6380 (norma pro žel. přejezdy), které se zúčastnili také zástupci SŽDC, MD, DÚ a společnosti Prokop Rail (srpen);
- dvoudenní školení zaměstnanců zaměřených na dráhu tramvajovou a trolejbusovou ve vozovně Pankrác DP Praha a ve všebořické vozovně DP Ústí nad Labem (říjen);
- seminář traťového hospodářství v prostorách DI a v žst. Praha-Bubny (říjen);
- seminář o problematice lanových drah na Slovensku, jehož cílem bylo důkladné seznámení zaměstnanců se všemi typy lanovek vyskytujících se na území České republiky, a to u výrobce Tatrapoma, a. s., Kežmarok a provozovatele Jasná, a. s. (říjen);
- seminář o MHD v Praze (listopad);
- e-learningové kurzy u Institutu státní správy Ministerstva vnitra ČR – Komunikace s médii (říjen); Český jazyk pro úředníky (prosinec) a Krizová komunikace (prosinec).

V průběhu celého roku DI přecházela na **účetní systém IMIS**, který měl být implementován ve všech složkách rezortu Ministerstva dopravy. Zavádění systému bylo velkou zátěží pro všechny zaměstnance ekonomického oddělení DI, neboť se ukázalo, že

IMIS nebyl v termínu plánovaného spuštění funkční a ze strany dodavatelské firmy nebyly vůbec řešeny smluvní vztahy. Drážní inspekce se aktivně zapojila do budování systému, který ale začala používat až po odstranění zásadních nedostatků od 1. 1. 2008, a to i přes absenci funkcionalit, na kterou DI upozorňovala již v průběhu prvního čtvrtletí 2007. Systém IMIS by měl být v nejbližším období roku 2008 dopracován tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za původní software, který předtím sloužil bez problémů pět let.

Ministrem dopravy byl k 1. lednu 2007 schválen nový statut DI, na jehož základě byl vydán nový organizační řád DI, což mělo zásadní význam pro chod instituce a plnění jejího poslání.

<i>kategorie majetku</i>	<i>stav k 31. 12. 2007</i>
software (013)	398.650,00 Kč
drobný dlouhodobý nehmotný majetek (018)	713.843,75 Kč
samostatné movité věci a soubory movitých věcí (022)	12 596.428,12 Kč
drobný dlouhodobý hmotný majetek (028)	9 227.326,24 Kč
umělecká díla a předměty (032)	126.000,00 Kč

Ke konci roku měla Drážní inspekce podle účetních uzávěrek **majetek** (viz tabulka). Tento majetek je plně využíván, neodepisuje se a nejsou na něm uvalena věcná břemena.

Klíčovým faktorem stabilizace instituce zůstává **nízký počet 55 systemizovaných míst**. Dlouhodobě neuspokojivý stav ovšem panuje také v oblasti nedostatečného odměňování a s tím souvisejícím problematickým náborem nových zaměstnanců a udržením stávajících odborníků.

KONTROLY NA DRÁŽNÍ INSPEKCI V ROCE 2007

Vnitřní kontrolní systém na DI je upraven stejnojmenným služebním předpisem a je tvořen řídicí kontrolou a interním auditem. **Řídicí kontrola** na DI se skládá z předběžné kontroly, na které se podílejí všichni zaměstnanci, zejména pak vedoucí zaměstnanci a ekonom, průběžné a následné kontroly, kterou od novely služebního předpisu Vnitřní kontrolní systém DI (účinnost od 22. 11. 2007) vykonává tříčlenná komise interní kontroly jmenovaná generálním inspektorem z řad zaměstnanců.

Předběžná kontrola byla vykonávána kontinuálně v průběhu celého roku 2007. Její pravidelnou součástí jsou inventury všech pokladen a cenin (každý měsíc) a porovnávání stavu majetkových účtů v účetnictví s evidencí majetku.

V rámci průběžné a následné kontroly byly v roce 2007 provedeny **kontrolní akce**:

- **Dokumentace výkonu státního dozoru** se zaměřením na dodržování grafického manuálu a služebního předpisu DI Výkon státního dozoru ve věcech drah. Kontrolovány byly spisy za namátkově vybrané měsíce roku 2007 u Územního inspektorátu Praha. Kontrola prokázala správnost nastaveného systému a odhalila ojedinělé nedůslednosti v administraci výkonu státního

dozoru stanovené služebním předpisem DI;

- **Evidence docházky** se zaměřením na oprávněnost čerpání stravenek v návaznosti na docházku a cestovní příkazy. Kontrolovány byly doklady za namátkově vybrané měsíce roku 2006 a 2007. Ředitelé útvarů byli upozorněni na zjištěné ojedinělé nesrovnalosti u jednotlivých zaměstnanců, na povinnost řádně kontrolovat čerpání stravenek, úplnost docházkových listů a jejich včasné vyplnění a nutnost odstranit zjištěné nedostatky. Vzhledem k charakteru činnosti DI (nepřetržitý provoz, časté služební cesty apod.) se ukazuje jako nezbytnost zautomatizované vedení této agendy;
- **Cestovní příkazy** se zaměřením na správnost a oprávněnost účtovaných nákladů, hospodárné a efektivní vyplácení náhrad za ubytování a jízdné, kontrolu vypisování cestovních příkazů ve všech zákonem požadovaných případech. Kontrolovány byly cestovní příkazy za namátkově vybrané měsíce roku 2007, a to zahraničních i tuzemských služebních cest. Kontrola prokázala správnost nastaveného systému, včetně racionálnosti v zavedení elektronické evidence cestovních příkazů. Náhrady za ubytování a jízdné byly propláceny hospodárně, účelně a efektivně.



Zjištění z kontrol se týkala pochybení konkrétních zaměstnanců DI a odhalila případy jen takového charakteru, že nedávala nutnost oznámení státnímu zastupitelství nebo policejním orgánům, případně místně příslušnému správci daně či jiným příslušným orgánům.

Interní audit na DI vykonává vrchní rada. Kromě poradenské a konzultační činnosti byl v roce 2007 uskutečněn personální audit, na jehož základě došlo k organizační změně k 1. lednu 2008 a jehož doporučením je mj. provést procesní audit odborných a administrativních úkonů v jednotlivých pozicích a na jednotlivých pracovištích s cílem odlehčit extrémně přetíženým pozicím, optimalizovat provádění administrativních úkonů, pokračovat v úsilí o maximální nahrazení rutinních operací výpočetní technikou a zlepšovat vybavování zaměstnanců technikou zvyšující jejich produktivitu práce. Na základě provedeného personálního auditu byla posuzována efektivita využití přidělené systemizace vůči základnímu předmětu činnosti instituce, a to jak z pohledu odborných a mandatorních úkonů, tak z pohledu administrativní efektivity. Ze zjištěných skutečností vyplývá, že z pohledu zaměření auditu instituce nakládá efektivně s přidělenou kapacitou systemizovaných míst a z pohledu produktivity práce je možno její výsledky v rámci měřítek české veřejné správy považovat za silně nadprůměrné.

Na základě zjištění z kontrolní činnosti náměstka GI byl zpracován návrh systémového opatření v oblasti zlepšení křížové kontroly čerpání stravenek, evidence docházky a vyplácení cestovních náhrad. Návrh spočívá v co nejrychlejším převedení agendy docházky a z ní plynoucí agendy (čerpání stravenek) na moderní elektronickou

formu, podobně jako je tomu v oblasti cestovních příkazů.

V červnu 2007 provedl na DI kontrolu **Úřad práce hl. m. Prahy** se zaměřením na plnění povinnosti zaměstnávat osoby se zdravotním postižením ve výši povinného podílu těchto osob na celkovém počtu zaměstnanců zaměstnavatele. Kontrole bylo podrobena splnění povinnosti za kalendářní rok 2005 a 2006. DI nález Úřadu práce hl. m. Prahy vyhodnotila jako neoprávněný a odvolala se proti němu. DI je specifický úřad, jehož náplní je výkon státního dozoru ve věcech drah a šetření mimořádných událostí, což nemohou vykonávat lidé se zdravotním postižením. Odvolání do konce roku nebylo uzavřeno.

Ve dnech 13. a 14. prosince 2007 provedla na DI kontrolu **Pražská správa sociálních zabezpečení** se zaměřením na ověření správnosti výpočtu pojistného, tj. ověření rozdílu mezi skutečným a vykázaným stavem, plnění úkolů souvisejících s prováděním nemocenského pojištění, kontrolu správnosti poskytování dávek nemocenského pojištění, plnění úkolů v důchodovém pojištění, tj. vedení a úplnost podkladové evidence, vedení a řádné vyplnění evidenčních listů, sepisování a dokladování žádostí o důchod, plnění ohlašovací povinnosti při zaměstnávání poživatelů důchodu a soulad údajů vykázaných na Přehledu o výši příjmů poživatelů částečného invalidního důchodu s faktickým stavem. Kontrolované období bylo 1. ledna 2006 až 31. října 2007. Výsledkem kontroly bylo konstatování, že organizace plní veškeré zákonem stanovené povinnosti bez závad, pouze v srpnu 2006 byla zjištěna chybně stanovená výše procentní sazby za první tři kalendářní dny u dávky nemocenského pojištění u jednoho zaměstnance – nedoplatek 260,- Kč.

V době od 19. listopadu do 14. prosince 2007 provedlo na DI kontrolu **Finanční ředitelství pro hl. město Prahu** se zaměřením na hospodaření za roky 2005 a 2006. Kontrola konstatovala, že DI v roce 2006 neoprávněně použila prostředky státního rozpočtu na nákup osobních ochranných pracovních pomůcek a stravenek, protože ty neměly být určeny k použití v roce 2006. Tím mělo dojít k porušení § 46 odst. 1 zákona č. 218/2000 Sb. a nesplnění povinnosti DI stanovenou v § 45 odst. 2. K uvedenému zjištění podala DI námitky, protože není pravda, že osobní ochranné pracovní pomůcky a stravenky neměly být určeny k použití pro rok 2006, resp. od 1. 1. 2007. Finanční ředitelství na základě námitek DI rozhodlo o došetření celé záležitosti. V době vydání výroční zprávy tato záležitost nebyla uzavřena.



ZÁVĚR

Rok 2007 znamenal pro Drážní inspekci nejen plnění stanovených úkolů a povinností, ale i realizaci nových projektů a dokončení nápravy všeho negativního, co bylo způsobené destabilizací instituce v roce 2006.

V oblasti mimořádných událostí došlo k dopracování a ustálení postupů nezávislého šetření dle evropských principů, spočívajících ve stanovení nejen příčin, ale i okolností a nedostatků majících vliv na zvyšování úrovně bezpečnosti na dráhách.

Za rok 2007 eviduje Drážní inspekce na všech dráhách v České republice (tj. na dráze celostátní, regionální, na vlečkách, na dráze tramvajové, trolejbusové, lanové a speciální) celkem **4 284 mimořádných událostí**, což v porovnání s rokem 2006 představuje téměř pětínové snížení počtu MU.

Následkem těchto mimořádných událostí bylo celkem **usmrceno 224 osob a 631 osob bylo zraněno**. V porovnání s rokem 2006 bylo usmrceno o 12,5 % osob méně a o 3,1 % se snížil i počet zraněných osob. V celkovém počtu zraněných a usmrcených osob jsou zahrnuty rovněž i osoby, které jednaly v sebevražedném úmyslu, přičemž Drážní inspekce bohužel nemá informace o tom, kolik osob takto bylo zraněno, resp. zahynulo.

Z celkového počtu všech mimořádných událostí v roce 2007 v téměř **67 % případů nebyla odpovědnost za vznik MU na straně provozovatelů** dráhy nebo drážní dopravy, což znamená zvýšení počtu MU s odpovědností provozovatelů o 4 %.

S odpovědností provozovatelů dráhy nebo dopravců v roce 2007 zahynulo **9 osob (4 %)**, tj. o 6 osob více než v roce 2006, **a 132 osob (20,9 %) bylo zraněno**, tj. o 54 osob více než v roce 2006. Z hlediska podílu základních příčin MU s odpovědností provozovatelů (tj. technická závada, lidský faktor a systémové pochybení) převažuje podobně jako v roce 2006 selhání lidského činitele (65 % – rok 2006, 67 % – rok 2007), naopak o 2,7 % se snížil podíl technických závad na vzniku MU.

Na dráhách **celostátních, regionálních a vlečkách** DI v roce 2007 evidovala **1 813 MU**, z čehož 50,1 % jsou MU s odpovědností mimo provozovatele. Ve srovnání s předchozím rokem se jedná o zvýšení MU s odpovědností provozovatele o 14,2 %. Nižší byly ztráty na lidských životech a počty zraněných. V roce 2007 na železnici zahynulo 209 osob a 260 osob bylo zraněno, což představuje snížení 15,4 % v počtu usmrcených a 8,1 % v počtu zraněných osob, přičemž s odpovědností provozovatelů zahynulo o 5 osob více a o 47 více bylo zraněno. Počet srážek drážních vozidel se v roce 2007 zvýšil o 38,5 % a počet srážek s překážkou narostl dokonce o 60 % (56 MU bylo způsobeno orkámem Kyrill), naopak o 37,6 % se snížil počet projetých návštěvidel, o 25,1 % počet vykolejení (z toho o 19,6 % na vlečkách).

Na dráze **tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové** DI v roce 2007 evidovala **2 471 MU**, z čehož 77,6 % jsou MU s odpovědností mimo provozovatele. Ve srovnání

s předchozím rokem se jedná o zvýšení počtu MU s odpovědností provozovatele o 2,5 %. Zvýšil se také počet zraněných a usmrčených osob. Na těchto dráhách během roku 2007 zahynulo 15 osob, což je o 66,7 % více než v roce 2006, kdy zahynulo 9 osob, a o 0,8 % narostl i počet zraněných osob, kterých DI v roce 2007 zaznamenala 371. S odpovědností provozovatelů zahynulo o 1 osobu více (v roce 2006 vinou provozovatelů nezahynula žádná osoba) a o 7 osob více bylo zraněno.

Výrazný pokles počtu nehod DI zaznamenala na **železničních přejezdech**, kde v roce 2007 při **257** střetnutích zahynulo celkem 31 osob a dalších 117 lidí bylo zraněno. Za drtivou většinu těchto nehod mohli uživatelé pozemních komunikací.

DI v roce 2007 navázala na několik let budovaný systém prevence, který upravovala podle aktuálního vývoje bezpečnosti a zejména nehodovosti na dráhách. Konceptně se zaměřila na výkon tematických státních dozorů a hlavní důraz kladla i nadále na neoznámené SD, které mají zásadní význam pro vyhledávání rizik na dráhách. DI jich vykonala celkem 716 a dále provedla 467 oznámených SD a 189 SD na mimořádné události. Provozovatelům DI zaslala celkem 230 výzev, aby ve stanovených lhůtách odstranili nedostatky zjištěné při výkonech SD. Bohužel ne ve všech případech tak provozovatelé učinili, zejména v případech nedostatků zjištěných na železničních přejezdech a nedostatků týkajících se řízení drážní dopravy.

Velký význam měla v minulém roce také **osvětová činnost**. Kromě stovek vystoupení v médiích DI připravila několik bezpečnostních kampaní pro děti i celou veřejnost. Série dvanácti preventivních motivů v létě visela na billboardech po celé České republice a v srpnu natočila film s názvem Řidič – postrach přejezdů, určený zejména pro autoškoly. Vyvrcholením kampaně byly nástěnné kalendáře na rok 2008 s motivy billboardové kampaně a novoročenka DI se sloganem „Naše statistiky bez Vás“.

Během roku 2007 DI zefektivňovala svou práci, a to zejména účelným využíváním dokumentační techniky a optimalizací spisové agendy tak, aby její činnost kladla minimální nároky na administrativu. V závěru roku se podařilo dokončit v roce 2006 pozastavený vývoj nové **datábase mimořádných událostí**.

V roce 2007 se Dražní inspekci po období destabilizace v roce 2006 podařilo za značného úsilí vrátit do pozice jednoho z lídrů národních vyšetřovacích orgánů v Evropské unii. Zúčastnila se řady jednání Evropské železniční agentury ve Francii, aktivně se účastnila jednání pracovních skupin vyšetřovatelů z německy mluvících zemí v Mnichově a Budapešti a hostila historicky první jednání zástupců Evropské železniční agentury v České republice.

Dražní inspekce během roku 2007 splnila všechny své stanovené cíle, a to dokonce více než si předurčila. Pátý rok existence DI lze hodnotit jako jeden z neúspěšnějších roků.

Na tento vývoj Dražní inspekce hodlá navázat také v roce 2008. V oblasti šetření mimořádných událostí bude pokračovat v nastavených pravidlech objektivního nezávislého šetření a ve výkonu státního dozoru se zaměří na prověrky systémů provozování dráhy a dražní dopravy v celé České republice a dodržování těchto systémů zaměstnanci provozovatelů. Rok 2008 bude rokem dalšího rozvoje osvětové činnosti a důrazu Dražní inspekce na výkon tematických a neoznámených státních dozorů, které mají vyšší vypovídající schopnost o stavu bezpečnosti na dráhách než státní dozory oznámené. Jedním z cílů Dražní inspekce v roce 2008 bude rozvoj spolupráce a komunikace se všemi partnery, kterým jde skutečně o bezpečnost na dráhách v ČR, potažmo EU. Dražní inspekce by se také ráda úspěšně zhostila role pořadatele seminářů pracovní skupiny vyšetřovatelů z německy mluvících zemí a jednání pracovní skupiny vyšetřovatelů Evropské železniční agentury. Nalezení společné řeči se všemi partnery je pro zlepšení bezpečnostní situace na dráhách jeden z prvotních předpokladů.

PŘÍLOHA: BILLBOARDOVÁ KAMPAŇ DRÁŽNÍ INSPEKCE

**Nechce se vám pod zem?
Možná budete muset...**



Používejte podchody a nadchody! DRÁŽNÍ INSPEKCE
Překračováním koleji v místech s podchody a nadchody nejen porušujete zákon, ale hlavně ohrožujete svůj život!
www.dicr.cz

**Zkracujete si čekání?
Pozor, ať si nezkrátíte život...**



Život má větší cenu než pár minut! DRÁŽNÍ INSPEKCE
Využijte čekání u přejezdu k odpočinku od řízení, ne ke zbytečnému hazardu!
www.dicr.cz

**Auto se vám umí vyhnout.
Vlak to nedokáže...**



Strojvedoucí strhnout volant nemůže! DRÁŽNÍ INSPEKCE
Vstupem do koleji riskujete mnohem víc než při pohybu na silnici. Pozornost a opatnost se vyplatí!
www.dicr.cz

**Doháníte rozjíždějící se vlak?
Možná se už jen povežete...**



Nenaskakujte do jedoucích vlaků! DRÁŽNÍ INSPEKCE
Snaha dohnat rozjíždějící se vlakovou soupravu se nemusí vyplatit. Neohrožujte své zdraví kvůli čekání na další spoj.
www.dicr.cz

**Myslíte na sebevraždu?
Lehněte si u lékaře, ne na koleje...**



Život máte jen jeden, važte si ho! DRÁŽNÍ INSPEKCE
Každý problém se dá řešit rozumným způsobem.
www.dicr.cz

**Máte rádi polibky?
Lepší je to v soukromí...**



Dodržujte pravidla silničního provozu! DRÁŽNÍ INSPEKCE
Tramvaj, která křížuje směr jízdy souběžně jedoucího vozidla a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost!
www.dicr.cz

**Po dálnici nechodíte...
Nechod'te ani po kolejích!**



Chůze po kolejích zabijí! DRÁŽNÍ INSPEKCE
Vlaky na rozdíl od automobilů jedou tiše, za 10 sekund ujedou až 444 metrů, takže dovedou překvapit.
www.dicr.cz

**Zabrzdíte stovky tun na pár metrech?
Bravo! Obešli jste zákony fyziky...**



Vlaky brzdí i několik stovek metrů! DRÁŽNÍ INSPEKCE
Nespolíhejte na to, že strojvedoucí dokáže zabránit střetnutí, dejte vlaku přednost!
www.dicr.cz

**Občas přeskočí jiskra.
A vůbec se nemusí dotknout...**



K popálení není oheň nutný!
V troleji může být až 25 000 voltů. Hry v její blízkosti často končí smrtí nebo vážným zraněním.

DRÁŽNÍ INSPEKCE
www.dicr.cz

**Na křižovatce se rozhlížíte...
Na přejezdu se chovejte stejně!**



Vlaky mají vždy přednost!
Ročně na přejezdech zbytečně umírá pět desítek lidí, kteří si myslí, že se vlak neblíží.

DRÁŽNÍ INSPEKCE
www.dicr.cz

**Občas přeskočí jiskra.
A vůbec se nemusí dotknout...**



K popálení není oheň nutný!
V troleji může být až 25 000 voltů. Hry v její blízkosti často končí smrtí nebo vážným zraněním.

DRÁŽNÍ INSPEKCE
www.dicr.cz

**Občas přeskočí jiskra.
A vůbec se nemusí dotknout...**



K popálení není oheň nutný!
V troleji může být až 25 000 voltů. Hry v její blízkosti často končí smrtí nebo vážným zraněním.

DRÁŽNÍ INSPEKCE
www.dicr.cz

**K dámám býváte galantní...
Na přechodu pusťte tramvaj!**



Chodec nemá přednost před tramvají!
Neriskujte a nevstupujte před jedoucí tramvají, která neumí zastavit tak rychle jako automobil.

DRÁŽNÍ INSPEKCE
www.dicr.cz

**Je prima hrát kulečnick s přáteli.
S lokomotivou to nezkoušejte...**



Nárazník se s autem nemazlí!
Nárazníky bývají zhruba ve výšce hlavy člověka sedícího v autě, neriskujte!

DRÁŽNÍ INSPEKCE
www.dicr.cz