

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra práva**



**Diplomová práce**

Mimořádné události v železniční dopravě  
v právní úpravě a praxi v ČR

Autor: **Bc. Svatková Gabriela**

Vedoucí práce: **Mgr. Hájková Ivana**

Obor: Veřejná správa a regionální rozvoj

© Praha 2011

## **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma “Mimořádné události v železniční dopravě v právní úpravě a praxi ČR“ vypracovala samostatně za použití uvedené literatury a po odborných konzultacích s Mgr. Hájkovou Ivanou.

V Praze, duben 2011

.....  
Podpis

## **Poděkování**

Děkuji touto cestou jednak vedoucí diplomové práce Mgr. Hájkové za její cenné připomínky a rady, které mi poskytovala při konzultacích a během zpracování diplomové práce. Dále bych ráda poděkovala vrchnímu inspektorovi Ing. Nejmanovi z Generálního ředitelství Českých drah za poskytnutí statistických údajů týkající se mimořádných událostí na železnici.

**Mimořádné události v železniční dopravě v právní  
úpravě a praxi v ČR**

**The extraordinary event in a railway transport in the  
legal arrangement and a practise in the Czech  
republic**

## Mimořádné události v železniční dopravě v právní úpravě a praxi v ČR

### Shrnutí

Obsahem diplomové práce je přiblížení problematiky šetření mimořádných událostí v železniční dopravě, a to zejména orientace na nehody, týkající se střetů na železničních přejezdech. Zadané téma, které je bohužel neustále aktuální, vychází ze zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, který definuje pojem mimořádné události a nově povinnosti provozovatele dráhy a drážní dopravy, dále z vyhlášky č. 376/2006, o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách a v neposlední řadě z drážního předpisu ČD D17 a SŽDC Dp17 – předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, závazný pro všechny zaměstnance drah, který stanovuje svolávací plán při vzniku mimořádných událostí a postup šetření. Součástí svolávacího plánu jsou org. složky jako HZS, IBŽD, Drážní inspekce aj. Na základě mimořádnosti nehod jsou přivolávány další záchranné složky – tzv. IZS, složen z Policie ČR, Záchrané zdravotnické služby a HZS. Každá z těchto složek, i když jinak, se aktivně podílí na zdárném průběhu a šetření mimořádných událostí. Opomenuty nejsou ani správní orgány vykonávající státní dozor a vyhodnocují příčiny mimořádných událostí.

Praktická část se zabývá všeobecným vývojem v oblasti bezpečného provozování dráhy a vývojem mimořádných událostí na železničních přejezdech v letech 2008 a 2009. Získané poznatky jsou zhodnoceny a na jejich základě jsou vznesena preventivní opatření. Prezentované případové studie mají jediný cíl, poukázat na nebezpečí a často tragické následky, pokud řidiči podcení bezpečnost na železničních přejezdech.

**Klíčová slova:** mimořádná událost, nehoda, ohrožení, provozovatel dráhy, provozovatel drážní dopravy, drážní inspekce, železniční přejezd

## **Summary:**

The content of this thesis is to approach the issue investigate incidents in the rail transport, particularly the focus on accidents related to conflicts at the railway crossings. The specific topic that is unfortunately continually up to date, comes out of the law number 266/1994 collection about the railway system, which defines the notion of especial events and new duties of the track entrepreneur and the rail transport followed by decree number 376/2006, on the safety of the railway operation and the railway transport and procedures for dealing with incidents on the railways and ultimately on the rail regulation ČD D17 and SŽDC Dp17- Prescription for reporting and investigating incidents, mandatory for all railway employees , which provides corrective plan in case of extraordinary events and the investigation process. The part of the corrective plan are the operating organs like (FRS)HZS, IBŽD, the Railway Inspectorate and other. On the basis of exceptional accidents are called other emergency services - the so-called IRS, composed of police, emergency medical services, and FRS. Each of these components although it does not actively contribute to successful course and investigate incidents. Not be omitted or administrative authorities exercising state supervision and evaluate the causes of the extraordinary incidents.

The practical part deals with general developments in the the safe operation of the railway and the development of incidents on level crossings in 2008 and 2009. The obtained results are evaluated on the basis of preventive measures are raised. Presented case studies have one goal, to identify hazards and often tragic consequences when drivers underestimate the safety of railway crossings.

**Key words:** Incident, accident, the hazard, the railway operator, the rail transport operator, the Railway Inspectorate, the railway crossing (level crossings)

## **OBSAH:**

<b>1. ÚVOD.....</b>	<b>6</b>
<b>2. CÍL A METODIKA PRÁCE .....</b>	<b>8</b>
<b>3. PŘEHLED PLATNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY.....</b>	<b>10</b>
3.1 TERMINOLOGIE.....	14
3.2 ZÁKON Č. 266/1994 SB., O DRAHÁCH. ....	15
3.3 VYHLÁŠKA Č. 376/2006 SB., O SYSTÉMU BEZPEČNOSTI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY A POSTUPECH PŘI VZNIKU MU NA DRÁZE.....	18
3.3.1 OHLAŠOVACÍ POVINNOST .....	19
3.3.2. POSTUP PŘI ŠETŘENÍ MU Z POHLEDU DRÁŽNÍ ORG. SLOŽKY .....	20
3.3.3 SPIS MU .....	23
3.4 INSPEKTORÁT BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY .....	25
3.5 DRÁŽNÍ INSPEKCE .....	26
3.6 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY .....	30
3.7 OSTATNÍ ZÚČASTNĚNÉ SLOŽKY .....	33
3.7.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR (HZS) ČR.....	33
3.7.2 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM ČR.....	36
3.8 POLICIE ČR .....	41
<b>4. PŘÍPADOVÁ STUDIE – NEJČASTĚJŠÍ MU NA ÚZEMÍ ČR.....</b>	<b>46</b>
4.1 PROFIL SUBJEKTU SŽDC, S.O.....	46

4.2 PROFIL SUBJEKTU ČD, A.S. ....	48
4.3 VŠEOBECNÝ VÝVOJ A STAV V OBLASTI BEZPEČNOSTI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY V ROCE 2008 A 2009 .....	50
4.4 VÝVOJ A STAV V OBLASTI BEZPEČNOSTI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY V ROCE 2008 A 2009.....	58
4.5 PŘÍPADOVÉ STUDIE Z PRAXE.....	68
4.5.1 PŘÍPADOVÁ STUDIE Č. 1 .....	68
4.5.2 PŘÍPADOVÁ STUDIE Č. 2.....	71
4.5.3 PŘÍPADOVÁ STUDIE Č. 3 .....	74
<b>5. POZNATKY A JEJICH VYHODNOCENÍ.....</b>	<b>76</b>
<b>6. ZÁVĚR .....</b>	<b>82</b>
<b>7. SEZNAM LITERATURY .....</b>	<b>84</b>
<b>8. PŘÍLOHY .....</b>	<b>84</b>



## 1. ÚVOD

*„Každý si sám určuje svůj osud, ale i sám za to platí“*

*Euripides*

V současném moderním světě je doprava nedílnou součástí společnosti. Patří mezi nejstarší základní lidské organizované činnosti za účelem přemístění věcí, osob z jednoho místa do druhého. Její význam zasahuje do všech oblastí lidského života. „Nejstarším způsobem dopravy je chůze. Lidé se pěšky dopravují na kratší vzdálenosti, chůze na delší vzdálenost je spíše způsobem oddechu a trávení volného času. Historickým způsobem dopravy bylo využití zvířat k jízdě a k nošení nákladů. Moderní doba pak přinesla markantnější rozmach dopravy pomocí vozidel kolejových a silničních.“<sup>1</sup> „Možnosti, které dnes doprava nabízí cestujícím i přepravním jsou nepřehledné. Trend světové dopravy harmonicky spojuje rychlost, bezpečnost a v osobní dopravě k nim přidává požadavek pohodlí a kulturnosti cestování.“<sup>2</sup> Klady, které lze úspěšně přiřadit k železniční dopravě a rozšířit o další, velmi důležitý – pozitivní vliv na životní prostředí.

I přes tyto klady se bohužel železniční doprava nachází, na prahu nového tisíciletí, pod vlivem mnoha faktorů v hlubokém útlumu a úpadku převážně z hlediska ekonomického a společenského. Přímo souvislost na tomto stavu má i silniční doprava. S rozmachem motorismu, lidé začali využívat své plechové miláčky ke všemu, co souvisí s jejich pohybem. Počet registrovaných osobních automobilů v České republice (dále ČR) přesahuje již 3,5 milionů. Komunikace, které nebyly na takový nápor koncipovány, se potýkají s dennodenními problémy jako dopravní zácpy, prodražuje se jejich údržba či oprava. Nemalé finanční prostředky jsou pak vkládány do výstavby nových silnic a dálnic. Pokud pomíneme šíření hluku a znečišťování životního prostředí, zůstává nám nejpálčivější problém v podobě dopravních nehod. Výrazný vliv na jejich růstu mají neukáznění řidiči, jejich nezodpovědné chování a riskování a v neposlední řadě již

---

<sup>1</sup> ZELENÝ, Lubomír. *Doprava: dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická: Podnikohospodářská fakulta, 2000. 106 s.

<sup>2</sup> *Wwww.elnar.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-09-2]. Autodoprava. Dostupné z WWW: <[www.elnar.cz/autodoprava](http://www.elnar.cz/autodoprava)>.

zmiňovaný špatný stav komunikací a technický stav vozidel. Výsledkem jsou pak nevyčísitelné ztráty v podobě zmařených lidských životů. Na jedné straně chápeme dopravu jako nevyhnutelnou součást každé společnosti jejím prostřednictvím, jsou po staletí zajišťovány lidské potřeby, na straně druhé je nutné uvědomit si veškerá rizika s ní spojená, rizika, která lze souhrnně označit nehodovostí, mimořádnou událostí či obecně ohrožením bezpečnosti. Problematiku nehodovosti lze označit za celospolečenský a stále diskutovaným problémem, se kterým se setkáváme každý den.

Železniční doprava i přes relativní nárůst nehodovosti v určitých kategoriích mimořádných událostí, zůstává oproti dopravě silniční mnohem bezpečnější. Poměrně nízká četnost železničních nehod je však v porovnání s nehodami v silničním provozu co do následků vyvážena jejich rozsahem a závažností následků na životech a zdraví občanů i následcích na cizím majetku. „Za dobu své existence (počátky železniční dopravy na území ČR spadají do první třetiny 19. století) přepravila naše železnice stamiliardy cestujících a stamiliardy tun zboží. V současné době jí objemem přepravy patří 4. místo v Evropě. Vlastníkem většiny železničních tratí v ČR je stát, zastoupený státní organizací, Správa železniční dopravní cesty (dále SŽDC, s. o.). České dráhy, akciová společnost (dále ČD a.s.), jsou největším národním dopravcem. SŽDC, s. o. je garantem provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železničních drah ČR.“<sup>3</sup> SŽDC, s. o. zabezpečuje činnosti související s provozováním dráhy podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. o drahách a vyhlášky č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách. „Základní povinností dle zákona, je zvyšovat bezpečnost železničního provozu, předcházet vzniku mimořádných událostí, zpracovávat analýzy rizik bezpečnosti železničního provozu, realizovat výstupy z těchto analýz, ohlašovat, šetřit, vyhodnocovat mimořádné události a v neposlední řadě přijímat a realizovat opatření stanovená při uzavírání mimořádných událostí.“<sup>4</sup> Jelikož s vývojem nehodovosti na drahách nejsou SŽDC, s. o. a ČD a.s. spokojeni, jsou přijímány celé řady technologicko-organizačně-kontrolních opatření, neboť situaci v oblasti nehodovosti a bezpečnosti nelze podceňovat a bagatelizovat.

---

<sup>3</sup> [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz) [online]. 2009 [cit. 2010-09-6]. o-nas/zeleznice. Dostupné z WWW: <[www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr](http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr)>

<sup>4</sup> Výroční zpráva SŽDC, s.o. 2009, s. 18

## 2. CÍL A METODIKA PRÁCE

Cílem mé diplomové práce je systematicky a komplexně vymezit legislativní povinnosti při řešení (šetření) mimořádných událostí v drážní dopravě z pozice provozovatele dráhy a drážní dopravy. Cílem není pouze řešení problematiky v obecné, teoretické rovině, ale též zpracování ucelenější, pro drážní praxi, srozumitelnou metodickou příručku, která přispěje k celkové orientaci problematiky, k rychlosti a celkové efektivnosti při postupu vzniku mimořádných událostí. Je nutné si uvědomit, že nahlašování a posléze samotné vyšetřování železničních nehod, je pro všechny zainteresované velmi náročné jednak na jejich organizační schopnosti, znalosti a postupy při řešení mimořádných událostí. Terminologické vyjasnění základních pojmů, je bezpochyby nutností pro lepší srozumitelnost celé práce. V rámci rozboru české právní úpravy se zaměřím na veškerá ustanovení a právní instituty, které považuji z hlediska řešení mimořádných událostí za velmi důležité. Za zvláště důležitý cíl považuji analýzu roků 2008 a 2009 z hlediska mimořádných událostí na území ČR a jejich negativní následky, ze kterých jsou vyvozeny obecné závěry a v návaznosti na ně jsou vznesena některá doporučení. Zaměření diplomové práce bude směřovat na mimořádné události týkající se střetu na železničních přejezdech. V neposlední řadě se pokusím aplikovat v současné právní úpravě mnou vybrané mimořádné události do praxe.

Diplomová práce má následující logickou strukturu: teoretickou a praktickou část. Pro lepší přehlednost je práce celkově členěna do šesti, logicky a vzájemně navazujících kapitol. Teoretická část je koncipována tak, aby umožnila rychlou orientaci v daném problému. Při zpracování je využíváno jednak metody sekundární a na jejím základě metody specifické - studium dokumentů. Jedná se především o vědecká periodika s impakt faktorem, odborné časopisy a knihy, právní předpisy, elektronické zdroje, řadu podnikových dokumentů, pokynů a směrnic.

Praktická část zahrnuje analyticko-syntetickou metodu - práci s daty o nehodovosti v drážní dopravě na území ČR, která jsou k dispozici pouze na Generálním ředitelství ČD – O18. Dále je využito metod statistických, které slouží k vypracování analýzy mimořádných událostí. Pro lepší představu je použito grafického zpracování – tabulky a

diagramy znázorňující hlavní souvislosti s danou problematikou. Na praktickou část navazuje kapitola o získaných poznacích a vyhodnocení nejčastějších mimořádných událostí na území ČR v roce 2008 a 2009. Nesdílou součástí je i zamyšlení nad příčinami mimořádných událostí a přijetí objektivních preventivních opatření k předcházení a eliminaci vzniku mimořádných událostí.

### 3. PŘEHLED PLATNÉ PRÁVNÍ ÚPRAVY

Kardinálním právním předpisem, který se zabývá šetřením mimořádných událostí v současné době, je zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, který nabyl účinnosti dnem 1. ledna 1995. „Tento zákon vychází z nového od dosavadní úpravy zcela odlišného pojetí právní úpravy vztahů v oblasti drážní dopravy. Zákon byl několikrát novelizován. Aby bylo vyhověno požadavkům směrnice č.2004/49/ES, došlo v roce 2004 k poslední novelizaci zákona (č.103/2004 Sb.). V platnost vstoupila dnem vstupu ČR do Evropské unie (dále EU), tedy k 1. květnu 2004 a přinesla i zcela novou definici mimořádné události a povinnost pro provozovatele a dopravce při jejím vzniku. “<sup>5</sup> Zákon zavedl působnost a státní dozor, který vykonává Drážní úřad ve věcech drah. Po nabytí účinnosti se stal zákon českým právním řádem v oblasti železniční legislativy plně kompatibilní s právní úpravou Evropských společenství, tz. komparativní výhoda ČR účastnit se celého procesu přípravy a schvalování dokumentů EU. Tento zákon je platný doposud.

„V návaznosti na novelu zákona č. 266/1994 Sb., o drahách zpracovalo Ministerstvo dopravy vyhlášku č. 376/2006, o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách a vyhlášku č.377/2006 Sb., kterou se mění vyhláška č. 352/2004 Sb. o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému. Vyhlášky nabyly účinnosti dnem 1. 8. 2006. Vyhláška č. 376/2006 Sb. v plném rozsahu ruší a nahrazuje vyhlášku č.361/2001 Sb. o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě“<sup>6</sup> a v neposlední řadě zpracovává příslušné předpisy Evropského společenství. Součástí vyhlášky č. 376/2006 jsou vzory žádostí o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní nebo regionální, vzor žádosti vydání osvědčení dopravce. Dále klasifikace druhů mimořádných událostí, postup při jejich vzniku, opatření na místě mimořádných událostí, zjišťování příčin a okolností, vzory zpráv o výsledcích šetření příčin a následná opatření k předcházení vzniku mimořádných událostí.

---

<sup>5</sup> SOUŠEK, Jaroslav; STEHLÍK, Miroslav; WATRAS, Kamil. *Zákon o drahách s komentářem*. Olomouc: ANAG, 1995. s. 5

<sup>6</sup> Vědeckotechnický sborník ČD, a.s. č.24/2007 s. 1

Rovněž je důležité zmínit drážní předpis ČD D17 a SŽDC Dp17 – předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, který nabyl účinnosti dnem 1. 1. 2007 a aplikuje ustanovení zákona a vyhlášky na podmínky ČD a SŽDC. „K předpisu bylo vydáno Prováděcí opatření k předpisu – ČD 1/D17 a SŽDC DP17, ve kterém jsou uvedeny citace zákonů, norem a předpisů, metodické návody a postupy, vzory zápisů a tiskopisy ke konkrétnímu ohlašování, šetření, evidenci a uzavírání mimořádných událostí ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o drahách a vyhlášky Ministerstva dopravy č. 376/2006 Sb.“<sup>7</sup>

U přehledu platné právní legislativy nelze opomenout jednak zákon č.273/2008 Sb., o Policii ČR, jímž byl nahrazen předešlý zákon č. 283/1991 Sb. Tento legislativní krok byl nedílnou součástí reformy Policie ČR, s cílem celkové modernizace policie a její práce, která měla přinést větší autonomii, odpovědnost nižších článků Policie ČR a možnost vytváření vazeb s představiteli samosprávy aj.. V souvislosti s přijetím tohoto zákona byl vydán tzv. Změnový zákon č. 274/2008 Sb., neboť působnost Policie ČR byla obsažena v mnoha zákonech a bylo nutné provést její úpravu.

Vhodné je zmínit zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích, zvláště pak přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích §22, bod 9 - vjíždění na železniční přejezd. Opomenout nelze ani nový trestní zákoník č.40/2009, který nabyl účinnost k 1. 1. 2010 a současně byl zrušen původní trestní zákon z roku 1961. Tento zákon úzce souvisí se zákonem o drahách v jedné věci – v pojmu újma na zdraví. Důležitým identifikátorem bude trestní čin, nedbalost, ublížení na zdraví a těžká újma na zdraví, usmrcení z nedbalosti a ublížení na zdraví z nedbalosti.

Neméně důležitý je také zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který řeší problematiku bezpečnosti a plynulosti provozu na silnicích – konkrétně též povinnosti řidiče a chování na železničních přejezdech. „Vzhledem k tomu, že se silniční dopravy zúčastňují i osoby, které požadované znalosti předpisů pro silniční provoz v mnoha případech nemají anebo je úmyslně porušují, je proto přirozené, že jedním z nejčastěji páchaných přestupků zůstává i nadále právě přestupek proti bezpečnosti a

---

<sup>7</sup> Předpis SŽDC Dp17 – 1 *Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí*, s.9

plynulosti provozu na pozemních komunikacích.“<sup>8</sup> Pro úplnost je nutno uvést zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (dále IZS), který stanoví základní složky systému – Hasičský záchranný sbor (dále HZS), Zdravotnická záchranná služba a Policie ČR a jejich působnost. „Právní postavení jednotlivých složek není zavedením IZS dotčeno. Jejich práva, povinnosti, odpovědnost a systém řízení vyplývají z jednotlivých právních předpisů (zákon č. 238/2000 Sb. o HZS ČR, zákon, č. 273/2008 Sb. o Policii ČR, vyhláška Ministerstva zdravotnictví ČR č.434/1992 Sb., o zdravotnické záchranné službě).“<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha: Linde, 2006. s. 15

<sup>9</sup> PANOCHA, Václav. *Integrovaný záchranný systém (HZS) v České republice*. Praha: TRIVIS, a.s., 1997. s. 10

### 3.1 TERMILOGIE

Pro lepší pochopení a dosažení lepší orientace v textu diplomové práce je nutné vysvětlení některých termínů, vycházející ze zákona č.266/1994 Sb. o drahách:

- dráha - cesta určená k pohybu drážních vozidel
- drážní zařízení – zařízení potřebné k provozování dráhy či drážní dopravy
- drážní vozidlo - dopravní prostředky pohybující se na kolejové součásti
- „ provozovatel dráhy - fyzická nebo právnická osoba, provozující dráhu, tj. provádí činnosti, kterými se dráha zabezpečuje a obsluhuje a zároveň organizuje drážní doprava, každá dráha může mít vždy jednoho provozovatele, který je držitelem úředního povolení pro danou dráhu, úřední povolení vydává příslušný drážní úřad, provozovatel dráhy je ke své činnosti smluvně pověřen vlastníkem dráhy, pokud jím není sám, vlastníkem dráhy je v naprosté většině stát zastoupený SŽDC, s. o., ta je i od 1. 7. 2008 provozovatelem dráhy, původním provozovatelem dráhy byly ČD, a.s., provozovateli několika kratších regionálních drah a vleček jsou však jiné subjekty, kteří jsou na nich zpravidla i hlavním provozovatelem dopravy např. Viamont, a.s., OKD - Doprava, a. s., Jindřichohradecké místní dráhy,
- provozování drážní dopravy - činnost, při níž mezi provozovatelem (dopravcem) a osobou, vzniká právní vztah, předmětem právního vztahu je přeprava osob, zvířat a věcí anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů (zákon č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání), drážní dopravu může provozovat fyzická nebo právnická osoba, která je na základě osvědčení dopravce a licence vydaných příslušným drážním správním úřadem oprávněna provozovat drážní dopravu na dráze, pro kterou byla licence vydána, provozovatel drážní dopravy může být na dané dráze zároveň i provozovatelem dráhy, největším provozovatelem osobní dopravy jsou ČD, a.s., původně byly významným dopravcem i v dopravě nákladní, ta je však od 1. 12. 2007 včleněna do nové dceřinné společnosti ČD, Cargo a.s. a to především z důvodu často kritizovaného křížového financování ztrátové osobní dopravy ziskem z nákladní dopravy, mezi



největší soukromé dopravce patří společnost Viamont, a.s., OKD - Doprava, a.s., Veolia Transport Morava, a.s., Railtrans, s.r.o., KŽC - Doprava, s.r.o.,“<sup>10</sup>

- železniční přejezd – definuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, §2 jako místo, kde se úrovně kříží pozemní komunikace se železnicí

---

<sup>10</sup> SVATKOVÁ, Gabriela. *Právní úprava podnikání v železniční dopravě*. Praha, 2009. s. 15 Bakalářská práce. Česká zemědělská univerzita.

### 3.2 ZÁKON č. 266/1994 Sb., O DRAHÁCH

Novela zákona z roku 2004 nově definuje pojem mimořádná událost v drážní dopravě - §49. Mimořádnou událostí může být nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě. „Obecně nehodou v drážní dopravě je mimořádná událost, k níž došlo při provozování drážní dopravy, a to pouze v souvislosti s pohybem drážního vozidla. Ohrožení v drážní dopravě ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost nebo plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a zařízení.“<sup>11</sup> Pro potřeby statistického zjišťování se mimořádně události od roku 2006 nově dělí do tří skupin (více Vyhláška č.376/2006 Sb.).

#### **Kategorizace mimořádných událostí pro statistické potřeby:**

##### **• MU skupina A – závažné nehody**

- „A1 srážka drážních vozidel s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu (škoda dosahující částky nejméně 5.000.000 Kč),
- A2 vykolejení drážního vozidla s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu (škoda dosahující částky nejméně 500.000 Kč),
- A3 najetí drážního vozidla na překážku na dopravní cestě dráhy s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu.

##### **• MU skupina B – nehody**

- B1 srážka drážních vozidel s následkem menšími než u závažné nehody,
- B2 vykolejení drážního vozidla s následky menšími než u závažné nehody,
- B3 najetí drážního vozidla na překážku na dopravní cestě dráhy s následky menšími než u závažné nehody (překážkou může být každé těleso nebo zvíře nacházející se v průjezdném průřezu),
- B4 střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly, včetně střetnutí vozidel s chodci na úrovnovém křížení dráhy s pozemní komunikací,
- B5 střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly mimo úrovnové křížení dráhy s pozemní komunikací,

---

<sup>11</sup> SOUŠEK, Jaroslav; STEHLÍK, Miroslav; WATRAS, Kamil. *Zákon o drahách s komentářem*. Olomouc: ANAG, 1995. s. 82

- B6 střetnutí pohybujícího se drážního vozidla s osobou mimo úrovně křížení dráhy s pozemní komunikací mající za následek smrt nebo újmu na zdraví,
- B7 požáry drážních vozidel s následkem nejméně značné škody,
- B8 jiné MU na zařízení dráhy, k nimž došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem nejméně značné škody,
- B9 blíže nespécifikované MU, vzniklé v souvislosti s pohybem drážních vozidel s následkem smrti či újmy na zdraví,
- B10 blíže nespécifikované MU, vzniklé v souvislosti s pohybem drážních vozidel s následkem nejméně značné škody (pojem značné škody blíže definuje trestní zákoník č.40/2009 Sb.)

• **MU skupina C – ohrožení**

- C1 srážka drážních vozidel s následky menšími než u závažné nehody a nehody,
- C2 vykolejení drážního vozidla s následky menšími než u závažné nehody a nehody,
- C3 najetí drážního vozidla na překážku na dopravní cestě dráhy s následky menšími než u závažné nehody a nehody,
- C4 střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly, včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovněm křížení dráhy s pozemní komunikací s následky menšími než u nehody,
- C5 střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly mimo úrovně křížení dráhy s pozemní komunikací s následky menšími než u nehody,
- C6 nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu,
- C7 požáry drážních vozidel s následky menšími než u nehody,
- C8 předčasná změna návěstního znaku hlavního návěstidla,
- C9 lom kolejnice,
- C10 vybočení kolejnice,
- C11 lom kola nebo nápravy drážního vozidla,
- C12 nezajištěná jízda drážního vozidla,
- C13 ujetí drážního vozidla,
- C14 jízda drážního vozidla při otevřeném přejezdu,

- C15 roztržení vlaku,
  - C16 selhání zabezpečovacích systémů,
  - C17 únik nebezpečné věci při její přepravě,
  - C18 ohrožení bezprostředním rizikem úniku nebezpečné věci při její přepravě,
  - C19 blíže nspecifikované MU, vzniklé v souvislosti s pohybem drážního vozidla s následky menšími než u nehody,
  - C20 blíže nspecifikované MU, vzniklé bez souvislosti s pohybem drážního vozidla s následky menšími než u nehody.
- **MU, které se šetří, ale nevidují se**
- C21 blíže nspecifikované MU, vzniklé bez souvislosti s pohybem drážního vozidla s následkem újmy na zdraví, popř. smrt osoby v obvodu dráhy.<sup>12</sup>

Mimořádné události kategorie C se považují za jiné MU než u kategorie A a B. Pro lepší orientaci je nutné dodat, že mimořádná událost může být i současně dopravní nehodou, a to v provozu na pozemních komunikacích, například dojde-li ke střetu na železničním přejezdu.

Zákon o drahách ukládá provozovateli dráhy a dopravci povinnost oznamovat každou mimořádnou událost, a to Drážní inspekci, v případě nehody příslušnému útvaru Policie ČR. Dále musí být zajištěno místo mimořádné události a provedení dokumentace stavu v době nehody. Zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí a činit opatření k jejich prevenci (kontroly proti nehodovým opatřením, proškolení zaměstnanců o příčinách vzniku mimořádných událostí aj.). Uvolnění dráhy (odstranění překážek z kolejí) jsou povinni až po souhlasu Drážní inspekce. „Novela zákona nově stanoví provozovateli dráhy a drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální, povinnost předložit do 30. 6. kalendářního roku Drážnímu úřadu Výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy za uplynulý kalendářní rok.“<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Pokyn generálního ředitele SŽDC, s. o., č. 11/2008 – novelizace 01/2009 ve znění Změny č. 3

<sup>13</sup> VAŠÁTKO, Jaroslav. *Ročenka Českých drah, a. s.*. Praha : GRAND Princ, spol s.r.o., 2007. s. 80

### **3.3 VYHLÁŠKA č. 376/2006 Sb., O SYSTÉMU BEZPEČNOSTI MPROVOZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY A POSTUPECH PŘI VZNIKU MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ NA DRAHÁCH**

Vyhláška č. 376/2006 Sb. rozpracovává ustanovení zákona o drahách, určuje postup při vzniku mimořádných událostí, opatření na místě vzniku, příslušnost ke zjišťování příčin a okolností, opatření určená k předcházení vzniku, stanoví odpovědnost vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců provozovatele dráhy za bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy a v neposlední řadě vzory evidenčního listu o přehledu vyskytlých mimořádných událostí, vzory žádostí o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní nebo regionální, vzor žádosti o vydání osvědčení dopravce a vzor zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události (vzory žádostí budou pro lepší orientaci zařazeny do příloh diplomové práce). Součástí této vyhlášky bylo nové zavedení kategorizace mimořádných událostí. „Aby požadavky tohoto legislativního ustanovení byly dodržovány, musely být zapracovány do soustavy předpisů ČD, a.s. a SŽDC, s. o.. Dne 1. 1. 2007 nabyl účinnost předpis ČD D 17 a k 1. 7. 2008 předpis SŽDC DP17. K předpisu vydal ředitel odboru bezpečnosti železniční dopravy Generálního ředitelství tzv. Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí ČD D 1/17 a SŽDC DP17, které činnosti při šetření mimořádných událostí dále rozpracovává.“<sup>14</sup> Předpis ČD D 17 a SŽDC Dp 17 je závazný pro:

- zaměstnance ČD a SŽDC
- organizační složky ČD a SŽDC
- dceřiné společnosti ČD
- subjekty mimo ČD a SŽDC na základě smluvního vztahu

---

<sup>14</sup> Vědeckotechnický sborník ČD, a.s. č.24/2007

### 3.3.1 OHLAŠOVACÍ POVINNOST

Každá osoba ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy či drážní dopravy a podílející se na provozování dráhy, je povinna ze zákona neprodleně ohlásit vznik mimořádné události (telefonicky, radiovým zařízením popř. ústně, následně elektronickou formou provozovateli dráhy či drážní dopravy) a to na určené ohlašovací pracoviště. Tato pracoviště jsou zřizována provozovatelem dráhy či drážní dopravy. Umístění těchto pracovišť musí být známo každému zaměstnanci. Příkladem mohou být pracoviště výpravčích, dispečerů apod. Ohlášení musí být provedeno bez zbytečné prodlevy, z důvodu zabránění vzniku dalších škod. Je nutno uvést stručný popis, následky, jméno ohlašovatele, název provozovatele dráhy či drážní dopravy a telefonické spojení na něj. Mimořádná událost je hlášena jednotlivým složkám dle důležitosti (dle jednotlivých úrovní) a na základě ohlašovacího rozvrhu.

- Drážní inspekci
- Policii ČR, jde-li o mimořádnou událost s následkem smrti, újmy na zdraví či značné škody na majetku, životním prostředí
- Operačnímu středisku HZS SŽDC
- Zdravotní záchranné službě
- dispečerovi RCP
- RIBŽD popř. IBŽD
- samotní zaměstnanci nesmí podávat informace o mimořádné události sdělovacím prostředkům a veřejnosti, k tomu jsou oprávněni pověřené osoby, SŽDC či ČD – generální ředitel, náměstek, tiskový mluvčí, ředitel IBŽD, popř. velitel zásahu HZS SŽDC

### 3.3.2 POSTUP PŘI ŠETŘENÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI Z POHLEDU DRÁŽNÍ ORGANIZAČNÍ SLOŽKY

„Šetření mimořádné události je nutné zahájit ihned po splnění ohlašovací povinnosti. Samozřejmostí je zákaz pohybu s veškerými zúčastněnými vozidly, manipulace s ovládacími prvky, jakákoliv obsluha zařízení a přemísťování věcí.“<sup>15</sup> Vlastní šetření a stanovení odpovědnosti definuje Předpis Dp17 jako soubor činností, které zajistí pověřená osoba provozovatele dráhy nebo drážní dopravy:

- ohledání mimořádné události, vyhotovení náčrtku s vyznačením původní situace, popř. zdokumentovat technickými prostředky, označit místa, polohy věcí či osob, které bylo nutno přemístit, „při ohledání místa se postupuje zásadně ve směru jízdy drážního vozidla před mimořádnou událostí, k označení zvláště důležitých míst použít vhodné symboly (čísla, písmena abecedy)“<sup>16</sup>
- shromáždění dokumentace a záznamů (pomocníkem je tzv. Obal mimořádné události), povinnost pověřené osoby umožnit zaměstnancům Drážní inspekce nahlížet do všech dokumentů, záznamů výpovědí osob aj., pořizovat z nich kopie či fotodokumentaci
- měření na místě mimořádné události, komisionální prohlídky a zápisy, (pověřená osoba musí být fyzicky přítomna a dozírat na správnost měření nebo měření provádí sama), v komisionálním zápisu je uveden stav drážního zařízení, jeho funkčnost a naměřené hodnoty, pro lepší orientaci lze uvést příklad u sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, u kterého se zjišťuje elektronický záznam o činnosti hradlových závěrů a světelné indikace v době mimořádné události (velmi důležité při dokazování funkčnosti při střetu na železničních přejezdech), odklizovací práce jsou přípustné až po příchodu orgánů činných v trestním řízení, jakož to zaměstnanec drážní inspekce, souhlas s odklizením pak vydává velitel zásahu složek integrovaného záchranného systému (Hlava IV Organizace záchranných a

<sup>15</sup> Předpis SŽDC Dp17- *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí*, s. 14

<sup>16</sup> Předpis SŽDC Dp17-1, *Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí*, s. 12

likvidačních prací v místě zásahu, §19 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému), velitel zásahu, vedoucí odklizovacích prací a pověřená osoba musí být viditelně označena (velitel zásahu páskou červenou na rukávu, vedoucí bílou a pověřená osoba identifikačním štítkem – „Pověřená osoba – nehodová pohotovost“), v případě mimořádné události, u které není nutný zásah těchto složek, uvedení do původního stavu je přípustné až po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo drážní dopravy (§49 zákona č. 266/1996 Sb., o drahách)

- sepsání zápisu se zaměstnanci, vyžádání identifikace zúčastněných osob, včetně orientační dechové zkoušky na použití alkoholu nebo jiných návykových látek, v případě pozitivního testu zajistí pověřená osoba odborné lékařské vyšetření pro další vyšetřování
- zjištění škody, tzv. prvotní odhad (na místě) a dále komisionální odhad (nejpozději do 20 dnů od vzniku mimořádné události), součástí odhadu je i rozsah poškození, materiálové a mzdové náklady a amortizace
- objektivní vyhodnocení záznamů, odborná manipulace se záznamovými zařízeními
- stanovení příčiny a odpovědnosti za vznik mimořádné události, „vyžaduje-li to povaha a složitost šetření mimořádné události, může pověřená osoba přizvat ke konzultaci další odborníky či specialisty, jako příčina se uvede skutečnost, která bezprostředně způsobila nehodový děj, stanovení příčin mimořádné události a odpovědnosti za její vznik je podkladem pro vypracování preventivních opatření“<sup>17</sup>, úkolem pověřené osoby je vytvoření návrhu odpovědnosti podle věcné příslušnosti za vznik mimořádné události na základě platných právních předpisů, jedná-li se o vážnější nehodu, odpovědnost za vznik mají v rukou orgány v trestním řízení
- definice skupin mimořádných událostí (mimořádné události skupiny A, B, C)
- vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádných událostí je záležitostí jednak provozovatele dráhy „vyhodnocení předkládá pověřená osoba vedoucímu zaměstnanci provozovatele dráhy či drážní dopravy, Drážní inspekci, Drážnímu úřadu, Policii ČR, HZS, příslušnému dopravci, součástí navrhované odpovědnosti

---

<sup>17</sup> Předpis SŽDC Dp17-1, *Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí*, s. 15



je i návrh nápravných opatření včetně termínu realizace<sup>18</sup>, v konečné fázi se na vyhodnocení podílí dle povahy mimořádné události statutární orgány - Inspektorát bezpečnosti drážní dopravy (dále IBŽD) a Inspektorát drážního úřadu, mající na starosti oblast BOZP, pokud dojde k rozporu s návrhem vyhodnocení, vrací se návrh zpět k pověřené osobě k přepracování, po odsouhlasení vyhodnocení je vedoucí zaměstnanec povinen splnit daná opatření ve stanoveném termínu (nezbytností je prokazatelné seznámení svých zaměstnanců se vznikem a příčinou mimořádné události), o jejich provedení písemně zpraví pověřenou osobu a své nadřízené

- v neposlední řadě podílet se na co nejrychlejším obnovení sjízdnosti dráhy popř. zajištění náhradní dopravy.

---

<sup>18</sup> Předpis SŽDC Dp17, *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí*, s. 28

### 3.3.3. SPIS MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Každá mimořádná událost, která je šetřena na základě předpisů SŽDC, s. o. DP17 a ČD, a.s. D17, musí mít svůj spis. Pověřená osoba provozovatele dráhy a drážní dopravy spis zakládá, vede a ukončuje. Nahlížet do spisu smí pouze statutární orgán provozovatele dráhy či drážní dopravy nebo jím pověřené osoby. Pověřené osoby jsou na požádání povinny poskytnout spis Policii ČR, popř. orgánům státní správy Drážní inspekci či Drážnímu úřadu. „Na přední straně spisu je uvedeno datum, místo vzniku, název organizační složky provozovatele dráhy nebo drážní dopravy, jméno pověřené osoby a kategorie mimořádné události pro statistické potřeby SŽDC, s.o.“<sup>19</sup> Veškeré statistické přehledy vede IBŽD. Pomůckou pro kompletnost spisu je Obal mimořádné události, nebo-li souhrn předepsaných pomůcek, dokumentů a tiskopisů pro šetření mimořádné události a je veden na každém ohlašovacím pracovišti, tak, aby byl neustále k dispozici k nahlédnutí. Obsah spisu:

- hlášenka ze dne mimořádné události
- náčrtek, vhodnější je fotodokumentace
- zápis z ohledání místa mimořádné události, zápis o ohledání zabezpečovacího zařízení
- zápisy se zúčastněnými zaměstnanci včetně výsledků zkoušek na alkohol a jiné toxické látky
- dokumentaci vlakovou a dopravní
- při vykolejení drážního vozidla – vyšetření železničního svršku
- komisionální zápis o stavu drážního zařízení a odhad
- seznam zraněných popř. usmrcených osob
- vyhodnocení
- přijatá opatření
- veškeré originály záznamových zařízení, CD, DVD a jiné formy

---

<sup>19</sup> Předpis SŽDC, s. o. Dp17, *Prováděcí opatření pro hlášení a šetření mimořádných událostí*, s. 30

Každý spis musí být archivován nejméně po dobu 5 let a to na místě, kdo jej šetřil. Skartace se provádí na základě Spisového a skartačního řádu SŽDC a ČD. Roční statistické přehledy se neskartují.

### 3.4 INSPEKTORÁT BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY (IBŽD)

„IBŽD spadá pod Odbor 18 (O18) generálního ředitelství ČD, a.s. Inspektorát zajišťuje činnosti uložené v zákoně č.266/1994 Sb., o drahách, §49, zabezpečuje povinnosti provozovatele dráhy či drážní dopravy na základě vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádné události na dráze a interního předpisu ČD D 17- Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí.“<sup>20</sup> O18 zajišťuje šetření a zpracování evidenčních přehledů o mimořádných událostech jednak pro České dráhy, pro 22 provozovatelů dráhy a dopravců a pro dceřiné společnosti. Největšími smluvními partnery jsou – SŽDC, s. o. (jako největší provozovatel dráhy) a ČD Cargo, a.s. (gigant v nákladní železniční dopravě). „Významným podílem přispívá i do oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a provádí kontrolní činnost. Stěžejní činností je šetření mimořádných událostí, smrtelných a závažných pracovních úrazů. Informace o stavu a vývoji nehodovosti jsou předávány nejvyššímu managementu – Představenstvu Českých drah.“<sup>21</sup> O18 je ze zákona o drahách povinen zpracovat výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, vyhodnotit bezpečnostní cíle a vyhotovit evidenční přehled vždy za uplynulý kalendářní rok. Výroční zpráva musí být zpracována do 30. 6. následujícího kalendářního roku a je předložena Drážnímu úřadu. Veškeré údaje jsou využity k porovnání nehodovosti v rámci ČR a celého Evropského společenství.

---

<sup>20</sup> VAŠÁTKO, Jaroslav. *Ročenka 2008/2009 skupiny České dráhy*. Praha:GRAND PRINC, a.s., 2009. s. 109

<sup>21</sup> VAŠÁTKO, Jaroslav. *Ročenka 2008/2009 skupiny České dráhy*. Praha:GRAND PRINC, a.s., 2009. s. 110,111

### 3.5 DRÁŽNÍ INSPEKCE

„Drážní inspekce byla zřízena ustanovením § 53a zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění zákona č. 77/2002 Sb., jako organizační složka státu a zahájila svou činnost 1. 1. 2003, jednalo se o jednu z prvních institucí tohoto typu v EU. Drážní inspekce je součástí seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost v oboru doprava a plní funkci nezávislého národního orgánu pro odborné šetření příčin mimořádných událostí (nehod) v drážní dopravě, nejen na drahách železničních, ale i tramvajových, trolejbusových, lanových a speciálních (metro) a zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí.“<sup>22</sup> Jako vyšetřovací orgán je nezávislý na provozovateli drah a drážní dopravy. Sídli v pěti největších městech ČR – Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, České Budějovice a zaměstnává přes pět desítek vrchních inspektorů. Činnost Drážní inspekce řídí Generální inspektor – statutární orgán Drážní inspekce, který na základě zákona č. 219/2000Sb., o majetku ČR a jejím vystupování v právních vztazích, plní všechny úkony vedoucího organizační složky. Funkci generálního inspektora plní v současné době Mgr. Roman Šigut. Drážní inspekce je tvořena čtyřmi územními inspektoráty (viz. níže).



<sup>22</sup>Www.dicr.cz [online]. 2008 [cit. 2010-09-20]. Drážní inspekce. Dostupné z WWW: <www.dicr.cz>.

„K územním inspektorátům jsou přiřazeny jednotlivé kraje ČR:

#### Územní inspektorát Praha

- Hlavní město Praha
- Královéhradecký
- Liberecký
- Středočeský
- Ústecký

#### Územní inspektorát Brno

- Jihomoravský
- Pardubický
- Vysočina
- Zlínský (jih)

#### Územní inspektorát Ostrava

- Moravskoslezský
- Olomoucký
- Zlínský (sever)

#### Územní inspektorát Plzeň

- Jihočeský
- Karlovarský
- Plzeňský<sup>23</sup>

Hlavní činnost Drážní inspekce:

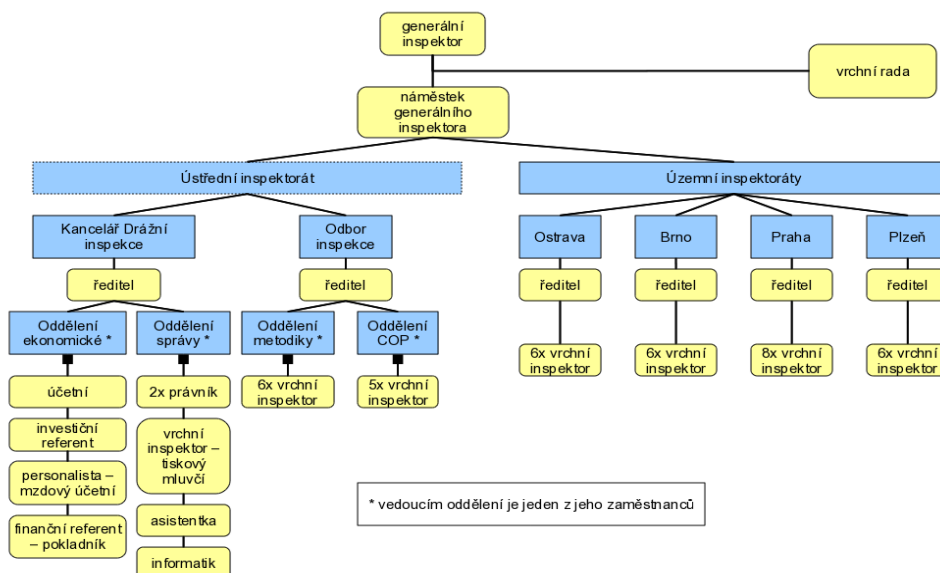
- **zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí**, prvořadý úkol Drážní inspekce s cílem zjistit příčinu nehody a zabránit následnému opakování, u méně závažných nehod Drážní inspekce vykonává dozor nad správností šetření provozovatele dráhy či drážní dopravy, přičemž garantuje správnost v jeho postupu, na základě poznatků z vyšetřování nařizuje preventivní opatření provozovatelům předává doporučení Drážnímu úřadu, který byl měl k doporučení přihlédnout při vydávání licencí či osvědčení

---

<sup>23</sup> *Www.dicr.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-09-20]. O-drazni-inspekci. Dostupné z WWW: <[www.dicr.cz](http://www.dicr.cz)>.

- **zjišťování nedostatků ohrožujících bezpečnost**, jedná se o vysoce odpovědné poslání, „ročně je provedeno cca. čtyři tisíce státních dozorů, touto systematickou a důslednou kontrolou přispívají ke zvyšování bezpečnosti na drahách, příkladem může být spolupráce s krajskými komisemi, které rozdělují finanční prostředky určené ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech dle vytypovaných lokalit Drážní inspekce, obecně bezpečnost na železničních přejezdech je také prioritním úkolem současnosti,<sup>24</sup> poznatky jsou také zakomponovány do právních předpisů připravované Ministerstvem dopravy
- **výkon státního dozoru ve věcech drah** rozdělujeme na oznámený, neoznámený, následný, na mimořádné události, zjistí-li Drážní inspekce při tomto výkonu nedostatky, vyzývá provozovatele dráhy nebo drážní dopravy k jejich odstranění. Odstranění musí proběhnout ve stanoveném termínu. O nedostatku je dále informován příslušný Drážní úřad, který povoluje činnost provozovatele či dopravce a může zahájit i správní řízení

Organizační řád Drážní inspekce:



Zdroj: <http://www.dicr.cz/organizacni-rad-drazni-inspekce>

<sup>24</sup> [www.dicr.cz](http://www.dicr.cz) [online]. 2008 [cit. 2010-09-21]. O-drazni-inspekci. Dostupné z WWW: <[www.dicr.cz](http://www.dicr.cz)>.

Drážní inspekce se v posledních letech úspěšně zapojila do mezinárodního projektu, jejímž cílem je zajištění větší bezpečnosti na železničních tratích. ČR se úspěšně zařadila mezi ostatní státy EU. Dále je členem Evropské železniční agentury (ERA – European Railway Agency, zřízena v dubnu 2004, plný provoz od roku 2006), zastřešující národní vyšetřovací orgány v Evropě. Díky svému úsilí a pečlivosti, kterou Drážní inspekce věnuje při řešení mimořádných událostí na železnici, se vypracovala mezi úplnou evropskou špičku. V neposlední míře lze vyzdvihnout, Drážní inspekci vytvořenou, databázi nehod, kterou využívá řada členů ERA.



### 3.6 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY

Každý rok drážní inspekce vykazuje na základě podkladů vypracovaných IBŽD statistiku nehodovosti v železniční dopravě. V uplynulých letech dochází k enormnímu nárůstu střetů účastníků silničního provozu s drážním vozidlem na železničních přejezdech. Alarmující je průměr každého sedmého tragicky zemřelého člověka na železničním přejezdu. §6, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách definuje přejezd jako křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni koleje, křížení musí být viditelně označeno a zabezpečeno. O způsobu a rozsahu zabezpečení odpovídá Drážní úřad, který tento problém řeší ve spolupráci s Policií ČR, se Správou údržby silnic aj.. „V ČR je na 8300 železničních přejezdů na 9500 km tratí. Každý z nich musí odpovídat příslušným zákonům, normám a vyhláškám a stejně tak jsou určena pravidla pro užívání tohoto zařízení účastníky silničního provozu.“<sup>25</sup>

Drážní doprava má vždy přednost před provozem na pozemní komunikaci. „Toto zákonné ustanovení (zákon č. 266/1994 Sb. o drahách) má logické a přirozené opodstatnění. Brzdné možnosti kolejového vozidla jsou nepoměrně horší než u vozidla silničního. Při rychlosti vlaku 100km/h pak činí zábrzdná vzdálenost okolo 1km.“<sup>26</sup> Stejná podmínka v přednosti, je zakotvena i v zákoně č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, §27, §28 a §29. Znalost těchto paragrafů by měla být pro každého účastníka silničního provozu naprostou samozřejmostí. §27 zakazuje řidiči zastavení či dokonce stání na železničním přejezdu, §28 přikazuje řidiči počínat si zvláště opatrně při bezpečném přejíždění železničního přejezdu, řidiči přejíždí v pořadí tak, jak přijeli za sebou, je zakázáno předjíždět, otáčet se a couvat, nejvýše povolená rychlost při dojezdu (50m před železničním přejezdem) a přejíždění je 30km/h u neosvětleného přejezdového zabezpečovacího zařízení, zde je umístěna značka - Stůj, dej přednost v jízdě!. 50km/h je povoleno u přejezdového zabezpečovacího zařízení s přerušovaným bílým světelným signálem. Pokud dojde k zastavení vozidla na železničním přejezdu, je povinnost řidiče, co nejrychleji vozidlo odstranit mimo trať, pokud by k tomu nedošlo, řidič je povinen neprodleně informovat nejlépe Itísňovou linku 112. §29 zakazuje vjíždět na železniční přejezd, vidí-li řidič střídavě přerušovaná červená světla signalizace, výstraha může být

<sup>25</sup> Prevence bezpečnosti na železničních přejezdech. *Doprava: ekonomicko-technická revue*. 2008, 5, s. 17,18

<sup>26</sup> Přejezdy věci nás všech. *Železničář : Týdeník skupiny České dráhy, a.s.*. 27.5.2010, XVII, 21, s. 4.

dávána i přerušovaným zvukem, zde je na místě dodat, že rozhodující na železničních přejezdech jsou světla, zvonky, houkačky a závory jsou pouze doplňkem, dále dochází-li ke sklápění či zdvižení závor, je-li slyšet přijíždějící vlak a celkově dojde-li k situaci, která neumožňuje bezpečné přejetí železničního přejezdu. Obdobně by se měl chovat i cyklista popř. chodec. „Pokud dojde k jakému-koliv porušení, řeší tuto problematiku zákon č. 200/1990 Sb. o přestupcích, zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích nebo trestní zákoník č.40/2009 Sb.“<sup>27</sup>

Bezpečnost železničních přejezdů má za úkol provozovatel dráhy – SŽDC, s.o., který je povinen jej prověřovat pravidelnými prohlídkami (stav konstrukce přejezdu, rozhledové poměry a funkčnost zabezpečovacího zařízení). Dnešní přejezdová zabezpečovací zařízení (umístěná na některých silnicích I. a II.třídy), využívají elektronické prvky, na jejich základě je činnost přejezdu neustále kontrolována a v případě mimořádné události, může být jeho funkčnost zpětně vyhodnocena na základě vlastního záznamového zařízení a tím se usnadní vyřešení nehody. Bohužel ne všechny železniční přejezdy v ČR jsou již takto zabezpečené. Polovina z celkového počtu cca. 8300 přejezdů, jsou přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem. „Každý rok vyčleňuje SŽDC, s.o. část těchto přejezdů na rekonstrukci a alespoň osazení samotnými světly bez závor. Závorami jsou pak přednostně vybavovány dvou a vícekolejové přejezdy na silnicích I.třídy a přejezdy se zvýšeným počtem nehod Podstatným krokem bylo i očíslování všech železničních přejezdů na území ČR a tím i větší šance na rychlejší pomoc IZS. Každý železniční přejezd má od 1.8.2009 přiděleno své identifikační číslo.“<sup>28</sup> „Číslo je jedinečné a nezaměnitelné. Tvar čísla přejezdu na dráze vlastněné státem je P1,P2,P3 až P9000 (P jako přejezd), tvar čísla přejezdu na dráze nevlastněné státem P9001 až P9999, v případě vlečky P10000 až P99999 (vždy pětimístní číslo na vlečce). Je-li přejezd zrušen, jeho číslo se znovu nepřiděluje a zůstává neobsazeno.“<sup>29</sup> Databázi těchto čísel mají k dispozici všechny složky IZS (včetně polohy přejezdu, GPS souřadnic a kontakt na zaměstnance drah). Za centrální evidenci

---

<sup>27</sup> KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. Praha: Linde, 2006. s. 22

<sup>28</sup> *Www.silnice-zeleznice.cz* [online]. 2009-03-09 [cit. 2010-10-04]. Článek/audio-zvysovani-bezpecnosti-na-zeleznicnich-prejezdech-v-cr. Dostupné z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/audio-zvysovani-bezpecnosti-na-zeleznicnich-prejezdech-v-cr>>.

<sup>29</sup> *Www.prejezdy.eu* [online]. 2009 [cit. 2010-09-24]. Cislovani.php. Dostupné z WWW: <[www.prejezdy.eu/cislovani.php](http://www.prejezdy.eu/cislovani.php)>.

odpovídá SŽDC, s.o. Za zajištění a nalepení čísla a barevného provedení zodpovídá vlastník dráhy. V případě potřeby, např. uvíznutí vozidla na železničním přejezdu, je potřeba, co nejrychleji opustit vozidlo a pokusit se jej odstranit min. 2,5 m od osy koleje. V případě problému s odstraněním, ihned volat tísňovou linku 112 a sdělit číslo přejezdu operátorovi IZS, který je schopen přesně identifikovat polohu přejezdu, avízovat dispečera, který rychlým jednáním může odvrátit hrozící nebezpečí. „Podle vyjádření SŽDC nebyla tato akce právě levná a přišla zhruba na 2,5 milionů korun. Umožní ale jednoznačné určení přejezdu, aby nemohlo dojít k záměně s případnými tragickými následky.“<sup>30</sup>



---

<sup>30</sup> Přejezdy dostaly čísla. *Železničář: Týdeník skupiny České dráhy, a.s.* 2009, 31, s. 3.

## 3.7 OSTATNÍ ZÚČASTNĚNÉ SLOŽKY

### 3.7.1 HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR (HZS) ČR

*Motto: Pomoc v nouzi je naše poslání*



„Zákon č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru ČR v úvodním ustanovení charakterizuje poslání sboru chránit životy a zdraví obyvatel a majetek před požáry a poskytovat účinnou pomoc při mimořádných událostech“<sup>31</sup> (dopravní nehody, živelné pohromy, průmyslové havárie, teroristické útoky aj.). HZS se v současné době zabývá všemi možnými mimořádnými událostmi, přičemž požáry tvoří jen část jejich povinností. V roce 2001 došlo ke sloučení HZS ČR s Hlavním úřadem civilní ochrany, a proto má ve své působnosti i ochranu obyvatelstva. Požární ochrana v ČR je zřizována a řízena:

- státem, prostřednictvím ústředních orgánů, stát zřizuje jednotky HZS krajů, jednotky HZS hl. m. Praha a HZS Armády ČR, hasiči vykonávají službu na základě zákona č. 361/2003Sb, o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů (kromě HZS Armády ČR)
- obcí, z důvodu přenesení povinností na územně dekoncentrované orgány státu a na orgány samosprávy, jedná se o jednotky dobrovolných hasičů, vykonávající svou činnost dobrovolně

---

<sup>31</sup> Zákon č.238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru ČR, §1

- právníckými osobami, HZS podniků, hasiči vykonávají činnost jako své zaměstnání (př. HZS SŽDC, s.o.)

Jednotky HZS ( též jednotky požární ochrany, dále JPO) se dělí do šesti kategorií a to z hlediska územní dislokace, na jaké může jednotka zasahovat, času, tykající se dojezdu na místo mimořádné události, vybavenosti jednotky technickými prostředky a v neposlední řadě odbornost členů HZS.

Jelikož se ve své práci věnuji tématu mimořádných událostí v drážní dopravě, je na místě představit jednotku HZS SŽDC, s.o. Tato jednotka vznikla v rámci podniku ČD, a.s. a zasahuje na území celé ČR.. K 1.7.2008 byla převedena ke SŽDC, s.o., kde plní nadále úkoly vyplývající z jejího poslání. Pracovně právní vztahy zaměstnanců se řídí na základě zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce. Pracovní doba je rozložena do směn, přičemž každá směna je neustále připravena po dobu 24 hodin. Zaměstnanci musí být odborně, fyzicky a zdravotně způsobilí. Je nutné podotknout, že odborná připravenost se u těchto zaměstnanců v určitých kritériích liší (př. odborná znalost práce v blízkosti trakčního vedení §4, vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice). Škála jejich činností je velmi rozsáhlá. Nejčastější zásahy se odehrávají při střetu mnohatunového kolosu se silničními dopravními prostředky a s osobami. Bohužel, řada těchto záchranných akcí je zbytečná. „Řidiči si neustále neuvědomují a snad ani nechtějí si uvědomit, že přežít střet s vlakem je opravdu minimální. Raději objíždí závory na železničních přejezdech, nerespektují výstražná zabezpečovací zařízení a tak riskují životy své, ale i ostatních.“<sup>32</sup> Pokud mají štěstí, jsou tu pak „následky hluboce zasahující jak do sociální sféry účastníků nehod, tak i do ekonomických výsledků. Připravenost této jednotky je profesionální i při odstraňování následků živelných katastrof, které napáchá ničivá síla přírody. Nejčastější atmosférické poruchy v našem podnebí jsou silné větry a bouřky.“<sup>33</sup> Připomeňme si rok 2007 a orkán Kyrill, kdy vítr dosahoval rychlosti 120 km/h., rok 2008 vichřice Emma či bohužel neustále se opakující ničivé povodně a záplavy. Ne jinak tomu je i při sněhových kalamitách, sesuvech půdy a kamení. Další zásahy, kterým se drážní hasiči nevyhnou jsou

---

<sup>32</sup> VAŠÁTKO, Jaroslav. *Ročenka Českých drah, a.s. 2006/2007*. Praha : GRAND PRINC, a.s., 2007.s. 106

<sup>33</sup> PORADA, Viktor, et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, a.s., 2000. s.

střety a vykolejení vlakových souprav. Jsou to zásahy velmi obtížné, při kterých se musí vystříhávat zaklíněné osoby. Díky však znalosti konstrukcí lokomotiv a vagonů, jsou tyto zásahy často úspěšné (8.8.2008, vlakové neštěstí u Studénky). Existují i jiné prvky počasí, které mohou ohrozit naši společnost, sucho, vedro či chlad. „Velice častým zásahem je hašení požárů vegetace v blízkosti dráhy. U těchto požárů jde obvykle o škody na životním prostředí, ale při prohořívání do spodních vrstev jsou ohroženy kabely sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a tím ohrožen provoz na celé trati.“<sup>34</sup> V neposlední řadě jsou to i náročné výjezdy jednotek k sebevražedným skokům jedinců pod kola vlaků.

---

<sup>34</sup> VAŠÁTKO, Jaroslav. *Ročenka Českých drah, a.s. 2006/2007*. Praha : GRAND PRINC, a.s., 2007.s. 107

### 3.7.2 INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM (IZS) v ČR

Legislativní předpoklady vytvoření IZS jsou dány již preambulí Ústavy ČR (č. 1/1993 Sb., ústavní zákon) a Listinou základních práv a svobod (čl. 6).

*„My, občané ČR v Čechách, na Moravě a ve Slezsku v čase obnovy samostatného Českého státu, věrni všem tradicím, jsme odhodláni budovat, chránit a rozvíjet ČR v duchu nedotknutelných hodnot lidské důstojnosti a svobody. Odhodláni společně střežit a rozvíjet zděděné přírodní a kulturní, hmotné a duchovní bohatství.“<sup>35</sup>*

*„Každý má právo na život, lidský život je hoden ochrany....“*

Jinými slovy právo na život je jedním ze základních lidských práv. Tím, že je Listina základních práv a svobod součástí pořádku ČR, bere stát na sebe i díl odpovědnosti za ochranu obyvatelstva. Prvotním podmětem vzniku IZS se stalo usnesení vlády ČR, s třinácti hlavními zásadami, č. 246 z 19. května 1993.<sup>36</sup> Samotný IZS je pak vymezen zákonem č. 239/2000 Sb. a představuje záchranný systém jako ucelený komplex organizačních opatření, personálního a technického vybavení, koordinaci postupů a sladění do efektivního systému vazeb uvnitř jednotlivých složek, tak i mezi nimi.

Základní složky IZS:

- HZS ČR, tísňové volání
- JPO zařazené do plošného pokrytí kraje
- Zdravotní záchranná služba, tísňové volání
- Policie ČR, tísňové volání

Ostatní složky IZS:

- „vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil

---

<sup>35</sup> Zákon č.1/1993 Sb., *Ústava České republiky*, s.5

<sup>36</sup> PANOCHA, Václav. *Integrovaný záchranný seznam (IZS) v České republice*. Praha: TRIVIS, a.s., 1997. s. 9

- Obecní policie, tísňové volání
- orgány ochrany veřejného zdraví (krajské a okresní hygienické stanice)
- civilní ochrana
- neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím.<sup>37</sup>

Jádro IZS tvoří HZS ČR jako hlavní koordinátor a páteř IZS, v praxi to znamená, zasahují-li více složek IZS najednou součinnost složek koordinuje velitel HZS ČR, dále Policie ČR a Záchraná zdravotní služba, neboť jsou to právě oni, kteří se bezprostředně po vzniku mimořádné události zúčastní záchranných a likvidačních prací. V IZS dále působí řada dalších subjektů jako např. dobrovolná sdružení či organizace, spolky aj. „Je nutné vyzdvihnout, že IZS má i humanitární a mezinárodní charakter, protože v případě velmi rozsáhlých havárií může být organizována i mezinárodní součinnost.“<sup>38</sup> Příkladem lze uvést Organizaci Českého Červeného kříže, dobrovolnou a charitativní organizaci spolupracující při záchranných a likvidačních pracích v rámci IZS. „Organizace poskytuje pomoc všem obětem bez rozdílu, vlastními silami nebo i za pomoci vyžádané od jiných národních společností. V ČR je v současné době ustanoveno 130 pomocných záchranných týmů, z toho 30 zdravotnických týmů, přes 20 sociálních, 3 pracovní, 9 vodní záchranné služby, 2 kynologické a okolo 60 smíšených týmů. Přímé nasazení těchto týmů řeší zákon č. 128/2000 Sb., o obcích. Nedostatkem tohoto zákona je však absence řešení problematiky dobrovolných pracovníků, pojištění a refundace platů.“<sup>39</sup> Opomenout by se neměl ani Svaz záchranných brigád kynologů ČR, zabývající se výcvikem záchranářských psů. Svaz disponuje přibližně 50 přezkoušenými psy na vyhledávání živých i mrtvých osob v troskách (8. 8. 2008, velké vlakové neštěstí ve Studénce, vlak EC 108 Comenius jedoucí rychlostí 90km/h narazil do spadlé mostní konstrukce, tato nehoda si vyžádala osm lidských životů), ale i při závalech, záplavách, požárech a jiných neštěstích.

<sup>37</sup> [www.hzscr.cz](http://www.hzscr.cz) [online]. 2010 [cit. 2010-10-06]. Clanek/integrovaný-zachranny-system.aspx. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranny-system.aspx>>.

<sup>38</sup> PANOCHA, Václav. *Integrovaný záchranný seznam (IZS) v České republice*. Praha: TRIVIS, a.s., 1997. s. 7.

<sup>39</sup> PANOCHA, Václav. *Integrovaný záchranný seznam (IZS) v České republice*. Praha: TRIVIS, a.s., 1997. s. 22





System tísňového volání na území ČR je tvořen ze čtyř národních telefonních čísel tísňového volání a přístup k nim je zcela bezplatný:

- **150 HZS ČR**
- **155 Zdravotnická záchranná služba**
- **158 Policie ČR**
- **156 Městská (obecní) policie**

K 1. 1. 2003 bylo v ČR zprovozněno ve všech telefonních sítích **tel. č. 112** (jednotné číslo tísňového volání ve všech členských státech EU) a od roku 2005 funguje ve všech čtrnácti krajích ČR. Zavedení této linky bylo jednou z podmínek vstupu ČR do EU, a to na základě rozhodnutí Rady Evropských společenství v roce 1991. „Jedná se o unikátní technologii telefonních center tísňového volání, které propojuje základní složky IZS, s cílem rychlého vyhodnocení mimořádné události a okamžitá reakce záchranných složek na ni. Přínosem této technologie pro operátory linky 112, je snadná identifikace pevné linky volajícího či lokalizace mobilního telefonu, telefonní centra tísňového volání jsou v rámci celé ČR hlasově a datově propojena, v případě výpadku či přetížení jsou vzájemně zastupitelná. Komunikovat s operátory můžeme nejen v českém jazyce, ale i v jazyce anglickém či německém. V případě potřeby mají operátoři k dispozici softwarovou podporu i v dalších světových jazycích.“<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup>[www.hzscr.cz](http://www.hzscr.cz) [online]. 2010 [cit. 2010-10-11]. Clanek/kampan-bezpecne-cestovani-linka-112.aspx. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/kampan-bezpecne-cestovani-linka-112.aspx>>.

Při předání zprávy na linku 112 uvádíme tyto informace:

- co se stalo a je-li někdo zraněn
- kde se to stalo
- jméno volajícího a číslo telefonního přístroje, ze kterého voláme
- kolik osob potřebuje pomoc
- nezavěšovat a udělat, co operátor radí

Abychom usnadnili identifikaci místa nehody a tím umožnili včasný příjezd záchranářů, je dobré si všítat výrazných staveb (mostů, přejezdů, podjezdů aj.), vodních ploch (název toku, km říčního toku, jezu, tábořiště aj.), železnice (název trati, předcházející či následující stanice, u železničních přejezdů identifikační číslo přejezdu, staničník, číslo dálnice, kilometr, směr, ulice s číslem popisným ve městech či čtvrt' města, pokud máme v době nehody např. v automobilu globální polohový systém (GPS), oznamuje se zeměpisná délka a šířka stanoviště popř. další orientační body. Vyslaná pomoc se tím velmi urychlí. Po ukončení hovoru s operátorem linky 112 musíme vyčkat na zpětný telefonát, kterým se ověřuje pravdivost nahlášené zprávy. Pro upozornění je nutné dodat, že národní tísňové linky 150, 155, 158 se mohou používat nadále. Zneužití linek tísňového volání je trestné. Pro představu jsou uvedeny příklady orientačních bodů na železnici, neboť se jedná o důležitou dopravní tepnu a místo nebezpečných mimořádných událostí.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> *W*[www.hzscr.cz](http://www.hzscr.cz) [online]. 2010 [cit. 2010-10-11]. Clanek/kampan-bezpecne-cestovani-linka-112.aspx. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/kampan-bezpecne-cestovani-linka-112.aspx>>.

Povinné orientační body, které musí být viditelně označeny:



- „Žlutá deska: staniční návěstník – informuje o staničení v daném místě
- Bílý patník: staré staničení – přesto stále platné (při nahlašování čísla staničníku je vhodné si vzpomenout si na naposled projíždějící stanici nebo stanici, která bude následovat)
- Bílá deska: nový způsob značení staničení trati, staničník oznamuje devadesátý první kilometr, dvoustý metr trati, touto deskou se označují stožáry trakčního vedení popř. sloupy samostatné (nejvhodnější orientační bod na trati)



- Plechová tabulka 1502-1, umístěná na výstražném kříži - číslo železničního přejezdu
- Bílý patník: 17,3 staničník – označuje sedmnáctý kilometr, třístý metr na traťovém úseku
- Modrá tabule s názvem: Suchdol nad Lužnicí – železniční stanice<sup>42</sup>

<sup>42</sup> [www.hzs-kvk.cz \[online\]. 2006 \[cit. 2010-10-15\]. R\\_tisen.php?mh=1&ml=7&oo=4](http://www.hzs-kvk.cz/r_tisen.php?mh=1&ml=7&oo=4). Dostupné z WWW: <[http://www.hzs-kvk.cz/r\\_tisen.php?mh=1&ml=7&oo=4](http://www.hzs-kvk.cz/r_tisen.php?mh=1&ml=7&oo=4)>.

### 3.8 POLICIE ČR

Zákon č. 273/2008 Sb., definuje Policii ČR jako jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, výkonný orgán státní moci, působící na území ČR, jejímž specifickým posláním je ochrana pořádku, bezpečnost občanů a majetku, jak osobního, tak veřejného, chrání práva a svobodu osob a preventivně působí proti trestné a jiné protiprávní činnosti. „Vzhledem ke své struktuře a organizaci a neustálé pohotovosti je předurčena i v době mimořádných událostí plnit své úkoly bezpečnostní složky, a to za pomoci příslušníků obecní Policie.“<sup>43</sup> Je nedílnou součástí IZS ČR, kde plní zejména úkoly:

- zabezpečuje uzavření prostoru mimořádné události
- uvolňuje cestu jiným záchranným složkám a zajišťuje vstup pouze osobám pověřené šetřením mimořádné události a zamezuje vstup osobám nepovolaným
- podílí se na regulaci dopravy při zvýšeném přesunu záchrannářských složek na místo a z místa mimořádné události
- zajišťuje ochranu majetku proti možnému zcizení na místě neštěstí
- provádí neodkladná opatření při zabezpečení úkolů pro práci vyšetřovatelů, kteří řeší příčinu mimořádné události a podílí se na objasnění
- v případě ztráty na lidském životě, plní veškeré úkoly týkající se identifikace mrtvých
- řeší kriminální činnost v prostoru mimořádné události.

„Vyšetřování železničních nehod je pro policejní orgány a vyšetřovatele velmi náročné na jejich organizační schopnosti, znalosti železniční problematiky a základních právních norem upravující drážní dopravu, ale i postupů při objasňování železničních nehod. V drážní dopravě dochází k řadě nehod, které podle závažnosti Policie rozdělují do tří základních skupin, zcela odlišných od kategorizace nehod na základě interního předpisu SŽDC Dp 17 a ČD D7.“<sup>44</sup>

---

<sup>43</sup> PANOCHA, Václav. *Integrovaný záchranný seznam (IZS) v České republice*. Praha: TRIVIS, a.s., 1997. s. 18

<sup>44</sup> Předpis PČR pro řešení mimořádných událostí v železniční a lodní dopravě, s. 15

- „Železniční nehody, jako mimořádná událost v drážní dopravě, k níž došlo v souvislosti pohybem drážního vozidla, mající za následek smrt nebo újmu na zdraví osoby, nebezpečí nebo vznik škody velkého rozsahu na cizím majetku nebo ohrožení života a zdraví více osob (např. najetí drážních vozidel na sebe, samovolné ujetí drážního vozidla, avšak střetnutí drážního vozidla s vozidlem silničním na železničních přejezdech se považují za železniční nehody v případě, kdy zavinění je výlučně nebo alespoň z části na straně pracovníka dráhy, při výlučném zavinění účastníka silničního provozu jde o silniční dopravní nehodu), na šetření těchto železničních nehod se podílí i Drážní inspekce, jako orgán odborného šetření mimořádných událostí na železnici
- Nehodová událost je každá událost v drážní dopravě, která nemá charakter železniční nehody, tyto nehody spadají do působnosti vnitropodnikového šetření SŽDS, s. o. nebo ČD, a.s. na základě Předpisu SŽDC Dp 17 a ČD D 7. Policie ČR se na vyšetřování účastní pouze na základě oznámení orgánu, provádějící interní šetření, kdy z výsledků vyplývá důvodné podezření ze spáchání trestního činu (vykolejení vlaku za jízdy, rozpojení vlaku, jízda vlaků proti sobě, jízda vlaku po nesprávné koleji, vjezd vlaku na obsazenou kolej)
- Nehoda, která vznikla v příčinné souvislosti s železniční dopravou, aniž by došlo k zaviněnému jednání drážního subjektu, při které došlo k ublížení na zdraví nebo smrti osoby, nebo ohrožení života a zdraví více osob a nebo k nikoliv patrné škodě na majetku (přejeté osoby, osoby vypadnuté z a jízdy z vlaku), šetření těchto nehod, pokud je dáno důvodné podezření ze spáchání trestního činu, provádí místně příslušný policejní orgán, odborné orgány SŽDC a ČD se na šetření podílí pouze na základě požadavku Policie“<sup>45</sup>

Železniční nehody, jejichž příčinou bylo zaviněné jednání fyzické osoby, jsou hodnoceny jako obecně nebezpečné jednání a jsou zpravidla kvalifikovány jako trestní činy:

- obecného ohrožení podle §273 trestního zákoníku

---

<sup>45</sup> Předpis PČR pro řešení mimořádných událostí v železniční a lodní dopravě, s. 16

- poškozování a ohrožování obecně prospěšného zařízení (veřejná zařízení, sloužící potřebám relativně většího okruhu lidí jako např. návěstidla na železniční trati, signalizační a zabezpečovací zařízení – závory, na jejichž správné funkci závisí bezpečnost železniční, ale i jiné dopravy) podle §182 a 184, trestního zákoníku.

V případě, že železniční nehodou nebylo způsobeno obecné nebezpečí, ale byl způsoben následek na zdraví člověka (zranění pracovníka posunu), jsou tyto delikty kvalifikovány jako ublížení na zdraví z nedbalosti §148. Méně závažná jednání, která nedosahují stupně nebezpečnosti trestního činu, mohou být kvalifikována jako přestupek proti dopravě zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích §23. Oznamovací povinnost k trestním činům vyjmenovaných v trestním zákoníku, má kterýkoliv zaměstnanec dráhy. Oznamovací povinnost podle §49, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, mají pouze právnické osoby, tj. provozovatel dráhy a drážní dopravy. Ti jsou povinni oznámit Policii všechny nehodové události, při kterých došlo k obecnému nebezpečí, k závažnému případu ohrožení vlaků osobní dopravy nebo ohrožení vlaků na železničním přejezdu či ke zjevnému úmyslnému trestnímu činu. Oznámení železniční nehody je povinen přijmout kterýkoliv policejní útvar. Zvláště závažné železniční nehody charakteru mimořádných událostí jsou oznamovány i státnímu zástupci.

U rozsahu dokazování – střet se silničním vozidlem, se Policie ČR zaměřuje z pohledu drážní dopravy mimo jiné na:

- druh železničního přejezdu a jeho zabezpečení
- druh závor, jejich obsluha a označení
- viditelnost přejezdu pro účastníka silničního přejezdu
- výhledové poměry strojvedoucího, jakož to účastníka silničního provozu
- intenzita světel a houkačka přejezdového zařízení
- rychlost vlaku
- rychlost silničního vozidla
- stav kolejového obvodu
- vědomost strojvedoucího o poruše závor nebo zabezpečovacího zařízení.

Jak již bylo řečeno, střetnutí drážního vozidla s vozidlem silničním na železničních přejezdech se považují za železniční nehody v případě, kdy zavinění je výlučně nebo alespoň z části na straně pracovníka dráhy, při výlučném zavinění účastníka silničního provozu jde o silniční dopravní nehodu, která je kvalifikována jako trestní čin:

- ublížení na zdraví z nedbalosti podle §147 a 148 trestního zákoníku
- usmrcení z nedbalosti podle §143 trestního zákoníku
- obecné ohrožení z nedbalosti podle §273 trestního zákoníku.

„Pojem ublížení na zdraví na rozdíl od těžké újmy na zdraví není trestním zákonem definován. Při jeho interpretaci, se proto vychází z dosavadní dlouholeté praxe orgánů činných v trestním řízení, zejména pak soudní praxe při hodnocení ublížení na zdraví. Obecně se za ublížení na zdraví považuje stav poranění, kterým jsou porušeny tělesné a duševní funkce osoby, které brání obvyklé činnosti nebo mají vliv na normální způsob života poškozeného (zmrzačení, poškození orgánu, zohyzdění aj.).“<sup>46</sup> U tohoto stavu je nutné lékařské ošetření a pracovní neschopnost nejméně 7 dnů (za ublížení na zdraví nelze považovat drobné oděrky, povrchová zranění lokálního charakteru či přechodnou nevolnost). Trestní sankce je na základě § 148 trestního zákoníku vymezena odnětím svobody až na jeden rok nebo zákazem činnosti u jedné poškozené osoby, u dvou a více poškozených osob, odnětím svobody až na tři léta. U §147 těžké ublížení na zdraví z nedbalosti se tato sankce zvyšuje u jedné poškozené osoby odnětím svobody až na dvě léta, u poškození dvou a více osob, odnětím svobody na dvě léta až osm let. Za nejvážnější nedbalost je považováno usmrcení osoby, § 143 a odnětí svobody až na tři roky u jedné usmrcené osoby, pokud dojde k usmrcení nejméně dvou a více osob, odnětí svobody se pohybuje v rozmezí tří až osmi let. „Za obecné ohrožení je považováno takové jednání pachatele, jehož důsledkem je určitá neovladatelnost průběhu katastrofické události nebo živelnosti. Jakýkoliv nedovolený vjezd na železniční přejezd přináší bezprostředně hrozící nebezpečí v podobě vydání lidí v nebezpečí smrti či těžké újmy na zdraví a nebezpečí škody velkého rozsahu na cizím majetku. „Rozsah ohrožení je dán počtem ohrožených osob a škodou, která lidem nebo majetku hrozila. Praxe se ustálila na tom, že musí být

---

<sup>46</sup>PORADA, Viktor, et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, a.s., 2000. s. 117

ohroženo nejméně sedm osob, kterým hrozí smrt nebo alespoň těžká újma na zdraví.“<sup>47</sup> Škodou velkého rozsahu se rozumí škoda, která činí nejméně pětinasobek nejnižší měsíční mzdy pachatele, dále sem náleží i vynaložené náklady na opravu následků škod. Pro doplnění, sankce za porušení §273 obecného ohrožení z nedbalosti, kdy viník vydá lidi v nebezpečí smrti a způsobí těžkou újmu na zdraví, se pohybuje od šesti měsíců až pět let. V případě smrti nebo způsobení škody velkého rozsahu a zároveň těžké újmy na zdraví, odnětím svobody na dvě léta až osm let. Pokud viník způsobí škodu velkého rozsahu a smrt osoby, odnětím svobody na tři léta až deset let. Velmi často dochází v praxi k více činnému souběhu s trestním činem ublížení na zdraví. Řidič z nedbalosti svým jednáním zavíní dopravní nehodu, při které dojde zároveň i k těžké újmě na zdraví.

V roce 2008 byl zaveden v ČR, po vzoru některých evropských zemích, systém bodového hodnocení, který v Evropě přispěl ke zvýšení kázně řidičů a snížení dopravních nehod. „Tento systém obecně spočívá v tom, že řidičům motorových vozidel jsou za vybrané přestupky a trestní činy proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích zaznamenávány body, přičemž každý řidič má 12 bodů. Body pouze ohodnocují nebezpečnost spáchaného přestupku či trestního činu. Pokud řidič ztratí všech 12 bodů, ztrácí tak řidičské oprávnění a odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel. Opětovně jej může získat novým přezkoušením.“<sup>48</sup> Jaké postihy tedy hrozí řidičům, kteří nerespektují pravidla jízdy přes železniční přejezd? Za vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno – 6 bodů, předjíždění, otáčení a couvání na železničním přejezdu – 5 bodů. Body zaznamenává obecní úřad obce s rozšířenou působností podle místa trvalého pobytu řidiče. Zavedení tohoto systému v ČR se ukázalo jako dobrý krok, avšak pro řadu řidičů ani hrozba ztráty řidičského oprávnění není odstrašující a účinná.

---

<sup>47</sup> PORADA, Viktor, et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, a.s., 2000. s. 119

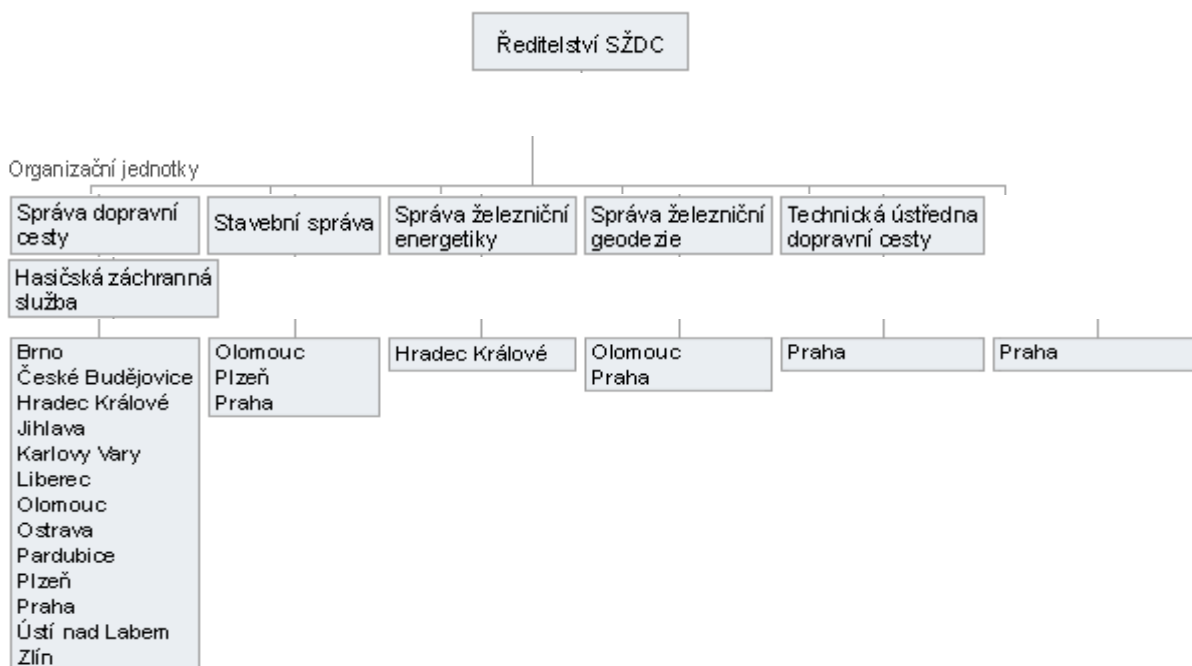
<sup>48</sup> [www.bodovsystem.cz](http://www.bodovsystem.cz) [online]. 2011 [cit. 2011-01-16]. Proc-bodovy-system/. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovsystem.cz/proc-bodovy-system/>>.



## 4. PŘÍPADOVÁ STUDIE – NEJČASTĚJŠÍ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA ÚZEMÍ ČR

### 4.1 PROFIL SUBJEKTU SŽDC, s. o.

SŽDC, s. o., kde také pracuji, vznikla 1. 1. 2002, na základě novelizovaného zákona č.77/2002 Sb., o transformaci, jako jeden ze dvou právních nástupců ČD, s.o.. Do roku 2008 plnila funkci vlastníka dráhy a hospodařila s železničními drahami v majetku státu. K 1. 7. 2008 přebírá od ČD, a.s. i funkci provozovatele dráhy a spolu s tím zároveň cca. 9340 km tratí. Oficiálně od stejného data, vydává jízdní řády a tím přispívá k rovnocenným, konkurenčním podmínkám pro všechny dopravce působící na území ČR. Organizační struktura SŽDC, s. o.:



Zdroj: <http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-struktura.html>

Na základě zákona č. 266/1994 Sb., o drahách je předmětem činnosti této organizace:

- „provozování železniční dopravní cesty (prováděné na základě údržby a opravy)
- provozuschopnost železniční dopravní cesty

- modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty
- přidělování kapacity dopravní cesty na dráze celostátní i regionální ve vlastnictví ČR<sup>49</sup> (v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, každý dopravce, musí předložit v předstihu SŽDC žádost o přidělení kapacity na dopravní cestě, přičemž jednu trať může využívat více dopravců, dopravce po přidělení dopravní cesty, hradí poplatek za její užívání vlastníkovu dráhy, tedy SŽDC, výše poplatku stanovává Ministerstvo financí).

Základní povinností jako vlastníka dráhy a prioritou organizace je především modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty, s cílem nabídnout všem dopravcům kvalitní železniční cestu. Modernizují se tranzitní železniční koridory, železniční uzly, investuje se do příměstské dopravy, do bezpečnosti na železničních přejezdech, elektrifikují se vybrané tratě aj.. Strategii SŽDC je dále začlenění železniční sítě do hlavních tras Evropy (spojení páteřních evropských koridorů) a tím zvýšit konkurenceschopnost železnice v ČR a posílit roli v dopravním sektoru. Od 1. 1. 2004 je SŽDC plnoprávným členem Společenství evropských železnic a infrastrukturních společností (CER – Community of European Railways and Infrastructure Companies). Prostřednictvím CER se může ČR podílet na zpracování zásadních technických dokumentů, které CER předkládá jako návrh a později ke schválení Evropskou komisí a Evropským parlamentem. Vstup ČR do EU umožňuje v letech 2007-2013 využít finančních prostředků ze strukturálních fondů EU a to jak z Fondu soudržnosti, tak z Evropského fondu pro regionální rozvoj, na výstavbu čtyř národních tranzitních železničních koridorů (tři jsou zcela hotové, poslední by měl být dokončen v roce 2012, celková délka bude činit 1189 km tratě). „SŽDC je jediným subjektem, který zodpovídá za využití těchto prostředků, plní funkci řídicí, koordinační a implementační při realizaci projektů, je konečným příjemcem, ale i zároveň investorem. U každého projektu klade SŽDC velký důraz na ochranu životního prostředí, proto je železniční doprava právem považována za prostředek trvale udržitelné mobility.“<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> *Www.szdc.cz* [online]. 2009 [cit. 2010-10-24]. Provozuschnost-drahy/zajisteni-provozu.html. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/provozuschnost-drahy/zajisteni-provozu.html>>.

<sup>50</sup> *Www.szdc.cz* [online]. 2009 [cit. 2010-10-28]. Provozuschnost-drahy/ochrana-zp.html. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/provozuschnost-drahy/ochrana-zp.html>>.

## 4.2 PROFIL SUBJEKTU ČD, a.s.

ČD, a.s. jsou druhým právním nástupcem ČD, s. o., spolu se SŽDC, s. o. Vznikly k 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., o transformaci. Vlastníkem 100% akcií společnosti je výhradně stát. Jedná se o největšího národního dopravce, s více než stošedesátiletou tradicí v železniční dopravě na území Čech, Moravy a Slezska, zajišťující osobní a nákladní dopravu, dále poskytuje doplňující činnosti např. v telematice, v železničním výzkumu, v ubytovacích službách, ve zdravotnictví, ve vzdělání aj.. ČD, a.s. má dvanáct dceřiných společností, přičemž největší a nejvýznamnější z nich jsou např:

- ČD Cargo, a.s. - vznikla zápisem do obchodního rejstříku 1. 12. 2007, v rámci restrukturalizace ČD a z nutnosti legislativního a technologického vývoje na trhu s nákladní dopravou, zajišťuje přepravy průmyslových a zemědělských komodit, surovin, paliv a pohonných hmot, zboží, kontejnerů a nadměrných nákladů, dále pronájmy nákladních vozů, vlečkové a další přepravní služby
- ČD – Telematika, a.s. – založena 18. 4. 1994 jako jedna z prvních společností poskytující komunikační a telematické služby, zajišťuje optimální rozvoj těchto technologií, údržbu a servis výpočetní techniky, telekomunikační sítě, vývoj a provoz databází, počítačová školení aj.
- Dílna pro opravy vozidel (DPOV), a.s. – zapsána do obchodního rejstříku 1. 1. 2007, hlavní náplní společnosti jsou prohlídky, opravy a rekonstrukce železničních kolejových vozidel.

ČD, a.s. se aktivně zapojila a stala se členem Mezinárodní železniční unie (UIC), kde hrají jednu z hlavních rolí integračních snah o znovusjednocení Evropské železnice. Obdobně jako SŽDC, s. o., se společnost stala členem CER a v neposlední řadě i členem Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD), jejíž hlavní náplní je rozvoj železniční přepravy mezi Evropou a Asií. „V rámci dvoustranných vztahů se ČD zaměřuje i na spolupráci a uzavírání nových smluv o pohraniční osobní dopravě. Smlouvy musí být koncipovány tak, aby plně odpovídaly podmínkám dané evropskou železniční legislativou.“<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> VAŠÁTKO, Jaroslav . *Ročenka Českých drah, a.s. 2006/2007*. 1.vyd. Praha: GRAND PRINC, a.s., 2007. s. 21.

Podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, jsou ČD povinni zajišťovat dopravní obslužnost v jednotlivých regionech, proto mezi hlavní prioritu společnosti, je obnova ne zrovna ideálního osobního vozového parku (stáří lokomotiv je cca. 28let, přípojných vozů 32 let) a s tím získat více spokojených cestujících. V roce 2006 a 2007 byly předány do provozu první tří vozové soupravy Regionova, příměstské patrové soupravy City Elefant nebo velmi oblíbené vozy řady Pendolino, nadále probíhá modernizace starých vozů přestavbou na novou vozovou řadu atd.. Prostředky jsou čerpány převážně ze strukturálních fondů, v rámci cíle Konvergence a to nejen na modernizaci drážní dopravy, ale i na zvyšování efektivity veřejné dopravy. Pro představu, ČD získá 40% dotace na nákup nového vozidla či na jeho přestavbu což tvoří 34% prostředků získaných z ERFD, 6% poskytne stát, zbývajících 60% si hradí žadatel – tedy ČD. „V roce 2009 byl společností představen transformační program Vize 2012, (skládá se celkem z 16 projektů, s jasně definovaným cíle a úkolem), který reaguje, na změny potřeby zákazníků, na současnou deregulaci a postupnou liberalizaci trhu, což vede k neustále se zvyšující konkurenci mezi dopravci.“<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup>V AŠÁTKO, Jaroslav, *Ročenka 2008/2009 skupiny České dráhy*. 1.vyd. Praha: GRAND PRINC, a.s., 2009. s. 22.

### **4.3 VŠEOBECNÝ VÝVOJ A STAV V OBLASTI BEZPEČNOSTI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY V ROCE 2008 A 2009**

Shrňme si teoretickou část. Zajišťování bezpečného provozování dráhy na dráze celostátní a drahách regionálních je jedním z prioritních úkolů provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.). Součástí tohoto procesu je i povinnost zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí, jejich vyhodnocování a přijímání opatření k jejich předcházení. Mimořádná událost se v drážní dopravě v souladu se zněním §49 zákona č.266/1994 Sb., o drahách, rozumí vážná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě. Dnem 1. 7. 2008 došlo k převedení povinností provozovatele dráhy na drahách celostátních a regionálních z ČD, a.s. na SŽDC, s. o.. Tato změna v oblasti bezpečnosti provozování dráhy zásadním způsobem neprojevila, což dokumentují údaje zpracované v tabulkové části dále.

Podle vnitřního předpisu SŽDC DP 17 a ČD D 7 se dělí mimořádné kategorie, a to: kategorie A – závažné nehody, B - nehody, C – ohrožení. Definice těchto kategorií najdeme v teoretické části diplomové práce. S převedením funkce provozovatele dráhy z ČD, a.s. na SŽDC, s. o. bylo plnění části povinností vyplývajících z příslušných ustanovení zákona o drahách a z ustanovení Vyhlášky č. 376/2006 Sb., zajištěno uzavřením Smlouvy o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a dále smrtelných a závažných pracovních úrazů s ČD. V současné době provádějí ČD na základě této smlouvy ohlašování, dokumentaci, šetření a předkládají návrh vyhodnocení mimořádných událostí kategorií A, B a některých mimořádných událostí kategorie C pro SŽDC. Část mimořádných událostí šetří a vyhodnocení příčin a okolností vzniku vydávají pověřené osoby SŽDC. Např. z 647 případů mimořádných událostí vzniklých ve 2. polovině roku 2008 byl u 484 případů mimořádných událostí předložen návrh vyhodnocení od ČD, u 119 případů mimořádných událostí (32% z celkového počtu) vyhodnocení zpracovala SŽDC. Tento počet se v průběhu roku 2009 postupně zvyšoval, v prosinci 2009 již dosahoval 55% z celkového počtu mimořádných událostí.

V průběhu šetření a vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádných událostí je u každé z nich stanovena odpovědnost za její vznik. Následující údaje, grafy a tabulky obsahují celkové počty mimořádných událostí a z nich pak mimořádné události

s odpovědností na straně provozovatele dráhy. Zdrojem veškerých poskytnutých statistických údajů uvedených v tabulkách a grafech je Generální ředitelství ČD, a.s. – O18, Ing. Nejman – vrchní inspektor, internetové stránky Drážní inspekce a jednotlivé Správy dopravních cest (dále SDC).

*Tab. č. 1 - celkový počet mimořádných událostí v roce 2008:*

<b>Kateg.</b>	<b>Počet MU 2008</b>	<b>Provozovatel dráhy SŽDC, s.o.</b>	<b>Z toho obsluha dráhy</b>	<b>ČD, a.s. osobní doprava</b>	<b>ČD - Cargo, a.s.</b>	<b>Ostatní dopravci</b>	<b>Mimo dr. subjekty</b>
<b>A</b>	4	1	1	1	1	0	1
<b>B</b>	408	8	1	9	10	1	380
<b>C</b>	907	243	41	139	151	32	342
<b>Celkem</b>	<b>1319</b>	<b>251</b>	<b>42</b>	<b>149</b>	<b>162</b>	<b>33</b>	<b>724</b>

*Zdroj: Vlastní zpracování*

*Tab. č. 2 a 3 - porovnání mimořádných událostí za 1. pololetí 2008, kdy provozovatelem dráhy byly ČD, a.s.:*

<b>Kateg.</b>	<b>Počet MU 1.pol. 2008</b>	<b>Provozovatel dráhy SŽDC, s.o.</b>	<b>Z toho obsluha dráhy</b>	<b>ČD, a.s. osobní doprava</b>	<b>ČD - Cargo, a.s.</b>	<b>Ostatní dopravci</b>	<b>Mimo dr. subjekty</b>
<b>A</b>	1	0	0	1	0	0	0
<b>B</b>	197	4	0	3	8	0	182
<b>C</b>	474	112	17	67	76	19	200
<b>Celkem</b>	<b>672</b>	<b>116</b>	<b>17</b>	<b>71</b>	<b>84</b>	<b>19</b>	<b>382</b>

*Zdroj: Vlastní zpracování*

2. pololetí 2008, kdy provozovatelem dráhy již byla nově SŽDC, s.o.:

Kateg.	Počet MU 2.pol. 2008	Provozovatel dráhy SŽDC, s.o.	Z toho obsluha dráhy	ČD, a.s. osobní dopr.	ČD - Cargo a.s.	Ostatní dopravci	Mimodr. subjekty
A	3	1	1	0	1	0	1
B	211	4	1	6	2	1	198
C	433	131	24	72	75	13	142
<b>Celkem</b>	<b>647</b>	<b>135</b>	<b>25</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>14</b>	<b>342</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

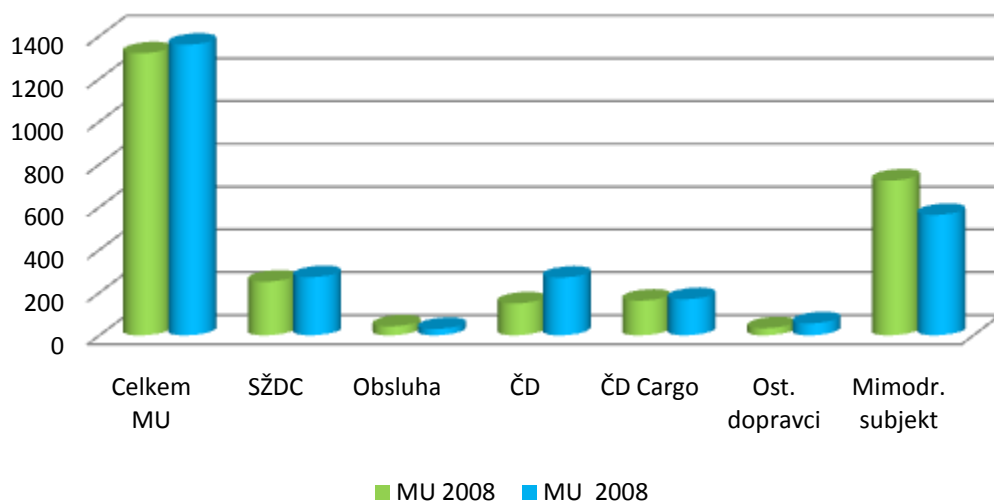
Mírný nárůst počtu mimořádných událostí s odpovědností provozovatele dráhy ve 2. pololetí roku 2008 byl způsoben především zvýšením počtu mimořádných událostí kategorie C8 – předčasná změna návěstního znaku hlavního návěstidla, a to o 17 případů. V 1. pololetí 2008 bylo ze strany ČD, a.s. jako provozovatele dráhy 11 případů těchto mimořádných událostí uzavřeno na technickou závadu v rámci záruční doby zabezpečovacího zařízení s odpovědností výrobce – dodavatele. Ve 2. pololetí roku 2008 po skončení záruční doby byly již tyto mimořádné události kategorie C8 uzavřeny s odpovědností provozovatele dráhy SŽDC a příslušných SDC.

Tab. č. 4 - celkový počet mimořádných událostí v roce 2009:

Kateg.	Počet MU 2009	Provozovatel dráhy SŽDC, s.o.	Z toho obsluha a dráhy	ČD, a.s. osobní doprava	ČD - Cargo, a.s.	Ostatní dopravci	Mimodr. Subjekty
A	2	0	0	2	0	0	0
B	415	3	1	7	15	1	356
C	942	269	29	261	154	55	205
<b>Celkem</b>	<b>1359</b>	<b>272</b>	<b>30</b>	<b>270</b>	<b>169</b>	<b>56</b>	<b>563</b>

Zdroj: vlastní zpracování

**Graf č. 1 k tab. č. 1,4 - Porovnání MU 2008 a 2009 z pohledu odpovědnosti**



Zdroj: vlastní zpracování

**Tab. č. 5 - celkový počet mimořádných událostí všech kategorií v obvodech jednotlivých SDC v roce 2008:**

Kategorie	SDC Brno	SDC Č. Budějovice	SDC Hr. Králové	SDC Jihlava	SDC K. Vary	SDC Liberec	SDC Olomouc
A	0	0	0	1	0	0	1
B	42	27	20	15	8	14	31
C	128	41	44	45	29	41	68
<b>Celkem</b>	<b>170</b>	<b>68</b>	<b>64</b>	<b>61</b>	<b>37</b>	<b>55</b>	<b>100</b>

Zdroj: vlastní zpracování

Kategorie	SDC Ostrava	SDC Pardubice	SDC Plzeň	SDC Praha	SDC Ústí n. L.	SDC Zlín
A	1	1	0	0	0	0
B	40	20	24	99	46	22
C	89	51	44	200	88	39
<b>Celkem</b>	<b>130</b>	<b>72</b>	<b>68</b>	<b>299</b>	<b>134</b>	<b>61</b>

Zdroj: vlastní zpracování



Tab. č. 6 - celkový počet mimořádných událostí všech kategorií v obvodech jednotlivých SDC v roce 2009:

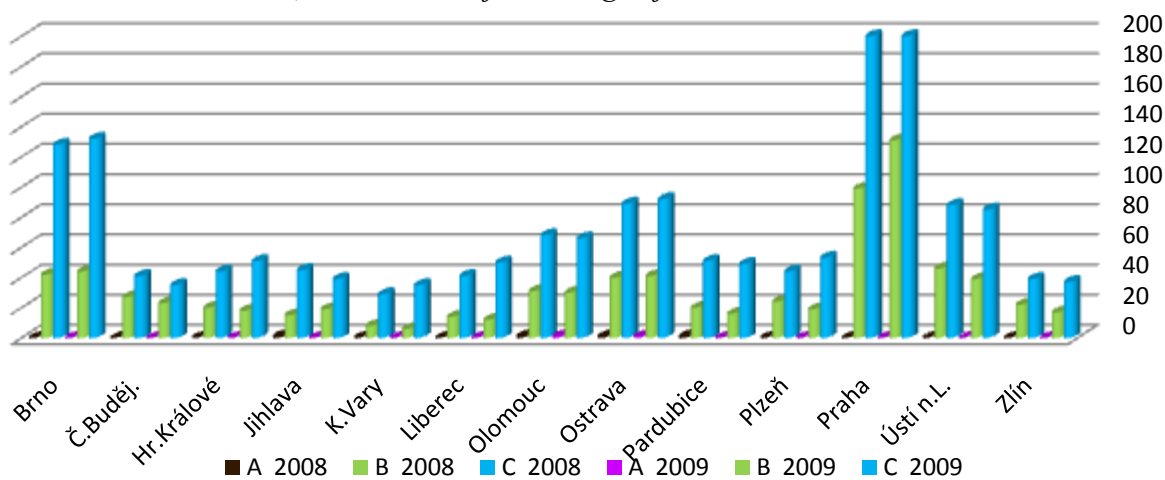
Kategorie	SDC Brno	SDC Č. Budějovice	SDC Hr. Králové	SDC Jihlava	SDC K. Vary	SDC Liberec	SDC Olomouc
A	0	0	0	0	0	0	1
B	44	23	18	19	6	12	30
C	132	35	51	39	35	50	66
<b>Celkem</b>	<b>176</b>	<b>58</b>	<b>69</b>	<b>58</b>	<b>41</b>	<b>62</b>	<b>97</b>

Zdroj: vlastní zpracování

Kategorie	SDC Ostrava	SDC Pardubice	SDC Plzeň	SDC Praha	SDC Ústí n. L.	SDC Zlín
A	1	0	0	0	0	0
B	41	16	19	131	39	17
C	92	49	53	218	85	37
<b>Celkem</b>	<b>134</b>	<b>65</b>	<b>72</b>	<b>349</b>	<b>124</b>	<b>54</b>

Zdroj: vlastní zpracování

Graf. č. 2 k tab. č.5,6 - Porovnání jedn.kateg. v jednotl. SDC 2008 a 2009



Zdroj: vlastní zpracování

Z uvedených údajů vyplývá, že v roce 2009 se zvýšil nárůst mimořádných událostí v železniční dopravě oproti roku 2008 o 3,03%. Pokud bychom nahlédli do statistických údajů mimořádných událostí v uplynulých letech, je zcela evidentní, že vývoj těchto

událostí má rostoucí tendenci. V roce 2006, kdy byla zavedena kategorizace mimořádných událostí, se počet pohyboval okolo 1092, v roce 2007 1194, rok 2008 a 2009 je již patrný z tabulek. Celkový nárůst oproti roku 2006 se dnes pohybuje na hranici 24,5%. Pro zajímavost jsem uvedla i jednotlivé počty mimořádných událostí v jednotlivých obvodech SDC. Pro lepší představu je možné nahlédnout do příloh této diplomové práce, kde najdeme mapu rozložení jednotlivých SDC na území ČR. Velikost SDC odpovídá počtu způsobených mimořádných událostí. Prvenství si tradičně drží největší obvod SDC Praha, ve kterém se oproti roku 2008 zvýšil počet o 16,7% a SDC Brno, zaznamenalo jen nepatrné zvýšení, a to o 3,5%. Nejmenší počet byl sledován u SDC Karlovy Vary a SDC Zlín. Oproti roku 2008 si celkově polepšila dvě SDC – SDC České Budějovice a Ústí nad Labem, a to shodně o 1,17%.

*Tab. č. 7 - vývoj počtu mimořádných událostí v jednotlivých měsících roku 2008:*

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>Celkem</b>
<b>leden</b>	0	21	66	87
<b>únor</b>	0	29	72	101
<b>březen</b>	0	29	95	124
<b>duben</b>	0	33	72	105
<b>květen</b>	1	43	79	123
<b>červen</b>	0	42	90	132
<b>červenec</b>	0	41	79	120
<b>srpen</b>	1	29	95	125
<b>září</b>	1	28	80	109
<b>říjen</b>	0	39	69	108
<b>listopad</b>	1	40	66	107
<b>prosinec</b>	0	34	44	78
<b>celkem</b>	<b>4</b>	<b>408</b>	<b>907</b>	<b>1319</b>

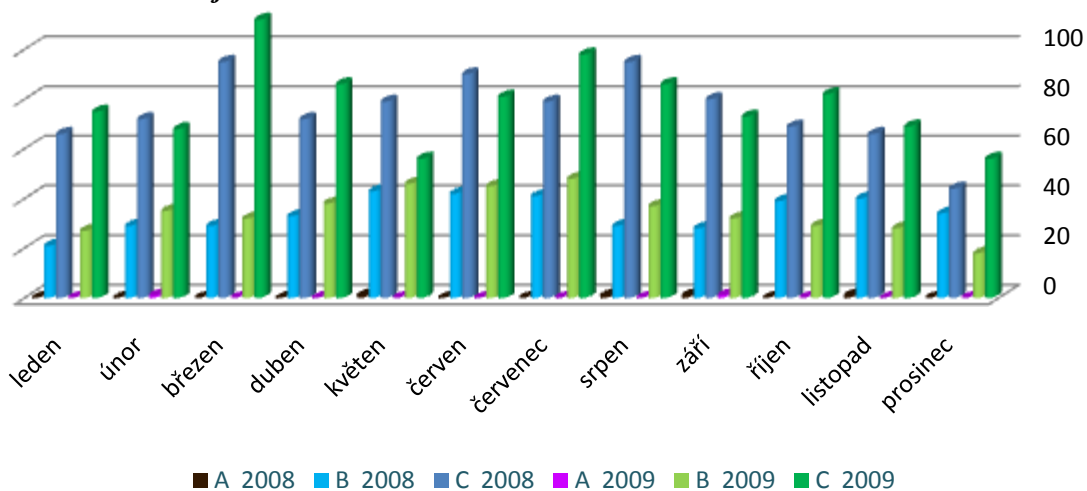
*Zdroj: vlastní zpracování*

Tab. č. 8 - vývoj počtu mimořádných událostí v jednotlivých měsících roku 2009:

	A	B	C	Celkem
leden	0	27	75	102
únor	1	35	68	104
březen	0	32	112	144
duben	0	38	86	124
květen	0	46	56	102
červen	0	45	81	126
červenec	0	48	98	146
srpen	0	37	86	123
září	1	32	73	106
říjen	0	29	82	111
listopad	0	28	69	97
prosinec	0	18	56	74
<b>celkem</b>	<b>2</b>	<b>415</b>	<b>942</b>	<b>1359</b>

Zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 3 k tab. č.7, 8 - Porovnání vývoje MU dle kateg. v jednotlivých měsících 2008 a 2009



Zdroj: vlastní zpracování

*Tab. č. 8 - výskyt nejčastějších kategorií mimořádných událostí v roce 2008 a2009:*

	<b>B4</b>	<b>C4</b>	<b>C8</b>	<b>C2</b>	<b>C19</b>	<b>B6</b>
<b>2008</b>	<b>102</b>	<b>112</b>	<b>124</b>	<b>145</b>	<b>163</b>	<b>235</b>
<b>2009</b>	<b>94</b>	<b>120</b>	<b>175</b>	<b>114</b>	<b>112</b>	<b>241</b>

*Zdroj: vlastní zpracování*

- B4 (102 případů) – střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly, včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací s následkem smrti, újmy na zdraví nebo škody vyšší než 500.00,00Kč
- C4 (112 případů) – střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly, včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací s následky menšími než u nehody
- C8 (124 případů) – předčasná změna návěstního znaku hlavního návěstidla, z praxe se jedná např. o poruchový stav zabezpečovacího zařízení, výpadek napájení, porucha technologického počítače
- C2 (145 případů) – vykolejení drážního vozidla s následky menšími než u závažné nehody a nehody
- C19 (163 případů) – blíže nespecifikované mimořádné události, vzniklé v souvislosti s pohybem drážního vozidla s následky menšími než u nehody, z praxe se jedná např. o poškození trakčního vedení nebo sběrače na hnacím drážním vozidle
- B6 (235 případů) – střetnutí pohybujícího se drážního vozidla s osobou mimo úrovňové křížení dráhy s pozemní komunikací mající za následek smrt nebo újmu na zdraví

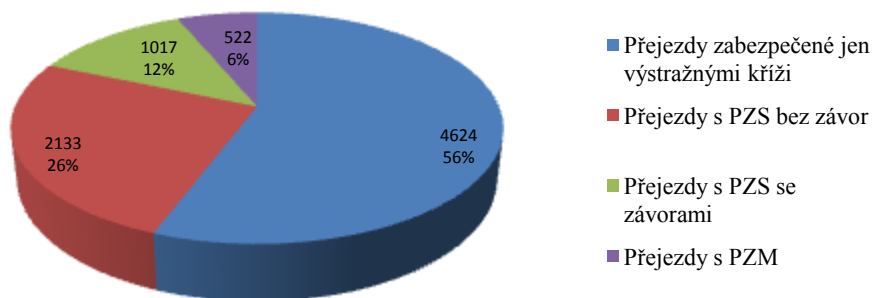
#### 4.4 VÝVOJ A STAV MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH V LETECH 2008 A 2009

Tab. č. 9 - počty přejezdů a jejich zabezpečení k 31. 12. 2008:

Celkový počet přejezdů	Přejezdy zabezpečené jen výstražnými kříži	Přejezdy s PZS bez závor	Přejezdy s PZS se závorami	Přejezdy s PZM
8296 (100%)	4624 (55,74%)	2133 (25,71%)	1017 (12,26%)	522 (6,92%)

Zdroj: Interní zpráva o vývoji a stavu v oblasti bezpečnosti provozování dráhy v roce 2008 a statistické údaje GŘ ČD, a.s. – O18, vrchní inspektor Ing. Nejman

Graf č. 4 k tab. č. 9 - počty přejezdů a jejich zabezpečení k 31.12.2008



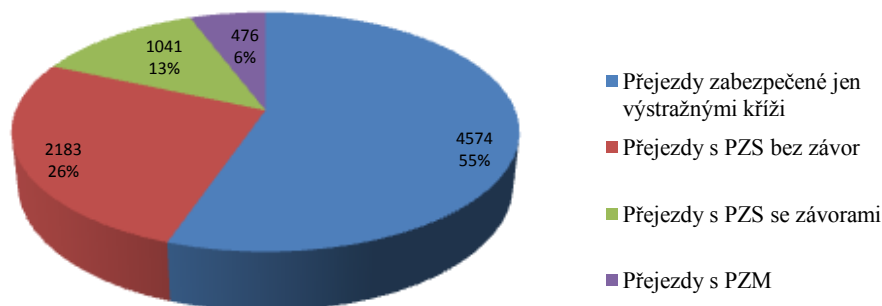
Zdroj: vlastní zpracování

Tab. č. 10 - počty přejezdů a jejich zabezpečení k 31. 12. 2009:

Celkový počet přejezdů	Přejezdy zabezpečené jen výstražnými kříži	Přejezdy s PZS bez závor	Přejezdy s PZS se závorami	Přejezdy s PZM
8274 (100%)	4574 (55,28%)	2183 (26,38%)	1041 (12,58%)	476 (5,75%)

Zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 5 k tab. č. 10 - počty přejezdů a jejich zabezpečení k 31.12.2009



Zdroj: vlastní zpracování

Přejezdové zabezpečovací zařízení zajišťuje bezpečnost na úrovňovém křížení železnice se silnicí. Pokud by účastníci silničního provozu dodržovali pravidla silničního provozu dle zákona č. 361/2000 Sb., §28 a §29, nestávaly by se železniční přejezdy nejproblématictějšími místy. Upozornění o blížícím se železničním přejezdu je dobře zřetelné již minimálně 240m, kde jsou umístěny výstražné značky jednak první návěstní deska se třemi šikmými pruhy, po 80m pokračuje deska se dvěma a jedním pruhem a druhá značka upozorňující na typ přejezdu.



„Podle způsobu výstrahy, jakou je uživatel silnice informován o tom, že se vlak blíží k přejezdu, rozlišujeme přejezdová zabezpečovací zařízení:

- světelná bez závor – přerušované svícení výstražných světel spolu s akustickým vyzváněním výstražného zvonku
- přejezd vybaven pouze výstražným křížem
- světelná se závorami – přerušované svícení výstražných světel, akustické vyzvánění a sklopením břevna závory
- přejezdové zabezpečení mechanické – probíhá na základě ovládní výhybek a návěstidel pomocí pák a drátových táhel<sup>53</sup>, obsluhované na dálku, místně či kombinovaně – starý typ zařízení

<sup>53</sup> GREGORA, Stanislav; OUŘEDNÍČEK, Jan. *Elektrotechnika a zabezpečovací technika v dopravní infrastruktuře*. Pardubice: Univerzita Pardubice: Dopravní fakulta Jana Pernera, 2005. s. 91,92



Rychlost vlaku na přejezdech bez světelného zabezpečovacího zařízení a bez závor je omezena na základě rozhledových poměrů, které má řidič při zastavení u železničního přejezdu. Rychlost vlaku se odvíjí od předpisu SŽDC (ČD) S4/3 a na základě ČSN 736380.

*Tab. č. 11 - počet mimořádných událostí na přejezdech rok 2008:*

<b>Celkem mimořádných událostí</b>	<b>Přejezdy zabezpečené jen výstražnými kříži</b>	<b>Přejezdy s PZS bez závor</b>	<b>Přejezdy s PZS se závorami</b>	<b>Přejezdy s PZM</b>
<b>214 (100%)</b>	<b>98 (45,79%)</b>	<b>105 (49,07%)</b>	<b>10 (4,67%)</b>	<b>1 (0,47%)</b>

*Zdroj: Interní zpráva o vývoji a stavu v oblasti bezpečnosti provozování dráhy v roce 2008 a statistické údaje GŘ ČD, a.s. – O18, vrchní inspektor Ing. Nejman*



*Tab. č. 12 - počet mimořádných událostí na přejezdech rok 2009:*

<b>Celkem mimořádných událostí</b>	<b>Přejezdy zabezpečené jen výstražnými kříži</b>	<b>Přejezdy s PZS bez závor</b>	<b>Přejezdy s PZS se závorami</b>	<b>Přejezdy s PZM</b>
<b>209 (100%)</b>	<b>103 (49,28%)</b>	<b>116 (55,50%)</b>	<b>9 (4,30%)</b>	<b>0 (0%)</b>

*Zdroj: vlastní zpracování*

*Tab. č. 13 - počet usmrcených osob na přejezdech rok 2008:*

<b>Celkem usmrcených osob</b>	<b>Na přejezdech zabezpečených jen výstražnými kříži</b>	<b>Na Přejezdech s PZS bez závor</b>	<b>Na přejezdech s PZS se závorami</b>	<b>Na přejezdech s PZM</b>
<b>44 (100%)</b>	<b>8 (18,19%)</b>	<b>23 (52,27%)</b>	<b>12 (27,27%)</b>	<b>1 (2,27%)</b>

*Zdroj: vlastní zpracování*

*Tab. č. 14 - počet usmrcených osob na přejezdech rok 2009:*

<b>Celkem usmrcených osob</b>	<b>Na přejezdech zabezpečených jen výstražnými kříži</b>	<b>Na Přejezdech s PZS bez závor</b>	<b>Na přejezdech s PZS se závorami</b>	<b>Na přejezdech s PZM</b>
<b>33 (100%)</b>	<b>9 (27,27%)</b>	<b>23 (69,69%)</b>	<b>5 (15,15%)</b>	<b>0 (0%)</b>

*Zdroj: vlastní zpracování*

*Tab. č. 15 - počet zraněných osob na přejezdech rok 2008:*

<b>Celkem zraněných osob</b>	<b>Na přejezdech zabezpečených jen výstražnými kříži</b>	<b>Na Přejezdech s PZS bez závor</b>	<b>Na přejezdech s PZS se závorami</b>	<b>Na přejezdech s PZM</b>
<b>113 (100%)</b>	<b>47 (41,59%)</b>	<b>65 (57,52%)</b>	<b>1 (0,89%)</b>	<b>0 (0%)</b>

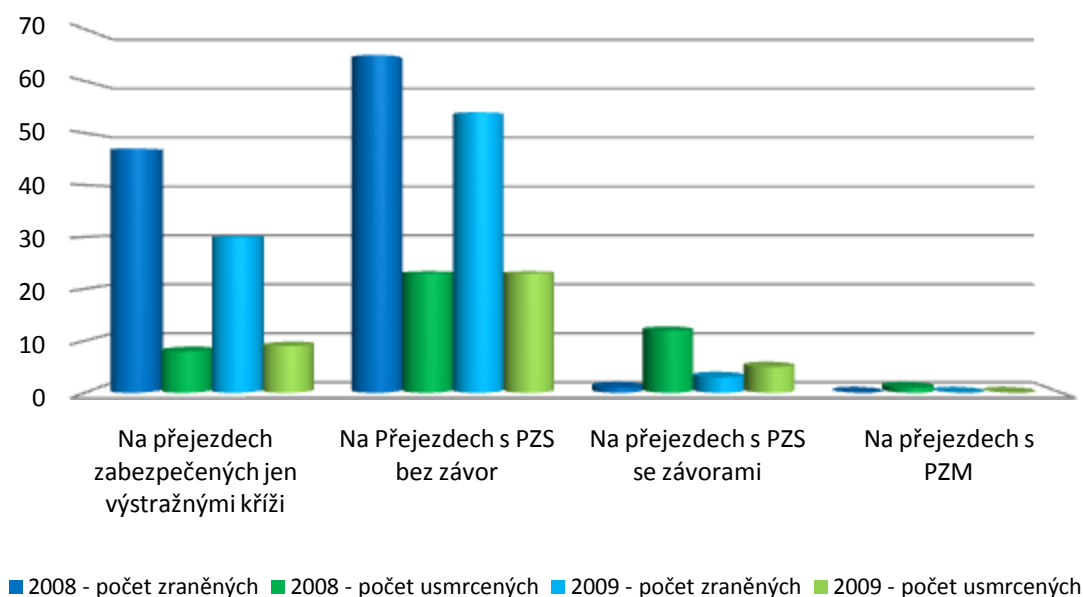
*Zdroj: vlastní zpracování*

*Tab. č. 16 - počet zraněných osob na přejezdech rok 2009:*

<b>Celkem zraněných osob</b>	<b>Na přejezdech zabezpečených jen výstražnými kříži</b>	<b>Na Přejezdech s PZS bez závor</b>	<b>Na přejezdech s PZS se závorami</b>	<b>Na přejezdech s PZM</b>
<b>82 (100%)</b>	<b>30 (36,58%)</b>	<b>54 (65,85%)</b>	<b>3 (3,65%)</b>	<b>0 (0%)</b>

*Zdroj: vlastní zpracování*

**Graf č. 6 k tab. 13,14,15,16,- porovnání roku 2008 a 2009 v počtu zraněných a usmrcených osob na přejezdu**



*Zdroj: vlastní zpracování*

Na základě uvedených statistických údajů vyplývá, že nejméně nehod se odehrálo na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami, nejvíce nehod pak na železničních přejezdech se světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, kde je silná intenzita automobilové dopravy a na nichž riskovalo nejvíce řidičů či chodců. Zřetel nebereme na střety na přejezdech s přejezdovým zabezpečením mechanickým, neboť tento druh přejezdu je z větší míry již uzavřen, ale je stále evidován. Z celkového počtu 214 (rok 2008) pochybila železnice u 6 případů, u zbylých 208 případů mimořádných událostí byly způsobeny lidskou chybou ze strany řidiče jako přímého účastníka silničního provozu, v roce 2009 bylo pochybení železnice pouze u jedné mimořádné události. Řidiči popř. chodci vesměs nerespektovali výstražné světelné zařízení – kmitající červená světla, často vjížděli na přejezd ještě bezprostředně poté, kdy výstražná světla začala blikat nebo vjíždí na přejezd ihned po průjezdu vlaku i přes to, že červená světla stále blikají. Jen pro zajímavost, pokud bychom nahlédli do statistik mimořádných událostí ve vyspělých státech Evropy, zjistíme, že se zde nerozlišují typy zabezpečení přejezdu, neboť každý přejezd je bezpečný a pokud se řidič chová ukázněně, nelze ho považovat za nebezpečné místo, „tvrzení řidičů, pokud střet

s mnohatunovým kolosem přežijí o nefunkčním přejezdovém zařízení je ve většině případů během vyšetřování vyvráceno. Každý přejezd v ČR je vybudován v souladu s příslušnými zákony, vyhláškami a normami. Při dodržování všech pravidel určující správné chování na křížení dráhy s pozemní komunikací, a to jak ze strany účastníků silničního provozu, tak ze strany železnice, je střet automobilu zcela vyloučen.<sup>54</sup> V roce 2008 bylo Drážní inspekcí zkontrolováno 1011 železničních přejezdů z toho bylo objeveno 145 závad. V rozhledových poměrech na přejezdech pak byly nedostatky zjištěny v 92 případech tj. 9% kontrolovaných přejezdů. V roce 2009 se jednalo o 529 kontrol, z toho bylo odhaleno 137 závad. Špatné rozhledové poměry se vyskytly u 69 případů tj. 13% kontrolovaných přejezdů. SŽDC jako provozovatel dráhy, každoročně ruší kolem padesátky přejezdů zabezpečené pouze výstražnými kříži a tím se snaží přispět k částečnému snížení nehodovosti. Každoročně také investuje do zabezpečovacího zařízení či do celkové úpravy přejezdů nemalé finanční prostředky. „V roce 2009 upravilo SŽDC celkem 241 železničních přejezdů. Osazení jednoho přejezdu světly a závorami představuje položku cca. 6 milionů korun, samotnými světly bez závor pak 4 miliony korun.“<sup>55</sup> „Jen pro srovnání – v Německu se v loňském roce snížil počet nehod na přejezdech o neuvěřitelných 50% poté, co byla část z nich zrušena. Nutno však dodat, že Německo má daleko vyšší finanční prostředky na stavbu mimoúrovňových přejezdů (nadjezdy, podjezdy).“<sup>56</sup>

Pro lepší přehlednost a celkovou orientaci vývoje mimořádných událostí na železničních přejezdech, včetně zraněných či usmrcených osob, uvádím do následující tabulky hodnoty získané ze stejného zdroje od roku 2003 do 1/4 2010.

---

<sup>54</sup> Prevence bezpečnosti na železničních přejezdech. *Doprava: ekonomicko-technická revue*. 2008, 5, s. 17.

<sup>55</sup> *Www.silnice-zeleznice.cz* [online]. 2009-03-09 [cit. 2010-11-04]. Článek/audio-zvysovani-bezpecnosti-na-zeleznicnich-prejezdech-v-cr. Dostupné z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/audio-zvysovani-bezpecnosti-na-zeleznicnich-prejezdech-v-cr>>.

<sup>56</sup> SŽDC by ráda zrušila tisíc železničních přejezdů. *Obzor: Týdeník Odborového sdružení železničářů*. 8.2.2010, 21, 6, s. 3.

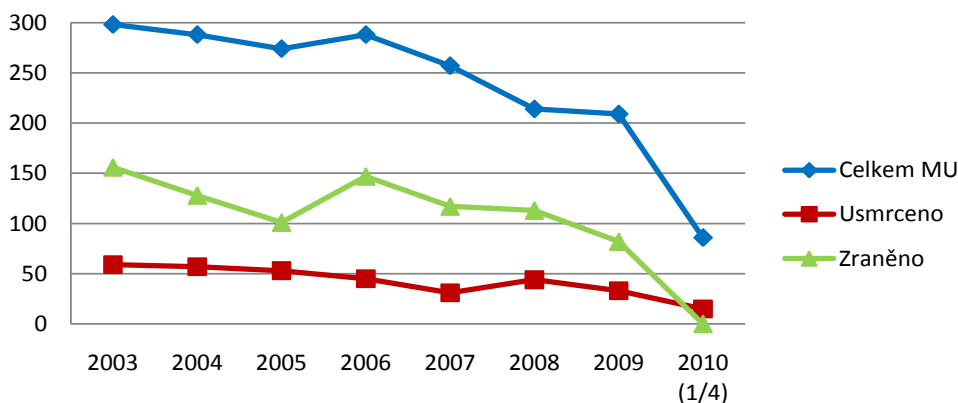
*Tab. č.17 – Rekapitulací počtu MU, zraněných a usmrcených osob v období 2003-1/4 2010:*

Rok	Počet MU na žel.přejezdech	Celkem usmrcených osob	Celkem zraněných osob
2003	298	59	156
2004	288	57	128
2005	274	53	101
2006	288	45	147
2007	257	31	117
2008	214	44	113
2009	209	33	82
1/4 pol. 2010	86	15	28

*Zdroj: vlastní zpracování*

**Graf č. k tab. č. 17**

*- Porovnání počtu MU 2008 a 2009 včetně usmrcených a zraněných osob*



*Zdroj: vlastní zpracování*

Z uvedených hodnot je zcela patrné, že počet mimořádných událostí, jakožto počet usmrcených osob, měl od roku 2003 do roku 2009 prakticky klesající charakter. Rok 2007 a 2009 zaznamenal nejméně usmrcených osob. Z přehledu je patrné, že v roce 2008 došlo k výraznému snížení počtu mimořádných událostí. Za zcela úspěšný je považován rok

2009, který zaznamenal nejmenší počet nehod a zraněných osob na přejezdech od roku 2003, kdy Drážní inspekce vznikla. V prvním čtvrtletí roku 2010 výrazně stoupl počet nehod na železničních přejezdech. Drážní inspekce doposud neviduje, tak tragický začátek roku, jako je rok 2010. Údaje uvedené v tabulce č. 16 hovoří sami za sebe. „Tyto hodnoty řadí rok 2010 na první příčku v počtu obětí na železničních přejezdech v celé historii existence Drážní inspekce a zároveň poprvé došlo k překročení hranice deseti tragicky zesnulých osob na železničních přejezdech během prvního čtvrtletí roku.“<sup>57</sup> V naprosté většině je příčinou neukázněnost a nerespektování platných zákonů.

---

<sup>57</sup> *Www.dicr.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-11-24]. Zeleznici-prejezdy. Dostupné z WWW: <<http://www.dicr.cz/zeleznici-prejezdy>>.

## 4.5 PŘÍPADOVÉ STUDIE Z PRAXE

### 4.5.1 PŘÍPADOVÁ STUDIE č. 1

Dne 14. 2. 2009, v 6:00 hod., povětrnostní podmínky: tma, sníh, -15 °C došlo na hlavní trati Plzeň - České Budějovice, v mezi staničním úseku Skalisko – Hluboká nad Vltavou, na železničním přejezdu v km 296,223, ke střetu osobního vlaku Os 6088 (dopravce ČD, a.s.) s osobním automobilem Fiat PUNTO uvízlým na přejezdu, řízený 30-ti letým řidičem. Jednalo se o činný železniční přejezd, dlouhý 5,5m a široký 11,90 m, provozovaný SŽDC, s.o. zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím světelným zařízením bez závor, v inkriminované době uvíznutí, nebyl ve stavu výstrahy. Silniční komunikace vedoucí přes tento přejezd je silnicí III. třídy č. 11512/4, silnice je z obou stran osazena odpovídajícím dopravním značením, včetně upozornění na neprovádění chemického posypu v zimních měsících z důvodu blízkosti vodných zdrojů, v uvedeném dnu byla silnice zledovatělá. Rychlost Os 6088 byla 97km/h (povolená max. rychlost 100km/h). Na místě zasahoval Integrovaný záchranný systém – HZS SŽDC – provozní jednotka České Budějovice a Obvodní oddělení Policie ČR Hluboká nad Vltavou. Rychlá záchranná služba nebyla přivolána, neboť nedošlo k újmě na zdraví žádného účastníka.

Následným šetřením bylo zjištěno, že v 5:57 hod. přijal operační důstojník Policie ČR České Budějovice na lince 158, oznámení od řidiče o vyjetí mimo komunikaci z důvodu náledí a uvíznutí (zaklínění o kolejnici) v prostoru přejezdu „Vondrov“. Tato informace byla předána na Oddělení železniční policie a dále výpravčímu žst. České Budějovice, který dále informoval výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou o požadavku Policie ČR, s žádostí o zastavení dopravy v uvedeném úseku. Výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou pochopil situaci tak, že se jedná o úsek Hluboká nad Vltavou – Nemanice, tedy opačný směr, než ze kterého se blížil k přejezdu Os 6088 a drážní dopravu zastavila. V 6:00 hod. lokalizovala správný železniční přejezd, nestačila již zareagovat, neboť v té samé době dostala avízo radiostanicí od strojvedoucího Os 6088, že na železničním přejezdu narazil do osobního automobilu. K střetnutí již nešlo zabránit, i když strojvedoucí použil rychločinné brždění, byla však tma a osobní automobil byl viděn až na poslední chvíli, z důvodu nepřehledné levotočivé zatáčky před železničním přejezdem.

K úmrtí ani újmě na zdraví u řidiče, cestujících a zaměstnanců dopravce (strojvedoucího) nedošlo. Škoda na přepravovaných věcech a zavazadlech nevznikla. Materiálová škoda na osobním automobilu byla odhadnuta na 61.000,-Kč, škoda na drážním vozidle 25.800,-Kč (uhradí řidič), škoda na majetku provozovatele dráhy SŽDC 22.500,-Kč (uhradí řidič). Celková škoda včetně škody na automobilu byla vyčíslena na 109.300,-Kč.

Nehodovou událost zapříčinilo stání osobního automobilu Fiat Punto na železničním přejezdu v km 296,223 v době, kdy zde projížděl Os 6088. Řidič osobního automobilu nepřizpůsobil rychlost jízdy automobilu, stavu a povaze vozovky, z tohoto důvodu zůstal na železničním přejezdu stát a z důvodu rychlého sledu událostí neodstranil silniční vozidlo z tohoto nebezpečného prostoru. Policejní komisař zahájil úkony trestního řízení ve věci z podezření ze spáchání trestního činu § 228 - poškozování cizí věci, s odnětím svobody až na jeden rok. Dále řidič ohrozil bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy na základě § 22 odst. 4, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. Toto porušení bylo i ze strany výpravčí v žst. Hluboká nad Vltavou, která podle pravidel provozování dráhy a pravidel plynulé a bezpečné drážní dopravy, po předchozím oznámení Policie ČR, nezajistil zastavení vlaku. Tímto porušila i vnitřní předpisy provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D1 Předpis pro užívání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy a Předpis SŽDC (ČD) D2 pro organizování a provozování drážní dopravy. Proto tato mimořádná událost je kvalifikována se spoluúčastí ze strany železnice. Na druhé straně bylo přihlédnuto k tomu, že výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou byl nucen jednat ve stresové a vypjaté situaci a prakticky neměl žádný čas nahlídnout do technické dokumentace ke zjištění polohy přejezdu. Šetření mimořádné události z pohledu org. složek dráhy, se vyšetřováním a zjišťováním příčin této nehody ujala Drážní inspekce. Na místo byli vysláni vrchní inspektoři Územního inspektorátu České Budějovice, kteří prováděli šetření nezávisle na SŽDC a ČD. Svolávací rozvrh byl ze strany SŽDC i ČD dodržen, na místě byly přítomny odborně způsobilé osoby za SŽDC – SDC České Budějovice, ČD – DKV Plzeň, tento postup byl v souladu s § 53b, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách a vyhláškou č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádné události na drahách. Obecně bylo Drážní inspekcí zjištěno, že nesprávná identifikace železničního přejezdu se i přes doposud přijatá opatření celorepublikově opakuje a je nutné přijmout v rámci zvýšení bezpečnosti jednotný



system nezaměnitelného označení železničních přejezdů z pohledu železniční i silniční typologie, jak pro provozovatele dráhy a drážní dopravy, tak i pro účastníky silničního provozu, včetně složek IZS. System identifikace byl zaveden k 1. 8. 2009.

## 4.5.2 PŘÍPADOVÁ STUDIE č. 2

Dne 1. 11. 2009, v 18:20 hod., povětrnostní podmínky: tma, oblačno, mrholení, +9 °C, došlo na regionální trati mezi Opavou a odbočkou Muklovice, mezi zastávkami Třebízka a Trnov, na železničním přejezdu v km 4,981, ke střetu silničního motorového vozidla, které bylo sestaveno z nákladního automobilu SCANIA R420L a silničního návěsu SCHMITZ SKL/4E, s osobním vlakem Os 2966 (dopravce ČD, a.s.). Železniční přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži, u tohoto typu tzv. krátkého železničního přejezdu, je v rámci bezpečného provozu na železnici a na pozemní komunikaci, nařízeno vnitřním předpisem SŽDC (ČD) D1 a D2, povinnost osoby řídící drážní vozidlo (strojvedoucí) použít opakovaně lokomotivní houkačku, oznamující přiblížení vlaku k přejezdu, a to od úrovně výstražného návěstidla s návěstí „Piskejte“ v km 5,248 (cca.267m před přejezdem). Silniční komunikace vedoucí přes tento přejezd je silnicí III. třídy č. 55688, silnice je z obou stran osazena odpovídajícím dopravním značením, a to dopravní značkou Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Souběžně se železniční dráhou je vedena také silniční komunikace I. třídy č. 75, která je zaústěna do zvýše zmíněné silnice III. třídy č. 55688. Hranice křižovatky těchto silničních komunikací se nachází v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu (viz. obr. č. 1). Rychlost Os 2966 byla 49km/h. Na místě zasahoval Integrovaný záchranný systém – HZS Opava a Hradec nad Moravicí, Policie ČR, Okresní ředitelství, Služba kriminální policie a vyšetřování, Dopravní inspektorát v Opavě a Záchraná služba Opava.



Následným šetřením bylo zjištěno, že řidič nákladního automobilu SCANIA R420L a silničního návěsu SCHMITZ SKL/4E přijížděl od Hradce nad Moravicí, zastavil v křižovatce silnic I. třídy č. 75 a III. třídy č.55688, důvodem k zastavení bylo dání

přednosti v jízdě vozidlům jedoucím v protisměru po silnici I. třídy č. 75 od Opavy a následné odbočení doleva na silnici III. třídy č. 55688, v jejíž bezprostřední blízkosti se železniční přejezd km 4,981 nachází. V 18:19 hod. začal řidič silniční soupravy odbočovat, je nutné dodat, že ve stejné době stál na silnici III. třídy č. 55688 dodávkový automobil odbočující doleva směr Opava. V průběhu odbočování, řidič silniční soupravy věnoval větší pozornost stojícímu dodávkovému automobilu. Na základě řidičovo výpovědi, OS 2966 upozoroval v okamžiku, kdy se kabina nákladního automobilu nacházela již na železničním přejezdu, snažil se zvýšit rychlost, neprodleně opustit prostor železničního přejezdu, bohužel střetu již nedokázal nezabránit. Čelo lokomotivy narazilo do levého boku silničního návěsu a sunul jej další 4 m do km 4,977, jednalo se o silný náraz (obr. č. 2). Složky IZS avizoval mobilním telefonem strojvedoucí OS 2966. Z dokumentace Protokolu o výslechu svědků, bylo cestujícími potvrzeno, že strojvedoucí použil několikrát výstražné houkačky a po posledním houkání došlo k intenzivnímu brzdění a téměř k okamžitému střetu. Následkem mimořádné události došlo na újmě na zdraví dvou lidí (doba léčení delší než sedm dní) a dalších pět bylo ošetřeno a propuštěno ihned z nemocnice. Provoz byl pozastaven na čtyři hodiny. Policejní komisař zahájil proti řidiči úkony trestního řízení ve věci z podezření ze spáchání trestního činu § 228 - poškozování cizí věci, §273 pís. b)obecné ohrožení z nedbalosti a §148 ublížení na zdraví z nedbalosti s odnětím svobody od tří do deseti let. Materiálová škoda byla vyčíslena provozovatel drážní dopravy výši cca. 126.000,-Kč (uhradí řidič), škoda vzniklá na návěsu cca. 177.000,-Kč, škoda na přepravovaných věcech nevznikla. Řidič dále ohrozil bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy na základě §6 odst. 3 a § 22 odst. 4, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, dále porušil §28 a §29, odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb, o provozu na pozemních komunikacích.

Na vyšetřování se podíleli na základě Předpisu SŽDC (ČD) Dp 17, org. Složky SŽDC a ČD. Ohlašovací rozvrh provozovatele dráhy byl dodržen. Na základě Smlouvy o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a smrtelných a závažných pracovních úrazů mezi SŽDC a ČD, byla k této mimořádné události přivolána Drážní inspekce - vrchní inspektor z územního inspektorátu v Ostravě a RIBŽ Ostrava. Drážní inspekce doporučila v tomto úseku na základě Předpisu ČD S 4/3 Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů, ve smyslu Výnosu č. 1 z 29. 8. 2008

začlenění železniční tratě z hlediska zabezpečení přejezdů ze III. skupiny do IV. skupiny s traťovou rychlostí sniženou na max. 20km/h. Rozhledové poměry, které jsou u tohoto typu železničního přejezdu zjišťovány metodou ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody a metodou dle Předpisu ČD S 4/3, odpovídaly normě. Z důvodu snížení pravděpodobnosti vzniku podobné mimořádné události, doporučuje Drážní úřad provozovateli dráhy SŽDC projednat se Správou silnic Moravskoslezského kraje Opava problematiku dopravní situací, kdy křižovatka na silniční komunikaci zasahuje do nebezpečného pásma dráhy.



### 4.5.3 PŘÍPADOVÁ STUDIE č. 3

Dne 4. 9. 2009 v 11:10hod., povětrností podmínky: jasno, sucho, teplota +17°C, došlo na jednokolejné trati mezi žst. Heřmanice a Moravskými Budějovicemi, na železničním přejezdu v km 140,285 zabezpečeném výstražnými kříži doplněnými dopravní značkou *Stůj, dej přednost v jízdě*, ke střetu osobního automobilu značky FORD MONDEO 2,0 TDIC, který řídil osmnáctiletý řidič, s nákladním vlakem Rn 25251 dopravce ČD Cargo, a. s.. Železniční přejezd je dlouhý 4m a široký 3,35m a kříží účelovou komunikaci vedoucí z obce Letná na polní cestu, vedoucí podélně s železniční tratí. Výstražné návěstidlo s návěstí „Pískejte“ je umístěn v km 140,771 (486m od přejezdu), rychlost drážního vozidla byla 79km/h. (v normě). Na místě zasahoval IZS – HZS SŽDC, Policie ČR v Třebíči a Záchraná služba.

Následným šetřením bylo zjištěno, že uvedeného dne, osobní automobil značky FORD MONDEO přijížděl k přejezdu ve směru vlaku, po polní cestě. Na přejezd vjel přímo před přejíždějící nákladní vlak Rn 25251. Přesto, že strojvedoucí drážního vozidla použil rychločinnou brzdu, náraz do vozidla byl tak prudký, že jej na místě zcela zdemoloval. K zastavení vlaku došlo cca. 300m za přejezdem. Bilance této mimořádné události je velmi tragická, řidič i spolujezdec byli na místě usmrceni. Na osobním automobilu vznikla škoda cca. 600.000,-Kč, škoda na majetku ČD Cargo byla ve výši cca. 52.000,-Kč. Na přepravovaných věcech, umístěných na nákladním vlaku, škoda nevznikla. Strojvedoucí uvedl, že viděl přijíždět po pravé straně ve směru jízdy vlaku k železničnímu přejezdu osobní automobil, přestože použil několikrát lokomotivní houkačku, osobní automobil nereagoval a vjel na železniční přejezd těsně před nákladní vlak. Rozhledové poměry byly přeměřeny metodou podle ČSN 73 6380 a dle předpisu ČD S 4/3 a byly shledány v normě (147m). Jelikož náraz do auta směřoval do jeho střední části, vyplývá z toho, že a) řidič vlak musel spolehlivě vidět, přesto se pokusil přejezd na rychlo přejet, aniž by zastavil b) řidič vlak vůbec nezaregistroval (je zde domněnka na příliš hlasitou hudbu). Mladík tak porušil §28 ods.1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a §6 odst. 3 a § 22 odst. 4, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách.



V rámci vyšetřování org. složkami SŽDC a ČD, bylo zjištěno, že strojvedoucí dal avízo výpravčímu do Moravských Budějovic, dále byla mimořádná událost nahlášena na RCP Brno a RIBŽD Brno. Vrchní inspektor kontaktoval Drážní inspekci. Drážní inspekce vydala následující opatření: k přejezdu byla nainstalována značka *Zákaz vjezdu všech vozidel*, s dodatkem jejichž délka přesahuje 12m. K dané tragické události se toto opatření přímo nevztahuje, předchází však k tomu, aby se na tomto nebezpečném železničním přejezdu tato situace neopakovala. Důvodem je pohyb na polní cestě zemědělskou technikou, která často překračuje délku 12m. Na základě rozhledových poměrů, by takto dlouhá souprava nestihla bezpečně přejezd přejet. Dále provozovateli dráhy – SŽDC, doporučuje přeměření rozhledových poměrů u tohoto typu přejezdového zabezpečení na území ČR. Závěrem lze konstatovat, že tuto „zbytečnou“ nehodovou událost zapříčinila mladíkova nezkušenost, možná snaha ukázat své hrdinství před stejně starým spolujezdcem.

## 5. POZNATKY A JEJICH VYHODNOCENÍ

Tato kapitola shrnuje získané a prezentované poznatky týkající se problematiky mimořádných událostí v železniční dopravě z pohledu praxe a z odvozených praktických závěrů.

Přijetím novely zákona č. 266/1994 Sb., o drahách v roce 2000 (č.23/2000 Sb.) došlo k terminologickému upřesnění pojmu mimořádná událost. Za mimořádnou událost je považována nehoda nebo ohrožení. Z praxe musím uvést jeden, a to docela zásadní poznatek, že mnoho kolegů (na úrovni SDC) dodnes neumí definovat pojem mimořádná událost. V případě ohrožení (např. spadlý strom na trakční vedení) mi řada z nich vnucovala myšlenku, že se vůbec nejedná o mimořádnou událost. V tomto případě je na místě prostudovat §49, který hovoří zcela jasně. Za zcela pozitivní změnu považuji v novele zákona doplnění povinností provozovatele dráhy a drážní dopravy v oblasti prevence mimořádných událostí. Jedná se např. o provádění kontrol proti nehodovým a preventivním opatřením, proškolení zaměstnanců aj.. Další nedostatek jsem zjistila ohledně dodržování postupu při ohlašování mimořádné události na základě Vyhlášky č. 376/2006, o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách. V praxi se často setkávám s problémem, kteří řeší zaměstnanci drah, držící pohotovost, že často sami nevědí, komu nahlašovat mimořádné události kvalifikované především jako ohrožení (většinou se jedná o zcela běžné mimořádné události). Pro svou jistotu je pak zcela zbytečně oznamují na místa, kde to není potřeba a tak zatěžují i ostatní. Tento problém by měl být řešen na úrovni interního předpisu či opatření dané organizační složky.

Z parametrů nehodovosti v drážní dopravě, a to především nehody klasifikované jako střety osob a motorových vozidel na železničních přejezdech, získané v praktické části diplomové práce, bylo zjištěno těchto výsledků. V ČR od roku 2003 do roku 2009 dosahují hodnoty nehod klesající tendenci. Pozitivem zůstává i to, že vývoj počtu zraněných a usmrcených osob v uplynulých letech, není přímo závislý od počtu vzniklých mimořádných událostí a měl do minulého roku spíše klesající charakter. Celková sumy na odstranění škod způsobené nehodami se v roce 2008 pohybovala kolem cca. 10 milionů

EUR, v roce 2009 vzrostla na 15,5 milionů EUR. Nejvýraznější podíl na počtu usmrcených osob na drahách připadá na nehody klasifikované jako střet drážního vozidla s osobou mimo úrovně křížení dráhy – kategorie B6. Následují střety drážních vozidel se silničními vozidly a chodci na úrovněm křížení dráhy pozemních komunikací – kategorie C4 a B4. Rok 2010 ukončil klesající tendenci v počtu usmrcených osob. Jen za první čtvrtletí 2010 byl počet usmrcených na železničních přejezdech o 100% větší než za stejné období v roce 2009. Dalším negativem jsou i množící případy střetnutí vlaku s dětmi, které nerespektovaly zabezpečovací zařízení a vstoupily přímo pod přijíždějící vlak. Pokud by se tento vzrůstající trend nezměnil, na konci roku bychom evidovali cca. 60 osob usmrcených na železničních přejezdech, což by znamenalo prvenství od roku 2003, kdy vznikla Drážní inspekce. Na místě je poukázat i na to, že více než 95% odpovědnosti za vznik mimořádných událostí je mimo provozovatele dráhy a drážní dopravy. Zde je na místě vyzdvihnout činnost Drážní inspekce ve výkonu státního dozoru, kterým přispívá k odhalování rizikových míst na drahách včetně nebezpečných železničních přejezdů. Většinu nehod na přejezdech způsobují samotní účastníci silničního provozu, kteří závažně porušují pravidla silničního provozu a tím i zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kdy nerespektují zákaz vjezdu či vstupu v době, kdy je to ustanovením zakázáno. Současně porušují i zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, kdy platí, že při křížení dráhy s pozemními komunikacemi má drážní doprava vždy přednost. V neposlední řadě, mnoho osob vstupuje do prostoru dráhy v místech, která nejsou veřejnosti přístupná. Nerespektováním výše zmíněných zákonů a svou neukázněností dochází pak ke zbytečným ztrátám na životě.

Nejvíce mimořádných událostí v roce 2008 a 2009, a to více než polovina nehod, se stala na přejezdech zabezpečenými světelným signalizačním zařízením. Těchto přejezdů se nachází v ČR kolem 26% z celkového počtu. Nejméně nehod se uskutečňuje na přejezdech zabezpečenými jak světelnou signalizací, tak zároveň se závorami (cca. 13%). Toto zabezpečení je z dlouhodobého statistického hlediska nejméně rizikové, proto Drážní inspekce doporučuje tento druh zabezpečení použít u co nejvíce přejezdů. Zhruba 56% odpovídají železniční přejezdy zabezpečeny pouze výstražným křížem. Tento typ přejezdu klade na řidiče větší zodpovědnost a nutí je k větší opatrnosti. Paradoxem zůstává fakt, že tento druh přejezdu je mnohem nebezpečnější než přejezd se světelnou signalizací, přesto



zde umírá méně osob. Můžeme tedy konstatovat, že vyšší stupeň zabezpečení znamená také nárůst mimořádných událostí. Jak tento stav vysvětlit?

Zkušený řidič je schopen vnímat současně šest až osm podnětů, pokud svou pozornost obrací jinam, než na dopravní situaci mluvíme o nepozornosti. A právě nepozornost je jednou z příčin těchto tragických nehod. Snížení pozornosti může způsobit telefonování při jízdě, rozptýlení spolujezdcem, kouření za jízdy, rádio, únava, spěch, zkratové jednání úlek a strach aj.. Pak je to jen krok, přehlédnout světelnou signalizaci či dopravní značení před přejezdem a následky jsou tragické nejen pro řidiče, ale i pro jeho spolucestující, cestující v drážním vozidle aj. Dalším důvodem může být fakt, že tento druh přejezdového zabezpečení se buduje na přejezdech s vyšší frekvencí provozu automobilové dopravy. Řidiči často nedodržují nejvyšší povolenou rychlost přes železniční přejezd i o více než 20km/h. Za velmi účinné bych považovala vybudování příčných zpomalovacích pásů nebo akustických pásů upozorňující řidiče před blížícím se přejezdem. Drážní inspekce každý rok vytipovává nejnebezpečnější železniční přejezdy s tímto zabezpečením a žádá o jejich přestavbu na úroveň nejvyššího zabezpečení. Všechny přejezdy vybudované v poslední době na modernizovaných koridorech jsou vybaveny celými závorami a ke střetům silničních a kolejových vozidel zde nedochází. Prostředky na přestavbu těchto přejezdů jsou čerpány ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále SFDI), fond Ministerstva dopravy, přičemž pro rok 2010 bylo fondem vyčleněno na tyto investiční akce SŽDC cca. 157 mil. Kč. Je nutné však zdůraznit, že tato částka zdaleka nestačí na rekonstrukci všech rizikových přejezdů. Jediným (zatím nereálným) východiskem by bylo přirozené mimoúrovňové křížení (výstavba nadjezdů a podjezdů), které je bohužel jak ekonomicky, tak technologicky velmi náročné a náklady se pohybují v řádu desítek mil. Kč. Na místě je však otázka, zda tyto investice zajistí méně nehod, méně usmrcených či zraněných osob? Zde mám na mysli vědomé porušování zákona č. 361/2000 Sb. a 266/1994 Sb., ze strany účastníků silničního provozu, ze kterého je zřejmé, že investice do instalací drahých zabezpečovacích zařízení na přejezdech nevyřeší tragické bilance nehodovosti. Neúčinné, dle mého názoru, by byly i další administrativní změny v zákonech, připomeňme si novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., v roce 2005 (411/2005 Sb.) se zavedením bodového systému v rámci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Toto komplexní opatření přineslo výrazné, avšak krátkodobé zlepšení situace v nehodovosti. Je evidentní,

pokud se nezmění z 99% neukázněnost řidičů, nadále budeme statisticky evidovat usmrcené či zraněné osoby. Důkazem je nainstalovaný ověřovací kamerový systém SŽDC na Olomoucku, na třech železničních přejezdech vybavených světelnou signalizací a v jednom případě i se závorami. Z autentických záznamů kamer, spouštějící se současně s vyvoláním přejezdové výstrahy lze doložit, jakých hazardních situací se řidiči neustále dopouštějí.

Drážní inspekce jako státní instituce a nejvyšší nezávislý vyšetřovací orgán na drahách, řídící se při své činnosti zákon č. 266/1994 Sb. a Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, „žádá všechny chodce, cyklisty a řidiče, aby se při předjíždění přesvědčili, zda mohou koleje bezpečně přejít či přejet, aby se chovali odpovědně, a to ne kvůli zákonu, ale kvůli vlastnímu zdraví.“<sup>58</sup> Je nutné si uvědomit, že usmrcením člověka dochází i k celospolečenským ztrátám. Každý rok stát přichází o nemalé částky vynaložené na léčení zraněných osob, o to větší ztráta je pak usmrcení produktivního občana. Ztráta vložená do jeho výchovy, vzdělání, pracovní aktivity, kterou vrací svou činností státu. A právě tyto celospolečenské ztráty, respektive statistické údaje ztrát, jsou důležité při posuzování investice do prevence.

Význam prevence v boji za snížení nehodovosti na železničních přejezdech je velmi vysoký a vyplatí se do ní investovat, i když výsledky nejsou okamžité, ale projeví se až za nějaký čas. Smyslem prevence je výchovně působit i na všechny budoucí účastníky silničního provozu, s cílem zařazování dopravní výchovy do vyučovacího procesu, s využitím různých forem a metod práce. Ministerstvo dopravy v rámci BESIPU podporuje dopravní výchovu pro žáky I. stupně základních škol, výstavbou dopravních hřišť. Ještě před třemi roky na těchto hřištích zcela chyběly makety železničních přejezdů, pokud jím bylo hřiště vybaveno, tak pouze typem s chráněným výstražným křížem. Na základě urgencye ze strany ČD, vyrobila a doplnila dopravní hřiště, firma AŽD Praha, která má silné postavení na trhu v ČR ve výrobě zabezpečovacího zařízení, malou imitaci železničního přejezdu se světelným zabezpečením a závorou. Drážní inspekce pro malé školáky vytvořila osvětovou akci v podobě dětského časopisu *Hurá na cesty*. Jedná se o výukový materiál určen pro žáky 2. tříd základních škol, kdy děti mají za úkol správně rozpoznat

---

<sup>58</sup> *Www.dicr.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-09-20]. O-drazni-inspekci. Dostupné z WWW: <[www.dicr.cz](http://www.dicr.cz)>.

bezpečné a nebezpečné chování na drahách a pomocí smailíků odpovídat. Pro děti je také určen časopis *Hurá*, ve kterém se děti naučí základním pravidlům chování na železnici, a to ve formě her a křížovek. I přes tyto jistě přínosné preventivní nástroje, není dle mého názoru, dopravní výchově ve školství věnována taková pozornost, jakou by si zasloužila. Škola by měla být po rodičích dalším stupněm ve výchově ke správnému chování v silničním a drážním provozu.

Další výchovu je nutné směřovat v rovině výchovy nových, začínajících řidičů v autoškolách na základě zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, která by měla být předávána kvalitní přípravou učitelů autoškol. Je nutné apelovat, že dodržování pravidel silničního provozu před a na železničním přejezdu a uvědoměle se chovat, může zachránit lidský život. Ministerstvo dopravy – BESIP, Policejní prezidium a SŽDC dalo v roce 2007 podnět k natočení filmu *Řidič postrach přejezdů*, který je prioritně určen právě budoucím řidičům v autoškolách s cílem varovat před nebezpečím, pokud poruší příslušné zákony. Současně je film jakým si návodem, jak řešit mimořádné situace, například v momentě, kdy se automobil dostane mezi stažené závory. O rok později, v době prázdnin, vydává Drážní inspekce DVD s filmem *Hazardéry železnice zabijí*, který se oproti prvnímu snímku věnuje oblasti s nejtragičtějšími následky v podobě střetů vlaků s osobami. Tento preventivní film je možné si stáhnout nebo prohlédnout na webu Drážní inspekce. V neposlední řadě by se nemělo zapomenout ani na mediální kampaň v podobě stovky billboardů prezentované po celé ČR a upozorňující na to, co se stane, když se rozhodneme ignorovat výstrahu na železničním přejezdu.

ČD jako největší monopolní dopravce v ČR od roku 2006 vyjíždí dvakrát ročně po českých kolejích na své netradiční turné v podobě tzv. *preventivního vlaku*. Cílovou skupinou, na kterou je akce zaměřena, je riziková skupina mladých lidí ve věku 13-19 let. Ze statistického hlediska jsou to právě oni, kteří nejčastěji hazardují se svým životem v blízkosti železnice. Není účinné říkat „to se nesmí, to nedělej...“, účinné je přímo ukázat, jak může člověk skončit, když si nedá pozor. Jedná se o tzv. akční formu – ukázkou přímo v praxi při dané činnosti prostřednictvím modelových situacích. V preventivním vlaku v tzv. kinnematovoze mohou návštěvníci shlédnout sestřih filmů věnující se hazardu a

nezodpovědnému chování na železnici včetně důsledků, film BESIPU se zaměřuje na železniční přejezdy a na možnosti přežití při střetu s vlakem, film SŽDC ukazuje následky popálení člověka elektrickým proudem nebo střet člověka s vlakem. Za velmi účinné považují i ukázky tzv. cash – test srážky lokomotivy s automobilem. V preventivním vlaku cestují též vrchní inspektoři, podílející se na vyšetřování těchto tragédií, kteří diskutují s návštěvníky a snaží se zodpovědět všechny důležité otázky. Součástí je i předvádění základního výcviku první pomoci.



Jelikož celoplošné preventivní kampaně jsou velmi drahé, neprovádí se trvale a jejich vliv je nárazový. Nejsilnější je v době samotného průběhu kampaně a těsně po skončení, postupně se však její vliv vytrácí. Jak tedy zesílit její vliv? Především cílenou osobní výchovou.....

## 6. Závěr

Šetření mimořádných událostí a nehod na železničních přejezdech, je problematikou velmi komplexní a zasahuje do více oblastí práva, přičemž ani diplomová práce nemůže obsáhnout jednotlivé aspekty do nejmenších podrobností. Svou roli v tom hraje i neustále se vyvíjející právní úprava, s řadou nových elementů. V polovině roku 2006 proběhla poslední novelizace zákona o provozu na pozemních komunikacích, která přinesla, citelné postihy za běžné přestupky i za dopravní nehody. S novelizací došlo i ke změně trestního práva. Určitou dobu se tyto zpřísněné kroky zdály velmi účinné, pokles dopravních nehod, zraněných či usmrcených osob. Strach z represivního zákona však řadu řidičů přešel a celková situace v nehodovosti se vrátila do starých kolejí. Pokud srovnáme pravidla silničního provozu v různých zemích EU, jsou založeny na stejném principu až na menší odchylky jako v ČR. To podstatné v čem se liší, jsou několikanásobně vyšší sankce za přestupky a přísnější trestní zákoník (např. v Německu). Je to jedna ze slabin zmíněné české právní úpravy, která by na české řidiče snad platila, jiné změny jsou dle mého názoru neopodstatněné.

„Každoročně zemře příliš mnoho osob při nehodách na železničních přejezdech. V EU se jedná zhruba o 600 lidí (stejný počet usmrcených na českých silnicích za rok 2009), kteří se stanou oběťmi nehod. Jelikož se jedná o zcela zbytečné zmařené lidské životy, byl Evropskou radou k dopravní bezpečnosti, Evropskou železniční agenturou a Evropskou komisí zvolen 25. červen *Evropským dnem uvědoměním k přejezdům*,<sup>59</sup> jehož cílem je uvědomit lidi, že všem nehodám by šlo zabránit, kdyby dodržovali pravidla pro provoz na silniční komunikaci a chovali se v blízkosti železničního přejezdu, tak jak nařizuje zákon. Kromě EU se k tomuto datu připojilo několik zemí mimo Evropy. Z toho je patrné, že se jedná o celosvětový problém, který lidé neustále podceňují. V žádném případě však nemůžeme železniční přejezd považovat za nebezpečné místo.

---

<sup>59</sup> [Http://www.prejezdy.eu/](http://www.prejezdy.eu/) [online]. 2009 [cit. 2011-01-01]. [Http://www.prejezdy.eu/](http://www.prejezdy.eu/). Dostupné z WWW: <<http://www.prejezdy.eu/>>.

I přes veškeré tragicky končící mimořádné události, zůstává železniční doprava jednou z nejbezpečnějších a oblíbených forem dopravy v ČR s řadou předností. Neznečišťuje životní prostředí, má nízkou spotřebu energie, rychlost, pohodlí, finanční dostupnost, vhodná pro občany se sníženou mobilitou a již zmíněná bezpečnost. Lidé ji často využívají i z důvodu nárůstu silničního provozu, z důvodu staveb či oprav, kongesce a z četnosti tragických nehod na pozemní komunikaci. I přes vyšší bezpečnost, je nutné si uvědomit jistá rizika. Pozitivním hlediskem zůstává i to, že z 95% měly na bezpečnost železniční dopravy z hlediska odpovědnosti vliv tzv. neželezniční faktory jako např. nehody na přejezdech, střety osob v kolejišti, sebevražedné pokusy či živelné pohromy. Faktory, které se mohou dotknout samotných cestujících, zaměstnanců drážní dopravy a způsobit v lepší míře pouze nepříjemné zážitky, v té horší, následky tragické. 5% zůstává v odpovědnosti provozovatele dráhy či drážní dopravy. Z 100% se jedná pro mnohé o číslo zanedbatelné, opak je však pravdou. Svědčí o tom činnost státního dozoru, kterou vykonává Drážní inspekce a úzká spolupráce mezi jednotlivými organizačními složkami SŽDC a ČD. Zde může pak vyvstat domněnka, zda organizační nebo institucionální rozdělení železnice tuto spolupráci neztěžuje.

Je nutné si uvědomit, pokud již dojde k nehodě (např. ke střetu na železničním přejezdu, kterých je oproti nehodovosti na pozemní komunikaci mnohem méně), následky jsou několikanásobně horší, a to nejen počtem zraněných či usmrcených osob, ale také z hlediska enormních finančních prostředků na uvedení zařízení a drážních vozidel do původního stavu, nákladů na zdravotní péči, administrativní náklady, náklady IZS atd. Finančně však nevyčíslíme nenávratné ztráty s fatálním dopadem – ztrátu blízkého člověka.

Závěrem diplomové práce, věřím, že byl naplněn vytýčený cíl, vymezit ucelený a přehledný pohled na stávající legislativu v oblasti řešení mimořádných událostí v drážní dopravě, a že se mi podařilo stručně charakterizovat práva a povinnosti všech účastníků mimořádné události. Doufám, že tato práce může posloužit jako metodická příručka, která přispěje jednak k lepší orientaci pro pracovníky dráhy, kteří se přímo na řešení mimořádných událostí nepodílí, ale dle mého názoru by ji měli znát, alespoň z pohledu základní informací týkající se této problematiky a dále pro laickou veřejnost při setkání

s daným tématem. Dalším cílem bylo provést analýzu roku 2008 a 2009 z hlediska nehodovosti v drážní dopravě. Na základě statistických údajů poskytnuté Generálním ředitelstvím ČD, a.s, Praha, jsem mohla analyzovat všechny mimořádné události z hlediska jejich celkového počtu, dle jednotlivých kategorií A, B, C, zdokumentovat celkový počet železničních přejezdů a jejich rozdělení dle zabezpečení, počty nehod na železničních přejezdech, včetně usmrcených či zraněných osob. Pro doplnění jsem aplikovala do praxe tři zcela odlišné případové studie a provedla jejich vyhodnocení. Z celkových zjištěných statistických údajů bylo podáno hodnocení a doporučení, a to, ani ne tak z právního hlediska, ale spíše z hlediska výchovného. Práce byla zaměřena převážně na mimořádné události týkající se střetů na železničních přejezdech.

*Výstižné motto na konec:*

***„Bohužel až na konci našeho lidského snažení je člověk, jeho cenný život, zdraví a bezpečnost, v dopravním prostředku i mimo něj.“<sup>60</sup>***

---

<sup>60</sup> PORADA, Viktor, et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, a.s., 2000. s. 5 ISBN 80-7201-212-6.

## 7. Seznam literatury

### Seznam použitých zdrojů:

GREGORA, Stanislav; OUŘEDNÍČEK, Jan. *Elektrotechnika a zabezpečovací technika v dopravní infrastruktuře*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice: Dopravní fakulta Jana Pernera, 2005. 128 s. ISBN 80-7194-768-7.

HAVLÍK, Karel. *Psychologie pro řidiče*. 2. vyd. Praha: Portál, s.r.o., 2005. 223 s. ISBN 80-7178-542-3.

KUČEROVÁ, Helena. *Dopravní přestupky v praxi*. 2. vyd. Praha: Linde, 2006. 431 s. ISBN 80-7201-613-X.

PANOCHA, Václav. *Integrovaný záchranný seznam (IZS) v České republice*. 1. vyd. Praha: TRIVIS, a.s., 1997. s. 18 ISBN 80-902283-0-5.

PORADA, Viktor, et al. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. yd. Praha : Linde, a.s., 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.

SOUŠEK, Jaroslav, et al. *Prováděcí předpis k zákonu o drahách s komentářem*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 1996. 373 s. ISBN 80-85646-43-9.

SOUŠEK, Jaroslav; STEHLÍK, Miroslav; WATRAS, Kamil. 1.vyd. *Zákon o drahách s komentářem*. Olomouc: ANAG, 1995. 215 s. ISBN 80-85646-24-4.

SOUŠEK, Radovan. *Krizové řízení v železniční dopravě*. 1.vyd. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 249 s. ISBN 978-80-86530-46-8.

SVATKOVÁ, Gabriela. *Právní úprava podnikání v železniční dopravě*. Praha, 2009. s. 15  
Bakalářská práce. Česká zemědělská univerzita.



ŠOTEK, Karel. *Úvod do studia dopravy*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1994. 91 s. ISBN 80-84113-74-0.

VAŠÁTKO, Jaroslav. *Ročenka Českých drah, a.s. 2006/2007*. 1.vyd. Praha: GRAND PRINC, a.s., 2007. 144 s. ISBN 80-85104-84-9.

VAŠÁTKO, Jaroslav, *Ročenka 2007/2008 skupiny České dráhy*. 1.vyd. Praha: GRAND PRINC, a.s., 2008. 159 s. ISBN 978-80-85104-23-3.

VAŠÁTKO, Jaroslav, *Ročenka 2008/2009 skupiny České dráhy*. 1.vyd. Praha: GRAND PRINC, a.s., 2009. 144 s. ISBN 978-80-85104-24-0.

Vědeckotechnický sborník ČD, a.s. č.24/2007

Výroční zpráva SŽDC, s.o. 2009

ZELENÝ, Lubomír. *Doprava:dopravní infrastruktura*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická:Podnikohospodářská fakulta, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0100-4.

### **Seznam použitých legislativních předpisů:**

Pokyn generálního ředitele SŽDC, s. o., č. 11/2008 – novelizace 01/2009 ve znění Změny č. 3

Předpis PČR při řešení mimořádných událostí v železniční a lodní dopravě

Předpis SŽDC Dp17-1, *Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí*

Předpis SŽDC Dp17, *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí*

Zákon č.238/2000 Sb., *o Hasičském záchranném sboru ČR*

Zákon č.239/2000 Sb., *o integrovaném záchranném systému*

Zákon č. 273/2008 Sb., *o Policii ČR*

Zákon č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích*

Zákon č. 200/1990 Sb., *o přestupcích*

Zákon č. 40/2009 Sb., *trestní zákoník*

Zákon č.1/1993 Sb., *Ústava České republiky*

### **Internetové zdroje:**

*Www.bodovsystem.cz* [online]. 2011 [cit. 2011-01-16]. Proc-bodovy-system/. Dostupné z WWW: <<http://www.bodovsystem.cz/proc-bodovy-system/>>.

*Www.dicr.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-09-20]. Drážní inspekce. Dostupné z WWW: <[www.dicr.cz](http://www.dicr.cz)>.

*Www.dicr.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-09-21]. O-drazni-inspekci. Dostupné z WWW: <[www.dicr.cz](http://www.dicr.cz)>.

*Www.dicr.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-09-20]. O-drazni-inspekci. Dostupné z WWW: <[www.dicr.cz](http://www.dicr.cz)>.

*Www.dicr.cz* [online]. 2008 [cit. 2010-11-24]. Zeleznicni-prejezdy. Dostupné z WWW: <<http://www.dicr.cz/zeleznicni-prejezdy>>.

*Www.elnar.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-09-2]. Autodoprava. Dostupné z WWW: <[www.elnar.cz/autodoprava](http://www.elnar.cz/autodoprava)>.

*Www.hzscr.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-10-11]. Clanek/kampan-bezpecne-cestovani-linka-112.aspx. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/kampan-bezpecne-cestovani-linka-112.aspx>>.

*Www.hzscr.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-10-06]. Clanek/integrovaný-zachranný-system.aspx. Dostupné z WWW: <<http://www.hzscr.cz/clanek/integrovaný-zachranný-system.aspx>>.

*Www.hzs-kvk.cz* [online]. 2006 [cit. 2010-10-15]. R\_tisen.php?mh=1&ml=7&oo=4. Dostupné z WWW: <[http://www.hzs-kvk.cz/r\\_tisen.php?mh=1&ml=7&oo=4](http://www.hzs-kvk.cz/r_tisen.php?mh=1&ml=7&oo=4)>.

*Www.prejezdy.eu* [online]. 2009 [cit. 2010-09-24]. Cislovani.php. Dostupné z WWW: <[www.prejezdy.eu/cislovani.php](http://www.prejezdy.eu/cislovani.php)>.

*Http://www.prejezdy.eu/* [online]. 2009 [cit. 2011-01-01]. [Http://www.prejezdy.eu/](http://www.prejezdy.eu/). Dostupné z WWW: <<http://www.prejezdy.eu/>>.

*Www.silnice-zeleznice.cz* [online]. 2009-03-09 [cit. 2010-11-04]. Clanek/audio-zvysovani-bezpecnosti-na-zeleznicnich-prejezdech-v-cr. Dostupné z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/audio-zvysovani-bezpecnosti-na-zeleznicnich-prejezdech-v-cr>>.

*Www.silnice-zeleznice.cz* [online]. 2009-03-09 [cit. 2010-10-04]. Clanek/audio-zvysovani-bezpecnosti-na-zeleznicnich-prejezdech-v-cr. Dostupné z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/audio-zvysovani-bezpecnosti-na-zeleznicnich-prejezdech-v-cr>>.

*Www.szdc.cz* [online]. 2009 [cit. 2010-10-28]. Provozuschnost-drahy/ochrana-zp.html. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/provozuschnost-drahy/ochrana-zp.html>>.

*Www.szdc.cz* [online]. 2009 [cit. 2010-10-24]. Provozuschnost-drahy/zajisteni-provozu.html. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/provozuschnost-drahy/zajisteni-provozu.html>>.

### **Časopisecká literatura:**

Bezpečnost provozu na krátkých železničních přejezdech. *Doprava: ekonomicko-technická revue*. 2008,2.

Hlubková analýza mezinárodního srovnání dopravní nehodovosti v ČR. *Doprava: ekonomicko-technická revue*. 2007, 5.

KOVAŘÍK, Radovan. Číslování přejezdů zachraňuje lidské životy. *Zpravodaj SŽDC*. 2010, 3.

Mimořádné události na dráze v minulém roce. *Železničář : Týdeník skupiny České dráhy, a.s.*. 21.1.2010, XVI, 3.

Pozitivní trend v nehodovosti. *Železničář: Týdeník skupiny České dráhy, a.s.*. 2010, XVII, 16.

Prevence bezpečnosti na železničních přejezdech. *Doprava: ekonomicko-technická revue*. 2008, 2.

Přejezdy dostaly čísla. *Železničář: Týdeník skupiny České dráhy, a.s.*. 2009, 31.

Přejezdy věcí nás všech. *Železničář : Týdeník skupiny České dráhy, a.s.*. 27.5.2010, XVII, 21.

SŽDC by ráda zrušila tisíc železničních přejezdů. *Obzor: Týdeník Odborového sdružení železničářů*. 8.2.2010, 21, 6.

**Seznam příloh:**

1. Písemné hlášení MU – Hlášenka
2. Zápis z ohledání místa MU
3. Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla
4. Zápis se zaměstnancem
5. Zápis o ohledání PZZ po MU
6. Preventivní kampaň Drážní inspekce zaměřenou na rizika hrozící na železnici lidem, kteří porušují zákon a ohrožují tak i svůj život nebo zdraví
7. Náhodně vybrané fotografie ze střetů na železničních přejezdech a následky

## Příloha č. 1 - Písemné hlášení MU – Hlášenka

### Písemné hlášení mimořádné události – Hlášenka

*V případě nedostatku místa uveďte údaje na přiložený list papíru.*

**Skupina MU:**

**Datum, hodina:**

**Místo vzniku:**

*(Trať od začátku ke konci, číslo tratě dle TTP, RCP, UŽST, ŽST, mezi dopravnami – ve směru jízdy vlaku, TK, SK, výhybka, výkolejka, km, druh staničního nebo traťového zabezpečovacího zařízení)*

**Stručný popis MU:**

**Vlakové náležitosti:** *(první vlak /druhý vlak - u dopravce SŽDC uvádějte i OS)*

HDV:	majitel:	strojvedoucí:	doprovod vlaku:	doprovce:
vlak měl vozů:	metrů:	náprav:	tun:	PB %/SB % /
přípřež - postrk HDV:	majitel:	strojvedoucí:	doprovce:	

**Zúčastnění:** *(zaměstnanci SŽDC / ostatní, např. řidič silničního vozidla, ...)*

**Následky:** *(SŽDC / ostatní, u TDV uvádět celá čísla a označit prázdný/ložený – I)*

usmrceno /	újmna na zdraví /	ošetřeno /	vykolejilo HDV	ostatních TDV	poškozeno HDV	ostatních TDV
------------	-------------------	------------	----------------	---------------	---------------	---------------

*Byla přepravována nebezpečná věc? ANO – NE*

*Došlo k úniku nebezpečné věci? ANO – NE*

*Došlo k ohrožení bezprostředním rizikem úniku nebezpečné věci? ANO – NE  
(nehodící se škrtněte)*

*Údaje o silničním vozidle (RZ, majitel, pojišťovna)*

*Prvotní odhady škody (SŽDC / ostatní)*

**Zastavení (přerušení) a omezení drážní dopravy (od – do, trvá, ...), narušení GVD u vlaků os. dopravy + Nex:**

**Prvotní šetření provedl:** *(jméno, OS, ☎)*

**Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU vydá:** *(jméno, OS, ☎)*

**Různé:** *(počasí, ...)*

**Hlášenku zpracoval:** *(jméno, OS, ☎)*

## Příloha č. 2 - Zápis z ohledání místa MU

### Zápis o ohledání místa mimořádné události

Účel ohledání: ..... (MU – vykolejení při posunu)

Místo: ..... (ŽST ....., 5. manipulační kolej)

Datum a čas ohledání: ..... (dne ..... od ..... do ..... hodin)

Postup při ohledání: ..... (od St1 směrem ke staniční budově)

Podmínky ohledání: ..... (umělé osvětlení, mlha, viditelnost 20 m, teplota +5 °C)

Použité technické prostředky: .... (pořízen videozáznam a situační nákres)

Ohledání provedli: ..... (přednosta UŽST, Policie ČR)

Ohledání přítomni: ..... (vrchní mistr tratí, návěstní mistr, ...)

---

#### Ohledáním zjištěno:

- A) Stav koleje a výhybek:
- B) Stav drážních vozidel:
- C) Stav zabezpečovacího zařízení:
- D) .....
- E) .....

Podpisy:

### Příloha č. 3 - Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla

#### Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla (drážního zařízení)

**Datum a předmět prohlídky:** datum a označení drážního vozidla

**Důvod prohlídky:** po MU... ze dne ....v .....

**Přítomní:** jména, funkce a OS členů komise

**Provozně technická data drážního vozidla:** rok výroby, výrobní číslo, výrobce, rok dodání, technicko-bezpečnostní zkouška, pořizovací hodnota, zůstatková hodnota, amortizace, data technických prohlídek a jednotlivé druhy periodických prohlídek (předepsaná a skutečná), vlastník nebo provozovatel drážního vozidla.

**Rozsah poškození:** popis, uvést zda je součást opravitelná či nikoli. Zde možno uvádět i výsledky měření.

**Odhad škody:** materiálové náklady, pracovní normohodiny, od výsledku nutno odečíst amortizaci a případný materiálový výzisk.

**Zprovoznění:** zde uvést, zda bude drážní vozidlo zrušeno, či odhad data jeho zprovoznění, způsob a místo provedení oprav.

**Závěr:** uvést, zda zjištěné skutečnosti jsou v souladu s normovým stavem, nebo uvést správné hodnoty a odchylky. Pro zapisování naměřených hodnot lze používat tiskopisy dle předpisů SŽDC, případně dopravce (vlastníka). Ty pak tvoří nedílnou přílohu zápisu.

**Prohlídka ukončena:** datum a podpisy členů komise



## Příloha č. 4 - Zápis se zaměstnancem

### Zápis se zaměstnancem

Ve věci .....

Sepsaný dne ..... v ..... hodin

Jméno a příjmení zaměstnance .....

Datum a místo narození .....

Bydliště .....

Zaměstnavatel ..... Funkce .....

U SŽDC od roku ..... Ve funkci od roku .....

Ve směně od ..... Odpočinek před směnou .....

Užívané léky ..... Požití alkoholu .....

Jméno, funkce a OS zaměstnance provádějícího zápis .....

#### Poučení:

*Zaměstnanec je povinen podávat potřebná vysvětlení o průběhu plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším dozorcím a kontrolním orgánům SŽDC, které jsou oprávněné takové vysvětlení požadovat, vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout.*

Jmenovaný uvádí: *(Souvislý popis události z pohledu zaměstnance. Po skončení položit doplňující a případné rozpory objasňující otázky).*

*Na závěr vždy položit následující otázky:*

- 1) Chcete k uvedenému případu ještě něco dodat?
- 2) Požadujete po přečtení zápisu opravy?

*Závěrečná formulace:*

Se zněním zápisu souhlasím.

Zápis ukončen v ..... hodin

.....  
podpis zaměstnance

.....  
podpis přítomné osoby

.....  
podpis zapisovatele

## Příloha č. 5 - Zápis o ohledání PZZ po MU

### Zápis o ohledání PZZ po MU

Údaje o nehodové události	
Železniční trať:	Mezi ŽST:
Kilometrická poloha	SDC SSZT:
Datum střetnutí:	Čas:
Vlak:	Silniční vozidlo:
Směr jízdy:	SPZ:
Strojvedoucí	Jméno řidiče:
Jméno:	Adresa:
DKV:	Pojišťovna:
Jiné záznamy:	Směr jízdy:
	Silniční dopravní značení:

Přejezdové zařízení	
Typ:	
Viditelnost červených světel výstrahy:	
Slyšitelnost akustické výstrahy:	
Zápisy v Záznamníku poruch na PZS (datum, výsledek):	
Kontrola Plánu údržby (plněn, neplněn):	
Kontrola Knihy měření (hodnoty v tolerancích):	
Stažení dat z archivu elektronických PZS:	
Čas záznamového zařízení:	Odchyłka od přesného času:
Zápisy v Záznamníku poruch obsluhy (poruchovost):	
Stav kontrolních prvků obsluhy:	
Stav ovládacích prvků obsluhy:	
Na základě přezkoušení činnosti přejezdového zařízení účastníci šetření konstatují, že zařízení <b>je* není*</b> uváděno spolehlivě a včas ovlivněním spouštěcích prvků do výstrahy.	

Složení komise		
Organizace	Jméno a příjmení	Podpis
Policie ČR		
IBŽD		
SDC SSZT		
SŽDC		

\* *nehodící se škrtně*

**Příloha č. 6 - Preventivní kampaň Drážní inspekce zaměřenou na rizika hrozící na železnici lidem, kteří porušují zákon a ohrožují tak i svůj život nebo zdraví**

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

**Život má větší cenu než pár minut!**

Vyššího čekání je přirozeno i v dopravní síti. Než se vypravíte na cestu, nezapomeňte si přečíst pravidla železniční bezpečnosti.

**DRÁŽNÍ INSPEKCE**

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

**Chůze po kolejích zabijí!**

Vlaky na železniční sítí obvykle jedou 160 až 200 kilometrů rychlostí až 400 kilometrů za hodinu.

**DRÁŽNÍ INSPEKCE**

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

**Vlaky brzdi i několik stovek metrů!**

Stovky tun těžkých souprav se zastavují na vzdálenosti několika stovek metrů.

**DRÁŽNÍ INSPEKCE**

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

**Nárazník se s autem nemazlí!**

Nárazník by měl sloužit ke vstupu vlaku do železniční zastávky, ne k hraní.

**DRÁŽNÍ INSPEKCE**

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

**Používejte podchody a nadchody!**

Podchody a nadchody jsou nejbezpečnějšími místy pro přecházení železničních tratí.

**DRÁŽNÍ INSPEKCE**

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

**Vlaky mají vždy přednost!**

Vlaky mají přednost před auty na přejezdech. Před vjezdem na přejezd se vždy zastavte.

**DRÁŽNÍ INSPEKCE**

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

**Nenaskakujte do jedoucích vlaků!**

Než se vypravíte na cestu, nezapomeňte si přečíst pravidla železniční bezpečnosti.

**DRÁŽNÍ INSPEKCE**

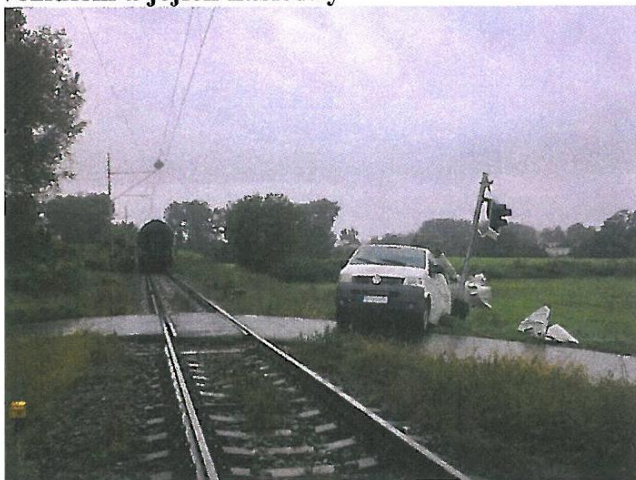
**Auto se vám umí vyhnout.  
Vlak to nedokáže...**

**Strojvedoucí strhnout volant nemůže!**

Vlaky mají přednost před auty na přejezdech. Před vjezdem na přejezd se vždy zastavte.

**DRÁŽNÍ INSPEKCE**

**Příloha č. 7: náhodně vybrané internetové fotografie ze střetů automobilů s drážním vozidlem a jejich následky**



- lehké zranění spolujezdkyně



- usmrcení řidiče



- těžké zranění řidiče



- těžké zranění řidičky a lehké spolujezdce



- těžké zranění řidičky a smrt spolujezdce



- usmrcení řidiče a jeho dvou spolujezdců















