

Číslo jednací: 6/2018/DI-3
Datum: 11. 1. 2018
Odpověď na email ze dne 9. 1. 2018

Vyřizuje: Mgr. Martin Drápal
Telefon: 736 521 000
Email: martin.drapal@dicr.cz

Vážený pan
Pxxxx Šxxxx
Sxxxxxx
747 05 Opava

mail: pxxx@seznam.cz

Žádost o poskytnutí informací na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Vážený pane Šxxxxxx,

dne 9. 1. 2018 od Vás Drážní inspekce obdržela email s žádostí o poskytnutí informací na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 106/1999 Sb.). Žádost o informace je rozdělena na 23 samostatných otázek takto:

1. Kdo / která organizace má za úkol zajištění bezpečného provozu po tratích v ČR?
2. Mají železničáři povinnost někomu hlásit zjištěné závady na trati? Komu. Kdo na takovou informaci musí reagovat a jak?
3. Je závadou, pokud je úsek trati pravidelně využíván jako neoficiální stezka pro chodce?
4. Pokud dojde k mimořádné události, střetu vlaku s chodcem, kdo při vyšetřování určuje místo střetu a základě čeho? Musí být rozhodnutí o místě střetu fyzikálně zdůvodnitelné?
5. Pokud dojde k mimořádné události, je třeba při vyšetřování reálně zhodnotit skutečné rozhledové podmínky v aktuálním místě a čase? Včetně toho, že se přihlíží i k výšce očí strojvedoucího nad povrchem? Tím myslím to, že pokud má strojvedce oči ve výšce např. 2,5 m nad pravou kolejí, tak se nezkoumá viditelnost ve výšce 1,2 uprostřed mezi kolejemi.
6. Co se děje s rychloměrným proužkem rychloměru po mimořádné události? Kdo ho vyhodnocuje? Jaké technické vybavení je nutné pro jeho vyhodnocení? Jedná se o rychloměrné zařízení, u něhož se kontroluje seřazení pisátek rychloměru ve svislé rovině. Předpokládám tedy, že se jedná o grafický záznam. Případně komu se nesmí proužek dostat do ruky? Kde se archivuje a jak dlouho? Jak je zajištěna jeho pravost a že nebyl dodatečně upravován nebo zaměněn.
7. Pokud je technický parametr lokomotivy popsán, že povolená hodnota je 400 g + 100 g, co to znamená? Jaká je nejnižší povolená hodnota a jaká nejvyšší?
8. Pokud je naměřená hodnota pískování pískovacího zařízení mimo povolený rozsah, jak závažná je to závada? Může být lokomotiva s touto závadou provozována?
9. Co vyplývá z konstatování "V průběhu jízdy vlaku je zaznamenána pravidelná obsluha

vybavovacího tlačítka vlakového zabezpečovače"?

10. Z jakého důvodu by měl strojvedoucí sledovat chod HV a soupravy zejména v obloucích? Je tento důvod i v případě, že se celý vlak skládá pouze z lokomotivy?

11. Jak často se musí provádět pravidelné technické kontroly lokomotiv, konkrétně u typu 92 54 2 742 xxx-x?

12. Je na stanovišti strojvůdce lokomotivy typu 92 54 2 742 xxx-x nadměrný hluk, který brání rozhovoru s kolegy? Jaké ochranné prostředky proti hluku musí strojvůdce používat? Pokud má pro spojení s dispečerem radiostanici, používá nějakou náhlavní soupravu? Je technicky možné z lokomotivy telefonovat?

13. Z jaké výšky nad hlavou koleje se dívá strojvůdce z lokomotivy typu 92 54 2 742 xxx-x? Alespoň rozsah - nejnižší bod čelního skla až nejvyšší bod čelního skla

14. Je u lokomotivy typu 92 54 2 742 xxx-x nějaká obdoba brzdění motorem jako u automobilů?

15. Kdy a na základě čeho se uplatňuje peněžní trest za přestupek dle § 50, odstavec 5, písm. a) Drážního zákona? Která organizace dává impuls pro udělení trestu?

16. Existuje nějaký předpis nebo zákon, který zakazuje posádce vlaku přímo volat záchranou službu (rychlou lékařskou pomoc)?

17. V jakém procentu případů dojde při nouzovém brzdění k poškození lokomotivy?

18. V jakém procentu případů člověk přežije střet s vlakem?

19. Drážní inspekce při šetření mimořádné události s č.j.: 6-1828/2010/DI vydala toto doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, doporučuje všem provozovatelům drážní dopravy na dráhách železničních v ČR:

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

Je toto doporučení DI pro provozovatele drážní dopravy nějak závazné? Pokud ano, kdo kontroluje dodržování tohoto doporučení a kdy?

20. Jaká opatření by měla dělat SŽDC, pokud zjistí, že se v určitém úseku trati běžně pohybují chodci a dochází zde tedy k pravidelnému páchání přestupků?

21. Pokud se vlak blíží k železničnímu přejezdu (regionální trať, přejezd chráněn jen výstražným křížem) a strojvedoucí vidí, že se k přejezdu blíží automobil, má na tuto situaci nějak reagovat?

22. Kontroluje nějaký orgán správnost údajů v dokumentu "Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události - nehody", který vypracovává SŽDC? Kdo odpovídá za správnost údajů uvedených v dokumentu? Jaké následky mu hrozí za uvedení nepravdivých informací?

23. Je možnost nechat Drážní inspekci prověřit šetření provedené SŽDC?

Drážní inspekce jako povinný subjekt podle zákona č. 106/1999 Sb., podle § 14 odst. 5 písm d) zákona č. 106/1999 Sb., poskytuje následující informace, případně

v souladu s § 6 odst. 1 téhož zákona sděluje údaje umožňující vyhledání a získání zveřejněné informace, zejména odkaz na internetovou stránku, kde se informace nachází:

1. jedná se již o veřejně dostupnou informaci dostupnou na internetové adrese <http://www.dicr.cz/dokumenty>. Danou problematiku řeší zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění. V postavení národního bezpečnostního orgánu v České republice je Drážní úřad;
2. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
3. jedná se již o veřejně dostupnou informaci dostupnou na internetové adrese <http://www.dicr.cz/dokumenty>. Danou problematiku řeší § 4a odst. 1 a 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění;
4. Místo střetu se určí na základě šetření mimořádné události v místě jejího vzniku. Podkladem pro zjištění místa mohou být biologické ostatky, výpověď strojvedoucího, případně svědků, kusy oblečení, součástí drážního vozidla, které mohou na místě zůstat a jiné;
5. ano, pokud to vyžaduje šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události;
6. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
7. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
8. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
9. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
10. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
11. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
12. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
13. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
14. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;
15. jedná se již o veřejně dostupnou informaci dostupnou na internetové adrese <http://www.dicr.cz/dokumenty>. Danou problematiku řeší § 50 odst. 5 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, který obsahuje odkaz na jednotlivé skutkové podstaty přestupků, za které lze pokutu uložit. I v další části Vašeho dotazu se jedná o veřejně dostupnou informaci obsaženou v § 73 zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, v platném znění;

16. jedná se již o veřejně dostupnou informaci dostupnou na internetové adrese <http://www.dicr.cz/dokumenty>. Danou problematiku řeší § 36 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění;

17. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;

18. dle statistik Drážní inspekce nedošlo k úmrtí při 24 % střetů vlaku s osobou;

19. jedná se již o veřejně dostupnou informaci dostupnou na internetové adrese <http://www.dicr.cz/dokumenty>. Problematika bezpečnostního doporučení je řešena v § 53e zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění;

20. pro tento dotaz je vydáno Rozhodnutí podle § 15 odst. 1 zákona č. 106/1999 Sb., č. j. 6/2018/DI-2;

21. jedná se již o veřejně dostupnou informaci dostupnou na internetové adrese <http://www.dicr.cz/dokumenty>. Problematika železničních přejezdů, respektive křížení dráhy s pozemní komunikací je řešena v § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, a jednání strojvedoucího je upraveno v § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění;

22. jedná se již o veřejně dostupnou informaci dostupnou na internetové adrese <http://www.dicr.cz/dokumenty>. Problematika kontroly je řešena v rámci výkonu státního dozoru, jež je právně upravena v § 58 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění;

23. jedná se již o veřejně dostupnou informaci dostupnou na internetové adrese <http://www.dicr.cz/dokumenty>. Podle § 58 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, ve spojení s aktuálním znění vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, nelze nechat Drážní inspekci prověřit šetření provedené SŽDC.

Dále Vám sdělujeme, že u většiny otázek, u nichž bylo rozhodnuto o odmítnutí, se jedná o otázky spadající do působnosti dopravců, provozovatelů dráhy či Drážního úřadu, tedy mimo působnost Drážní inspekce.

S pozdravem

Ing. Petr Maikranz v. r.
ředitel Územního inspektorátu Ostrava