

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O.P.S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH
DRAHÁCH A JEJICH ŘEŠENÍ**

Autor práce: Simona Kunešová

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Prezenční

Vedoucí práce: plk. Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2015

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce plk. Mgr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

KUNEŠOVÁ, S. *Mimořádné události na železničních drahách a jejich řešení : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o.p.s., 2015. 77 s. Vedoucí bakalářské práce : plk. Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: Dopravní infrastruktura, integrovaný záchranný systém (IZS), mimořádná událost, správa železniční dopravní cesty (SŽDC), železnice

Bakalářská práce se zabývá mimořádnými událostmi které mohou nastat na železnicích. Cílem bakalářské práce je zjistit základní příčiny MU na železnici a jejich řešení v praxi, participace mezi jednotlivými složkami IZS. Dalším cílem bude charakteristika možností řešení MU na železnici z pohledu provozovatele dráhy nebo majitele dopravní cesty.

V práci je popsána celá dopravní infrastruktura, která se na našem území nachází. Největší pozornost je věnována dopravě železniční, která je v práci popsána od historie po dnešek. Dále se práce zabývá členěním mimořádných událostí, které můžou na železnicích nastat a příčinami vzniku těchto událostí. Praktická část práce je zaměřena na taktické cvičení složek IZS , které proběhlo v roce 2014 a na taktické cvičení hasičů Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) České Budějovice. V poslední části bakalářské práce je řešeno praktické řešení mimořádných událostí.

ABSTRACT

KUNEŠOVÁ, S. *Emergencies on Railway Tracks and their Solutions: Bachelor thesis*, České Budějovice : the College of European and Regional Studies, 2015, 77 p.
Supervisor of Bachelor thesis: plk. Mgr. Štěpán Kava, Ph.D

Key words: transport infrastructure, Integrated Rescue System (IRS), emergency, Railway Infrastructure Administration (RIA), railway track

Bachelor thesis deals with emergencies which can occur on railways. The aim of the bachelor thesis is to find out the basic causes of emergencies on the railway tracks and their solutions in practise, participation among particular services of Integrated Rescue System. Another goal is characteristic ways of dealing with emergencies on the railway tracks from the perspective of the operator or owner of the transport infrastructure.

The thesis describes the whole transport infrastructure, which is located in our territory. The greatest attention is paid to rail transport, which is described in the work from the history to the present. Furthermore, the work deals with the structure of emergencies, which can occur on the railways and the causes of these events. The practical part of the work is focused on tactical exercises of Integrated Rescue System, which took place in the year 2014 and tactical exercises of firefighters Railway Infrastructure Administration (RIA) České Budějovice. In the last part of the bachelor thesis it is dealt with the practical solution of emergenci.

OBSAH	
ÚVOD	8
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	9
2 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	11
2.1 Dělení dopravy	11
2.1.1 Infrastruktura silniční dopravy.....	11
2.1.2 Infrastruktura vodní dopravy.....	13
2.1.3 Infrastruktura pro leteckou dopravu.....	14
3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	16
3.1 Historie železniční dopravy	16
3.1.1 Koněspřežka.....	17
3.1.2 Parní vlaky	19
3.1.3 Elektrická trakce.....	20
3.2 Základní pojmy	22
3.3 Státní správa ve věcech drah železničních.....	24
3.3.1 Ministerstvo dopravy	24
3.3.2 Drážní úřad.....	25
3.4 Dopravci na železničních drahách	26
3.4.1 České dráhy.....	26
4 SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY	30
4.1 Organizační struktura	31
4.1.1 Organizační jednotky SŽDC	31
4.2 Provozní schopnost železniční dopravní cesty.....	32
4.2.1 Železniční přejezdy Správy železniční dopravní cesty, s.o.....	32
4.3 Drážní inspekce	33
5 MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ	36
5.1 Členění MU na železnici.....	37
5.1.1 Dělení MU na drahách	37
5.2 Členění MU podle původu	38
5.3 Mimořádné události z pohledu drážní inspekce.....	39
5.3.1 Příčiny vzniku mimořádné události	39
5.4 Vývoj mimořádných událostí na železničních přejezdech.....	39

5.4.1	Prevence	41
6	INTEGROVANÝ ZÁCHRANNÝ SYSTÉM	42
6.1	Struktura IZS a principy jeho činnosti	42
6.1.1	Základní složky IZS	43
6.1.2	Koordinace složek IZS	44
6.2	Koordinace zásahu na místě zásahu	45
6.2.1	Stupně poplachu IZS	45
6.3	Informace o operační a strategické koordinaci složek IZS	49
6.3.1	Součinnost operačních středisek složek IZS	49
6.3.2	Taktické cvičení složek IZS „Metro 2014“	50
7	HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR SŽDC	53
7.1	Historie hasičských záchranných sborů SŽDC	54
7.2	Současnost.....	54
7.2.1	Jednotky HZS SŽDC	54
7.3	Školení a výcvik.....	55
7.3.1	Školení zaměstnanců HZS SŽDC	55
7.3.2	Taktické cvičení hasičů SŽDC.....	56
8	PŘÍČINY A ŘEŠENÍ MU V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ	58
8.1	Ohlašování mimořádných událostí.....	58
8.2	Šetření mimořádných událostí	60
8.3	Spis mimořádné události	61
	ZÁVĚR	62
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	63
	SEZNAM ZKRATEK	70
	SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	71
	PŘÍLOHY	72

ÚVOD

Tématem této bakalářské práce jsou Mimořádné události na železničních drahách a jejich řešení. Autorka si toto téma vybrala proto, že nehody na železnicích patří ke každodenním problémům této doby. Tato problematika je podle autorky zanedbávána a společnost je málo informovaná. Každý den můžeme v masových sdělovacích prostředcích vidět či slyšet o dopravních nehodách nebo jiných událostech na drahách, ale dále není popsáno, jak se tyto události dějí, anebo jak se postupuje při jejich řešení. Sama autorka viděla několik dopravních nehod, které se staly nedaleko jejího bydliště, kde vede hlavní železniční tah z Českých Budějovic do Summerau v Rakousku. Sama mohla navštívit Hasičskou záchrannou jednotku SŽDC v Českých Budějovicích, kde se zrodila její myšlenka o seznámení společnosti s mimořádnými událostmi na železnici. Zde mohla vidět většinu techniky, která se při řešení mimořádných událostí může použít. Samotné příběhy hasičů byly velice zajímavé. Po bližším seznámení jí byla umožněna spolupráce s inspektory SŽDC (Správa železniční dopravní cesty), kteří sídlí na adrese Nádražní 4, České Budějovice. Jejich hlavním úkolem je objasnění mimořádných událostí na drahách. V den její návštěvy došlo k havárii přímo nedaleko kanceláře SŽDC v depu vlaků. Úkolem inspektora bylo zjistit jak a proč k havárii došlo. Tohoto šetření se mohla autorka přímo zúčastnit. Hlavní činností HZS SŽDC je zajištění a brzké odstranění následků po mimořádné události, jak spadlých stromů, tak následků po srážce motorového vozidla s vlakem anebo smrtelných srážkách vlaku s osobou. HZS SŽDC jsou přímo zřízeny Správou železniční dopravní cesty. Drážní dopravu provozuje více než 60 dopravců. Každý, kdo má zájem tuto činnost provozovat, musí podat žádost právě na SŽDC. Cílem práce bude bližší seznámení s podstatou mimořádných událostí a jejich řešení.

Autorka si je vědoma toho, že bakalářský projekt se může částečně lišit od zpracování bakalářské práce. Je to způsobeno tím, že bakalářský projekt byl zpracován o rok dříve než začala být psána bakalářská práce. Autorka po bližší analýze dokumentů a knih použila literární zdroje, které jsou pro téma bakalářské práce důležitější a zajímavější. Rozdíl může být i ve struktuře obsahu bakalářské práce, kde byly přidány další důležité kapitoly.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem bakalářské práce bude zjistit základní příčiny MU na železnici a jejich řešení v praxi, participace mezi jednotlivými složkami IZS. Dalším cílem bude charakteristika možnosti řešení MU na železnici z pohledu provozovatele dráhy nebo majitele dopravní cesty.

V bakalářské práci je z velké části použita metoda rešerše odborné literatury, internetových zdrojů a právních předpisů. Rešerše spočívala ve shromažďování a vyhledávání informací o nehodách, které mohou na železnicích nastat. Dále byla použita deskriptivní metoda, která vedla k tomu, že bylo využito statistických výsledků. Použita byla i analýza dokumentů, která směřovala k vyhledání vhodných dokumentů, z nichž byly využity informace o vyhledávaném jevu. V našem případě byl nejdůležitějším dokumentem, který přinesl nejvíce poznatků, *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí. SŽDC D17*.

Ve druhé kapitole je rozebírán pojem doprava a dopravní infrastruktura. Jednotlivé dělení dopravy a základní rozdělení dopravní infrastruktury.

Třetí kapitola se zabývá železniční dopravou. Je zde popsána historie železniční dopravy od konesprežky až po elektrickou trakci. V kapitole jsou vymezeny základní pojmy, které jsou charakteristické pro železniční dopravu. Dále kapitola popisuje státní správu ve věcech drah železničních a dopravce na železničních drahách.

Čtvrtá kapitola popisuje státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, její organizační strukturu a činnost této organizace. V této kapitole je z velké části používán dokument, který vydala drážní inspekce „*Výroční zpráva 2013*”.

Další kapitola poukazuje na mimořádné události, které mohou na drahách nastat. V této kapitole je popsáno členění MU do určitých skupin, členění MU podle původu. V podkapitole 5.4 je poukázáno na vývoj MU na železničních přejezdech a vývoj střetů drážních vozidel s osobami, zde jsou použity grafy, které srovnávají jednotlivé roky.

V šesté kapitole je uvedeno vše o IZS a jeho koordinaci. Jsou zde informace o fungování operačních a informačních středisek IZS. Kapitola je z velké části praktická a popisuje taktické cvičení, které proběhlo v roce 2014 a bylo pojmenováno „Metro 2014”. Zde je popsána koordinace a průběh cvičení složek IZS.

Sedmá kapitola je nazvána „Hasičský záchranný sbor SŽDC”. Kapitola obsahuje informace o celkové činnosti hasičů SŽDC a jejich výcviku. V podkapitole 7.3.2 je

popsáno taktické cvičení, které proběhlo u hasičského záchranného sboru SŽDC České Budějovice a jsou zde přidány i fotografie z tohoto cvičení. V kapitole je využívána literatura ČUMPELÍKOVÁ, H., PECKA, B., BLAŽEK, L., et. al. *Publikace 60. výročí založení hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*.

Poslední kapitola pojednává o řešení MU v železniční dopravě. V kapitole je řešeno ohlašování a řešení MU. Zde se nejvíce využívá „*Předpisu pro hlášení a šetření mimořádné události*”.

I. Stanovení hypotézy

- **H1:** Pouze světelná signalizace na železničních přejezdech je nedostatečná.

Na stanovenou hypotézu bude odpovězeno v závěru této bakalářské práce.

2 Doprava a dopravní infrastruktura

Doprava je nedílnou součástí života každého člověka. V průběhu času se měnily způsoby přemístování. Od říční dopravy, až po dopravu leteckou.

Každý den využíváme síť dopravních prostředků. Doprava je nedílnou součástí celosvětového hospodářského řetězce, ale i celosvětové integrace, jelikož nám umožňuje pohyb osob, kapitálu a věcí.

2.1 Dělení dopravy

Doprava se dělí podle toho kým, a jak je využívána. Osobní doprava je určena k přepravě osob. Dále je v infrastruktuře dopravy využívána i doprava nákladní.

Jako první byla vybudována síť vodní dopravy, jelikož vodních toků bylo na každém území mnoho a nemusely být zřizovány uměle vytvořené cesty. Pro lidi v minulých dobách byla vodní doprava nejpřijatelnější, protože byla nejlevnější. Často se obydlí stavěla u koryt řek a mnoho lidí mělo na řece i práci. Řeky nesloužily pouze k dopravě, ale i k plavení dřeva.

S pokrokem techniky však v 19. století přibyla vodní dopravě konkurence v podobě dopravy železniční a ve století dvacátém i v podobě dopravy silniční.¹

2.1.1 Infrastruktura silniční dopravy

Rozvoj silniční dopravy je provázen stálým růstem světové silniční sítě. Silnice se dělí do určitých tříd. V České republice máme tři takovéto třídy (silnice 1. třídy, silnice 2. třídy, silnice 3. třídy).

(1) Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.

(2) Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,

b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,

¹DANĚK, J., KŘIVDA, V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 11 s. ISBN 80-248-0410-7 .

c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

(3) Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.²

Silnice první třídy tvoří přibližně devítinu celkové délky silniční sítě. Pod silnice 1. třídy spadají i rychlostní silnice, kterých bylo zatím vybudováno 430 km. Dohromady měla v roce 2011 ČR 1 172 km rychlostních komunikací (tj. dálnic a rychlostních silnic). Kompletní síť rychlostních komunikací by měla být do budoucna téměř dvojnásobná (dálnice 944 km a rychlostní silnice 1 228 km), ovšem není zatím jasné, kdy bude výstavba dokončena.³

Silniční doprava je využívána mnoha lidmi ať už ke každodenně, kdy se jedná o přepravu z domova do zaměstnání, tak na delší cesty jako je návštěva cizí země.

Kromě silnic se na našem území nachází i dálnice, které ovšem nejsou v nejlepším stavu anebo nejsou zprovozněny z toho důvodu, že se stále opravují. Jsou zde i projekty, které už jsou v řešení dlouhá léta, ale ještě na jejich realizaci nebyl dostatek financí. Sama autorka si myslí, že nejlepší ukázkou dálnice, která již měla být postavena je dálnice D3. Tato dálnice je již řešena spoustu let a měla by propojit Prahu – Tábor – České Budějovice a Rakousko. O této dálnice se uvažuje již od roku 1939. Nyní je rok 2014 a stále máme postavený pouze úsek z Prahy do Veselí nad Lužnicí, který byl ovšem uveden do provozu až v červenci 2013.

Ukázka obhajoby toho, proč stále nedošlo ke stavbě dalšího úseku:

S výjimkou úseku Nažidla – hranice s Rakouskem byla na všechny stavby mezi Veselím nad Lužnicí a státní hranicí vydána územní rozhodnutí. Nejbližší realizaci jsou stavby Veselí nad Lužnicí – Bošilec a Borek – Úsilné.⁴

²ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů, Česká republika. 1997, částka 3, s. 47-62. Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1997&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=12>>.

³ČESKO. MULTIMEDIÁLNÍ ROČENKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ. *Silniční síť v ČR*. [online]. © 2013 [cit. 2014-11-04]. Dostupné z WWW: <http://vitejenazemi.cz/cenia/index.php?p=silnicni_sit_v_cr&site=doprava>.

⁴ČESKO. CESKEDALNICE.CZ. *Dálnice D3* [online]. © 2002-2014 ceskedalnice.cz [cit. 2014-11-08]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3>>.

2.1.2 Infrastruktura vodní dopravy

V dnešní době lodní doprava slouží spíše k přepravě velkých nákladů a jen málokdy k přepravě lidí. I v České republice je několik společností, které se zabývají přepravou nákladů z jednoho města, země či kontinentu na druhý. V případě přepravy nadměrných nákladů, které váží několik tun, existují určitá pravidla, která musí být respektována. Když budeme mluvit o přepravě takovýchto nákladů v ČR, tak zde nepanují nijak velké omezení.

Lodní doprava je zajišťována bárkami po Labi do Severního moře případně po Dunaji do moře Černého. Bárky, které mají různou velikost a nosnost a to je zároveň prakticky jediné pravidlo, se kterým se musí počítat – náklad se musí vejít do bárky jak velikostí, tak i hmotností. Jiné omezení na vodě prakticky nepanuje, samozřejmě je nutné počítat s aktuálním stavem vody či v zimě s ledem. Obvykle je pak nutné zajistit překlad v některém z říčních přístavů na Labi – Mělník, Lovosice, Děčín nebo na Dunaji – Bratislava.⁵

Analogicky k ostatním i vodní nákladní přeprava musí mít svou technickou základnu, do které kromě plavidel patří přístavy, překladiště, manipulační prostředky a zařízení (jeřáby a skluzy, pro manipulaci s kapalinami se používají čerpadla).⁶

Když už lidé využijí lodní dopravu, je to spíše pro požitek z jízdy a výletního tipu. V České republice je hodně destinací, kde lze lodní dopravu využít. V našich jižních Čechách je to z pohledu říční přepravy trasa České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, která byla vybudována nedávno, právě pro relaxaci osob.

Vodní cesty České republiky jsou ve srovnání s většinou sousedních států poměrně krátké a málo rozvětvené. Celková délka splavných cest je 303 km. Přirozenými vodními cestami jsou řeky a jezera, umělými kanály a průplavy. Podle jejich technického charakteru je dělíme na vodní cesty⁷:

- s volnou hladinou – buď uměle upravené průtoky nebo přirozeně splavné řeky

⁵ČESKO. GLOBAL TRANSPORT & LOGISTICS. *Nadměrné náklady řešíme individuálně* [online]. DSV Road a.s., © 2014 [cit. 2014-11-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.dsv.cz/infocentrum/tiskove-zpravy/nadmerne-naklady-resime-individualne/>>.

⁶DANĚK. J., KŘIVDA. V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 147 s. ISBN 80-248-0410-7.

⁷DANĚK. J., KŘIVDA. V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 123-124 s. ISBN 80-248-0410-7.

- se vzdušnou hladinou – cesty s umělým zvýšením vodního toku pomocí vodního díla

2.1.3 Infrastruktura pro leteckou dopravu

Letecká doprava je jednou z nejpoužívanějších doprav naší doby. Nejen proto, že je pohodlnější, ale samozřejmě proto, že je mnohem rychlejší na delší vzdálenosti, než kterákoli jiná doprava. Dopravní letadlo překoná vzdálenost 900 km během hodiny, zatímco silniční dopravou se tato vzdálenost zdolává nejméně kolem 9 hodin. Zpočátku bylo chybou této dopravy, že nedokázala přepravit tolik lidí jako jiné druhy dopravy, například doprava železniční nebo doprava silniční. Toto se ovšem během let změnilo. V dnešní době záleží na typu letadla a podle toho se odvíjí počet přepravovaných cestujících.

Nejčastějším typem letadla, které známe a vidáme na letištích, je Boeing 737. Jde o nejrozšířenější a nejznámější letoun, který slouží k přepravě na krátké a střední vzdálenosti. Tento letoun má pro nás cestující jedinou nevýhodu a tou je prostor mezi jednotlivými sedadly. Pokud pasažérům tyto prostory nevyhovují, mohou si zaplatit let v první třídě nebo použít soukromá letadla. Počet míst v letadle se odvíjí podle typu letadla, např. Boeing 737–800 má na palubě 189 sedadel; Boeing 737-700 má 148 sedadel. Jsou zde samozřejmě i jiné typy letadel, které umožňují mnohem větší komfort, ale tato letadla jsou spíše situována na delší lety.

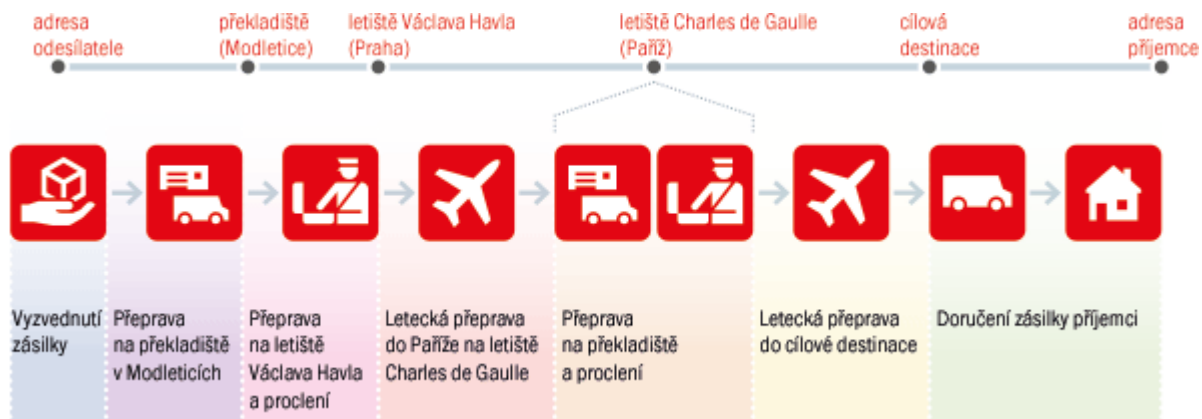
Lidé si často myslí, že v letecké dopravě je nejvíce nehod, ale opak je pravdou. Statistiky dokazují, že letecká doprava má nejnižší nehodovost.

Z nehod, u nichž byla jednoznačně objasněna příčina, vyplývá, že v průměru z 53% se nehoda děje pochybením pilota, zhruba u 16% případů tomu ještě dopomůže počasí. 20% nehod má na svědomí technická chyba stroje, něco přes 10% způsobí pouze počasí, 8% sabotáž a 7% jiná lidská chyba. Pravděpodobnost, že se stane člověk obětí letecké nehody v dopravním letadle, je zhruba 1 : 4 milionům, pokud letí s renomovanou společností.⁸

Letecká doprava slouží i k přepravě zásilek. Společnost DPD také slouží jako společnost pro přepravu takovýchto zásilek. Zajišťuje přepravu do více než 200 zemí.

⁸ ČESKO. LETECKÉ KATASTROFY. *Létání je bezpečné* [online]. © Česká televize 1996-2004 [cit.2014-11-07]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/porady/10158090296-letecke-katastrofy/2112-bezpecnost-letani/>>.

Zásilky se přepravují v nákladových prostorech cestovních letadel, která přepravují pasážery. Přepravu pro tuto společnost zajišťuje společnost Air France z Prahy do Paříže a následně do cílové destinace.



Obr. I. Schéma letecké přepravy

Dostupné

z:

<www.dpd.com/cz/home/produkty_sluzby/mezinarodni_preprava/>.

3 Železniční doprava

Železniční doprava se stejně jako silniční, vodní a letecká doprava dělí na osobní a nákladní. Tuto dopravu můžeme dále dělit na vnitrostátní, která probíhá na území státu a mezinárodní, kde vlaky opouští území ČR. Je zde i doprava pravidelná a nepravidelná. Pravidelná je ta, která jezdí podle pravidelných jízdních řádů a v určitý čas. Jízdní řády můžeme nalézt buďto na vlakových nádražích, kde jsou vyvěšeny na viditelném místě, anebo na internetu. Žijeme v době chytrých telefonů a již není problém stáhnout si bezplatnou aplikaci, kde se také tyto řády nachází. Nákladní doprava už s takovou přesností nemá.

Železniční doprava se v průběhu let velice vyvinula. Vlaky se začali zdokonalovat. Parní lokomotivy se v průběhu let změnilly až v elektrické jednotky a vlaky začaly zrychlovat své tempo.

3.1 Historie železniční dopravy

Železnice jako hromadný dopravce je vynálezem počátku 19. století. Každým rokem se železnice více zdokonalovala. Jako první objev v železniční dopravě se berou koněspřežky. My jako Jihočeši máme velké štěstí, protože první koněspřežka vedla právě z Lince do Českých Budějovic.

Jako novinku po koněspřežkách bychom měli zmínit dráhu císařovny Alžběty, jinak označovanou za Západní dráhu. Roku 1857 přešla koněspřežka do rukou právě zmiňované firmy Západní dráha. Tato usilovala o to, aby se koněspřežka zrekonstruovala na parní povoz. Tohoto bylo docíleno v létě roku 1868, kdy byly započaty práce. Po tomto období se začala na drahách zavádět elektřina, která je pro nás v dnešní době naprosto běžnou a neodmyslitelnou součástí života. Od května 1975 je v provozu elektrický rakouský úsek Linec – Summerau a česká trať vede z Horního Dvořiště do Českých Budějovic. Tato trať je v provozu od června 2001.

3.1.1 Koněspřežka

Píše se první polovina 19. století a uvažuje se o propojení toků Dunaje a Vltavy. Uvažuje se o dokončení Františkova kanálu v Uhrách. Byla zvolena komise, která měla za úkol zajistit podmínky k uskutečnění díla. Jedním ze členů komise byl profesor vyšší matematiky doktor František Josef Gerstner.

K obecnému překvapení pan profesor myšlenku vodní cesty zcela zavrhl. Negativní stanovisko zdůvodnil především technickou a finanční náročností celého podniku, a navíc poukázal na nevýhodnou sezónnost provozu kanálu. Jedním dechem, ale doporučil řešení, ostatně předpokládané již Labskými plavebními akty: pokud má něco Dunaj s Vltavou spojit, pak železnice, v dobové mluvě „železná silnice“. Tedy její animální podoba neboli koněspřežka.⁹

Po tomto prohlášení myšlenka na železniční dopravu na nějakou dobu utichla. Ovšem profesor Gerstner se tímto nenechal zastrašit a jeho návrh pro něj zůstával nadále živý.

Další pokrok přišel až v roce 1819, kdy se na Gerstnera obrátil hrabě Filip Stahl, vedoucí komerční dvorské kanceláře. Rakousko totiž ve stejném roce uzavřelo s dalšími devíti státy dohodu o svobodné labské plavbě, v jejímž textu se zavázalo spojit Labe a Dunaj vodním kanálem nebo železnicí. Realizace projektu se ujal Gerstnerův syn František Antonín Gerstner, profesor na vídeňské polytechnice a přinejmenším stejně nadaný stavitel jako jeho otec. 7. září 1824 obdržel privilegium ke stavbě a provozu „železných silnic“ z Českých Budějovic do Lince na dobu padesát let. Toto privilegium postoupil Gerstner na jaře roku 1825 C.K. první privilegované železniční společnosti, která ho pověřila stavbou dráhy jako stavbyvedoucího. V létě 1825 byla zahájena stavba 64 km dlouhého úseku z Budějovic do Kerschbaumu (nedaleko hranic). Práce na stavbě pokračovala rychle a tak mohl být již v září 1827 zahájen zkušební provoz mezi Budějovicemi a Leopoldschlagem.¹⁰

Od zahájení prací na jaře 1827 pracovalo na stavbě s velkým úsilím až 6000 dělníků a 1000 koní denně. Stavební pokladna se zdála – díky pohotovosti vídeňského

⁹ SCHREIER, P. *České železnice. Zajímavosti, rarity, památky*. Praha : Mladá fronta, 2013. 61 s. ISBN 978-80-204-2790-8.

¹⁰ČESKO. WIKIPEDIA. *Koněspřežná dráha České Budějovice – Linec* [online]. Editováno 23.9.2014 v 21:39 [cit. 2014-11-11]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Kon%C4%9Bsp%C5%99e%C5%BEEn%C3%A1_dr%C3%A1ha_%C4%8Cesk%C3%A9_Bud%C4%9Bjovice_%E2%80%93_Linec>.

ředitelství společnosti – prozatím náležitě datována. Zasluhou energického úsilí stavbyvedoucího se podařilo učinit severní úsek dráhy natolik sjízdný, že na něm mohl zahájit 7. září 1827 zkušební přepravu zboží z edelsbrucké rokly u Leopoldschlagu do Českých Budějovic a udržet jí v provozu až do příchodu zimního počasí koncem listopadu 1827.¹¹

Pravidelná nákladní a příležitostná osobní doprava na celé trati byla zahájena 1. srpna 1832. Od 10. května 1836 byla tato doprava určena i pro osobní přepravu. Hlavní roli ale nadále hrála přeprava nákladní, která přepravovala převážně sůl a dřevo. Tato přeprava byla realizována nákladními vozy.

Sled nákladní i osobní dopravy byl zřízen pravidelným jízdním řádem. I jízdy tzv. separátních vozů byly vázány pravidelnými jízdními řády normálních osobních „trainů“, aby nerušily nákladní provoz, který na budějovicko-linecké železné dráze byl po celou dobu preferován. Setkal-li se osobní vlak nebo separátní vůz na trati neočekávaně s nákladním „transportem“, musil se mu vyhnout, tj. vrátit se zpět do stanice či výhybny, popř. byl-li to vůz lehčí, museli jej kočí společnými silami z kolejí odstranit (pomocí ručních heverů, které patřily k výzbroji každého osobního vlaku). Když nákladní vlak projel, byl „train“ opět společnými silami nahozen na koleje a pokračoval v další jízdě.¹²

Nákladní vlaky urazily za hodinu 3-4,5 kilometru, osobní „trén“ dosahoval rychlosti 12-15 km/h. Z konečné na konečnou to vlaku trvalo tři dny, jízdní doba osobního vlaku činila (včetně hodinové přestávky v Kerschbaumu) 14 hodin.¹³

Jde o dílo mimořádné. Zcela po právu byly artefakty, spojené s jeho stavbou a provozem, prohlášeny v roce 1970 národní kulturní památkou.¹⁴

Zbytky krátkých traťových úseků s řadou menších, částečně dochovaných objektů, jsou roztroušeny po obou stranách lokomotivní trati z Českých Budějovic do Horního Dvořiště až k železniční zastávce Pšenice. Několik trosek menších objektů

¹¹SVOBODA, M. *Začalo to koněspřežnou. Vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1968. 35 s.

¹²SVOBODA, M. *Začalo to koněspřežnou. Vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1968. 50 s.

¹³SCHREIER, P. *České železnice. Zajímavosti, rarity, památky*. Praha : Mladá fronta, 2013. 65 s. ISBN 978-80-204-2790-8.

¹⁴SCHREIER, P. *České železnice. Zajímavosti, rarity, památky*. Praha : Mladá fronta, 2013. 67 s. ISBN 978-80-204-2790-8.

je i na jiných místech, nedaleko Kamenného Újezda, Holkova, Kaplice, Omlenic i Rybníka.¹⁵



Obr. II. Trasa koněspřežky

Dostupné

z:

WWW:

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Kon%C4%9Bsp%C5%99e%C5%BEen%C3%A1_dr%C3%A1ha_%C4%8Cesk%C3%A9_Bud%C4%9Bjovice_%E2%80%93_Linec#mediaviewer/File:KarteLinzGmundenE.jp>

3.1.2 Parní vlaky

Parní lokomotiva se stala ikonou doby páry. Není zcela bezvýznamné si připomenout, že termín „lokomotiva“ se začal používat až kolem roku 1840. Jedná se o složeninu latinských pojmů „locus“ a „motivus“ – čili vozidlo samočinně místo měnicí, což je jistě označení více než výstižné.¹⁶

Se stavbou dráhy se začalo v roce 1837 u Vídně. Stavební práce řídil K. Ghek z Benátek. První zprovozněný úsek trati byl dokončen už v listopadu 1837 a vedl

¹⁵ SVOBODA, M. *Začalo to koněspřežnou. Vyprávění o nejdelsí koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1968. 98 s.

¹⁶ SCHREIER, P. *Poutavý svět kolejí.* Praha : Miloš Uhlíř – Baset, 2005. 19 s. ISBN 80-7340-078-2.

z Floridsdorfu u Vídně do Wagramu. V červnu 1839 dospěla stavba do Břeclavi a dne 7. července 1839 byla zahájena parostrojní doprava na dráze z Vídně do Brna. Nákladní doprava na této trati byla dána do provozu 2. března 1840.¹⁷

7. červenec 1839 je dnem, kdy na Moravě poprvé začal jezdit vlak, který byl vedený párou. Nejedná se o první jízdu na českém území. K té došlo již 11. listopadu roku 1838, když probíhala zkušební jízda mezi Rajhradem a Brnem. Po zkušební jízdě ovšem bylo zjištěno, že tato trať má jednu velkou chybu a to tu, že nepropojuje dvě velká města a nezajišťuje pravidelnou dopravu. Samozřejmě se nejedná o první záznamy o železnici. Za tu je stále považována koněspřežka, která vedla z Českých Budějovic do Lince a byla uvedena do provozu 30. září 1828.

První parní lokomotivy na tratích tehdejší habsburské monarchie byly vyrobeny v Anglii, stroj, který provedl testovací jízdu z Rajhradu do Brna v listopadu 1838, se jmenoval Moravia, již o rok dříve se ale ve Vídni objevila lokomotiva Austria. Tyto parní lokomotivy měly výkon 30 koní (podle údajů Českých drah mají současné lokomotivy Taurus od Siemensu výkon zhruba 10 tisíc koní) a dosahovaly až 30kilometrové rychlosti. Jízda z Vídně do Brna trvala vlakům v roce 1839 zhruba čtyři a půl hodiny. Trať mezi Vídní a Břeclaví byla součástí první parostrojní železnice na evropském kontinentu, která vedla z Vídně přes české území až do Haliče. Její součástí byla rovněž odbočka do Olomouce a posléze i do Prahy, kam přijel první vlak pouhých šest let po Břeclavi a Brnu – v roce 1845.¹⁸

3.1.3 Elektrická trakce

Oceloví oři, pilně zásobují své okolí sazemi a kouřem, neochvějně zaujímali dominantní postavení na pomyslném dopravním trůnu. Tuto pozici však neměla parní lokomotiva držet navěky. Náznaky změn přicházely pozvolna, téměř nepozorovaně. Literatura uvádí, že první elektrickou lokomotivu pro normální rozchod posadil v roce 1883 na koleje Američan Leo Daft. Pojmenoval ji pietně „AMPÉRE“. O dvanáct let později na trati Baltimore – Ohio zavedli již pravidelný elektrický provoz. Elektrické

¹⁷ČESKO. Stručná historie parního provozu. II. První parostrojní železnice [online]. [cit. 2014-11-12]. Dostupné z WWW: <<http://lokomotivy.webzdarma.cz/hist.htm>>.

¹⁸ČESKO. Česká televize. První parní vlak do dnešního Česka přijel z Vídně do Brna [online]. © Česká televize 1996 – 2014 [cit. 2014-11-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/doprava/57112-prvni-parni-vlak-do-dnesniho-ceska-prijel-z-vidne-do-brna/?mobileRedirect=off>>.

prababičky o výkonu 264kW tady vozily 1200t těžké nákladní vlaky rychlostí 24 km/hod. Ovšem s osobním vlakem dokázaly uhánět rychlostí téměř šedesátikilometrovou.¹⁹

Elektrické trakce byly použity tam, kde nedocházelo k dostatečnému odvětrávání prostorů, a tam, kde vadil hluk z parních strojů. Elektrický pohon neslouží pouze u vlaků, ale také u tramvají, meter a u trolejbusových drah.

První elektrickou tramvajovou trať v Česku postavil 1891 František Křížík z Letné na výstaviště v Praze: měla vrchní vedení s kladkou a používala stejnosměrný proud, stejně jako první železniční trať s elektrickou trakcí mezi Tábořem a Bechyní, otevřená 1905. Hromadná elektrifikace tratí ČSD začala až v polovině 50. let, nejprve ve stejnosměrné soustavě 3 kV. První trať na střídavý proud 25 kV (Kutná Hora - Havlíčkův Brod) byla otevřena roku 1965. Trolejbusy jezdí v řadě českých měst (Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Pardubice, Plzeň, Ostrava aj.), od 30. do 60. let 20. století jezdily i v Praze. Stejně jako tramvaje trolejbusy obvykle používají napájecí soustavu 0,6 kV stejnosměrných, Pražské metro pak 0,75 kV stejnosměrných.²⁰

V červnu roku 1903 se na našich kolejích poprvé objevuje i soupeř dosud vševládne páry – elektrická trakce. Místní dráha z Tábora do Bechyně měla být původně zcela běžnou lokální trať, nijak se nevymykající obvyklým schématům. Právě tady se ale usmálo štěstí na podnikatele a vynálezce Františka Křížíka, který nejen že přesvědčil o výhodách elektrické trakce stavebníky této dráhy, ale totéž se mu podařilo i u ministerstva železnic. To nakonec –byť zřejmě značně váhavě – dalo celému projektu zelenou. Křížík postavil trať, vybudoval v Táboře elektrárnu a dodal elektrickou výzbroj i naprosté novince našich drah – elektrickým motorovým vozům. Zrodila se tak první elektrizovaná železnice ve střední Evropě.²¹

Termín dostavění dráhy Tábor – Bechyně byl stanoven na 1.6.1903. Stavba byla dokončena v přesném termínu a dne 21.6.1903 byl zahájený provoz na železnici. Tato dráha se také bere za první elektrifikovanou dráhu dřívějšího Rakouska – Uherska. Tato trať byla jediná v Rakousku – Uhersku, která nepočítala s parním povelzem a byla postavena přímo pro elektrickou trakci.

¹⁹SCHREIER, P. *Naše dráhy ve 20. století. Pohledy do železniční historie*. Praha : Mladá fronta, 2010. 56 s. ISBN 978-80-204-2312-2.

²⁰ČESKO. WIKIPEDIA. *Elektrická trakce* [online]. Editováno 25.5.2014 v 22:03 [cit. 2014-11-18]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Elektrická_trakce>.

²¹SCHREIER, P. *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha : Mladá fronta, 2009. 188 s. ISBN 978-80-204-1505-9.

Trolejové vodiče byly zavěšeny na dřevěných branách a celá trať byla napájena jednosměrně z elektrárny v Táboře. Trať měřila celkem 23 km a měla nejvyšší stoupání 41 promile.²²

3.2 Základní pojmy

Tyto pojmy nám umožní seznámení s fungováním železniční dopravy.

- **Dráha** – Dráha je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.²³
- **Provozuschopnost dráhy** – Provozuschopností dráhy je technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování.²⁴
- **Provozování dráhy** – Provozováním dráhy jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Provozováním drážní dopravy je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dále jen „dopravcem“) a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob nebo věcí anebo činnost, kterou se zajišťuje podnikání podle zvláštních předpisů.²⁵
- **Drážní doprava** – je doprava uskutečňována po drahách, železniční doprava je doprava uskutečňovaná po železničních tratích.²⁶
- **Tarif** – Tarif je sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití.²⁷

²²ČESKO. Bechyně – oficiální stránky města. *Elinka – Elektrická dráha Tábor – Bechyně* [online]. [cit. 2014-11-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.mestobechyne.cz/cz/turistika/pametihodnosti/elinka/>>.

²³ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In Sbíрка zákonů České republiky. 1994, částka 79, s. 3041-3054. Dostupné z WWW. <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

²⁴ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In Sbíрка zákonů České republiky. 1994, částka 79, s. 3041-3054. Dostupné z WWW. <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

²⁵ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In Sbíрка zákonů České republiky. 1994, částka 79, s. 3041-3054. Dostupné z WWW. <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

²⁶ČESKO. U.1 *Část kolejová doprava* [online]. [cit. 2014-11-25]. Dostupné z WWW. <http://homen.vsb.cz/~s1i95/mvd/Zakladni_pojmy.htm>.

²⁷ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In Sbíрка zákonů České republiky. 1994, částka 79, s. 3041-3054. Dostupné z WWW. <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

- **Železniční síť** – Souhrn všech železničních dopravních cest – na určitém území (kontinentu, státu, dílčí části státu) nazýváme železniční sítí. Železniční síť dělíme na dílčí celky – části, ohraničené zpravidla významnými železničními stanicemi nebo železničními uzly; nazýváme je železniční tratě.²⁸
- **Železniční trať** – vymezená část dráhy, která slouží pro jízdu vlaku, rozdělená na traťové úseky rozdělené dopravními s kolejovými rozvětvenými.²⁹
- **Vlastník dráhy** – je subjekt, který vlastní určitý úsek železniční dopravní cesty. Je povinen udržovat dráhu tak, aby byla zajištěna její provozuschopnost a umožněn styk s jinou dráhou.³⁰
- **Provozovatel dráhy** – je subjekt, který „provozuje dráhu na základě úředního povolení vydaného Drážním úřadem. Zajišťuje provozování dráhy, tj. činnost, kterými se zabezpečuje a obsluhuje a organizuje drážní doprava.“³¹
- **Železniční dopravní cesta** – železniční dopravní cesta celostátní dráhy a drah regionálních ve vlastnictví státu určená k provozování železniční dopravy železničními dopravci.³²
- **Kolejnice** – slouží k vedení vozidel a přenášení sil z vozidel na pražce.³³
- **Pražce** – jsou mezičlánkem mezi kolejnicemi a kolejovým ložem mají za úkol zejména:
 - přenášet síly z kolejnice na kolejové lože
 - zajišťovat rozchod koleje

²⁸DANĚK, J., KŘIVDA, V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 13 s. ISBN 80–248–0410–7.

²⁹ČESKO. Železniční doprava. *Základní pojmy* [online]. [cit. 2014-11-18] Dostupné z WWW: <http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CC8QFjAC&url=http%3A%2F%2Fdum.rvp.cz%2Fmaterialy%2Fstahnout.html%3Fs%3Dgqkmucgt&ei=hRprVLYND8m3OKu_gOgH&usg=AFQjCNGP1bIt7gCPriCvRPmd99zCJI8NbA&bvm=bv.79908130,d.ZWU>. ISSN 1802-4785.

³⁰MOTYKOVÁ, J. *Mimořádné události v železniční dopravě z pohledu vybraného dopravce*. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, Ústav regionálních a bezpečnostních věd. Vedoucí bakalářské práce : doc. Ing. Radim Roudný, CSc.

³¹MOTYKOVÁ, J. *Mimořádné události v železniční dopravě z pohledu vybraného dopravce*. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, Ústav regionálních a bezpečnostních věd. Vedoucí bakalářské práce : doc. Ing. Radim Roudný, CSc.

³²ČESKO. Zákon č. 77 ze dne 5. února 2002 o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In Sbírká zákonů České republiky. 2002, částka 34, s. 1681-1713. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=77/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

³³DANĚK, J., KŘIVDA, V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 17 s. ISBN 80–248–0410–7.

- zajišťovat směrovou polohu koleje³⁴
- **Výhybky** – jsou zařízením, které umožňuje přechod železničních vozidel z jedné koleje na druhou bez přerušení jízdy.³⁵
- **Osobní stanice** – slouží výhradně pro přepravu osob a cestovních zavazadel, případně i spěšnin.³⁶
- **Nákladové stanice** – slouží výhradně přepravě zboží a případně spěšnin.³⁷

3.3 Státní správa ve věcech drah železničních

Státní správu ve věcech drah vykonávají drážní správní úřady, kterými jsou pro dráhu celostátní a dráhy regionální Ministerstvo dopravy a Drážní úřad a správní úřad Drážní inspekce.³⁸

3.3.1 Ministerstvo dopravy

- a) rozhoduje o zařazení železniční dráhy do kategorie a o zrušení celostátní nebo regionální dráhy po dohodě s Ministerstvem obrany;
- b) rozhoduje o změně kategorie dráhy celostátní na jinou kategorii železniční dráhy a o změně kategorie jiné železniční dráhy než dráhy celostátní na dráhu celostátní po dohodě s Ministerstvem obrany;
- c) je odvolacím orgánem ve správním řízení ve věcech upravených zákonem o drahách proti rozhodnutím Drážního úřadu a Drážní inspekce.
- d) uplatňuje stanoviska k politice územního rozvoje a územně plánovací dokumentaci z hlediska zájmů a záměrů ve věcech drah.³⁹

³⁴ DANĚK, J., KŘIVDA, V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 18 s. ISBN 80-248-0410-7.

³⁵ DANĚK, J., KŘIVDA, V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 24 s. ISBN 80-248-0410-7.

³⁶ DANĚK, J., KŘIVDA, V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 29 s. ISBN 80-248-0410-7.

³⁷ DANĚK, J., KŘIVDA, V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 29 s. ISBN 80-248-0410-7.

³⁸ *Prohlášení o dráze celostátní a regionální*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013. Č.j.S 49018/2013-012.

Pod Ministerstvem dopravy působí odbor drah, železniční a kombinované dopravy. Tento odbor zodpovídá za:

1. výkon státní správy ve věcech drah dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění,
2. výkon vrchního státního dozoru a státního dozoru ve věcech drah dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění,
3. prověřování odborné způsobilosti k výkonu vrchního státního dozoru a státního dozoru ve věcech drah,
4. zabezpečování činností v mezinárodních organizacích pro železniční dopravu,
5. zajišťování koncepční, normotvorné a odborné činnosti ústředního orgánu státní správy ve věcech drah a kombinované dopravy,⁴⁰

Zbytek kompetencí a věcí za které tento odbor zodpovídá, jsou uvedeny pod Ministerstvem dopravy - <http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/>.

3.3.2 Drážní úřad

Správní úřad zřízený zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o drahách“), jako orgán státní správy se sídlem v Praze; je podřízen Ministerstvu dopravy, (§ 53 odst. 1 zákona o drahách).⁴¹

1. je speciálním stavebním úřadem pro stavby dráhy a na dráze,
2. rozhoduje o vydání úředních povolení pro provozování dráhy,
3. rozhoduje o udělení licencí pro provozování drážní dopravy,
4. vydává osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a osvědčení dopravce,
5. vydává a odejímá licence strojvedoucích
6. vydává průkazy způsobilosti osob k řízení drážních vozidel,
7. vydává průkazy způsobilosti určených technických zařízení tlakových, plynových,
8. elektrických, zdvihacích, dopravních a drážních vozidel,

³⁹ *Prohlášení o dráze celostátní a regionální*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013. Č.j.S 49018/2013-012.

⁴⁰ ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA. *Odbor drah, železniční a kombinované dopravy* [online]. © 2006 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Odbor_drah_zeleznicni_a_kombinovane_dopravy/>.

⁴¹ ČESKO. DRÁŽNÍ ÚŘAD. *Drážní úřad* [online]. [cit. 2014-11-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.ducr.cz/>>.

9. vydává osvědčení o odborné způsobilosti pro provádění revizí, prohlídek a zkoušek
10. určených technických zařízení v provozu,
11. ukládá pokuty podle stavebního zákona a zákona o drahách,
12. vykonává státní stavební dohled a státní dozor ve věcech drah.⁴²

Drážní úřad funguje také jako stavební úřad ve smyslu stavby drah a staveb na dráze a v souvislosti s touto činností vykonává státní dozor.⁴³

3.4 Dopravci na železničních drahách

Provozovat drážní dopravu na dráze může právnická nebo fyzická osoba, zapsaná v obchodním rejstříku, na základě platné licence přidělené kapacity dopravní cesty, jedná-li se o drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální, platného osvědčení dopravce, pokud tento zákon nestanoví jinak, a uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba.⁴⁴

V roce 2009 měla Česká republika 62 dopravců a o dva roky později přibylo dalších 13 dopravců. K roku 2013 pak bylo zaznamenáno 84 dopravců.

3.4.1 České dráhy

České dráhy jsou největším národním dopravcem v České republice s tradicí delší než 175 let. Akciová společnost vznikla 1.1.2003 na základě zákona 77/2002 Sb. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy. Vlastníkem 100% akcií společnosti je stát, který vykonává svá akcionářská práva prostřednictvím Řídícího výboru.⁴⁵

⁴² *Prohlášení o dráze celostátní a regionální*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013. Č.j.S 49018/2013-012.

⁴³ MOTYKOVÁ, J. *Mimořádné události v železniční dopravě z pohledu vybraného dopravce*. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, Ústav regionálních a bezpečnostních věd. Vedoucí bakalářské práce : doc. Ing. Radim Roudný, CSc.

⁴⁴ ČESKO. DRÁŽNÍ ÚŘAD. *Udělení licence* [online]. [cit. 2014-12-03]. Dostupné z WWW: <<http://ducr.cz/view.php?cisloclanku=2006050002>>.

⁴⁵ ČESKO. ČD. *O společnosti* [online]. © 2009 – České dráhy, a.s. [cit. 2014-12-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/infoservis/o-spolecnosti/-3540/>>.



ČESKÉ DRÁHY, a. s.

Obr. III. Logo České dráhy

Dostupné z WWW:

<<http://www.zelpage.cz/zpravy/8413>>.

ČD, a.s. je společnost, která se zabývá osobní i nákladní železniční dopravou. České dráhy se již několik let drží na prvním místě coby železniční dopravce v ČR, i přes to, že se na železničním trhu stále rozrůstají noví konkurenční dopravci.

Osobní vnitrostátní doprava je hlavním předmětem podnikání ČD, a.s., ale vedle toho provozují i dálkovou mezinárodní dopravu, kde probíhá spolupráce se zahraničními partnery (např. se společností ÖBB, kde se jedná o přípravu a zahájení linky Praha – Wien – Graz). Sekundární činností Českých drah je nákladní doprava, kterou zajišťuje společnost ČD Cargo, a.s. ČD Cargo, a.s. je dceřiná společnost, která vznikla v roce 2007. Společnost se soustřeďuje na přepravu surovin, kontejnerů, mimořádných zásilek aj.

HISTORIE

Československé státní dráhy (ČSD) byly založeny v den vzniku Československa 28. října 1918. Tato státní organizace se zabývala provozováním železniční dopravy na vlastních tratích na území celého tehdejšího Československa, ale provozovala také několik tratí v soukromém vlastnictví. V letech 1927–1948 (mimo období světové války) provozovaly též síť státní autobusové dopravy. Podruhé a tentokrát již definitivně zanikly ČSD k 31. prosinci 1992. V souvislosti s připravovaným rozdělením federace přijalo Federální shromáždění 16. prosince 1992 zákon č. 625/1992 Sb. o zániku státní organizace Československé státní dráhy. Ten mj. určil, že veškeré nemovité věci z majetku ČSD přejdou do majetku toho státu (Česka nebo Slovenska), na jejichž území leží, ostatní majetek přešel do vlastnictví Česka nebo Slovenska v poměru dvě ku jedné. Nově vzniklé státy pak rozdělený majetek začlenily do nově ustavených

státních železnic, tj. do Českých drah v ČR a do Železnic Slovenské republiky na Slovensku.⁴⁶

V roce 1993 opět nastal čas na státoprávní změnu: z federativní republiky vznikla Česká republika a Slovenská republika, z Československých státních drah pak České dráhy a Železnice Slovenské republiky. Nový český stát vytvořil zákonem č. 9/1993 Sb. stání dráhy, byť termín „státní“ se do jejich názvu – možná záměrně nedostal.⁴⁷

ORGANIZAČNÍ SLOŽKY

- Generální ředitelství - Generální ředitelství je vrcholovou organizační složkou Českých drah, a.s., která zajišťuje realizaci rozhodnutí řídicích orgánů a integritu řízení všech organizačních složek Českých drah, a.s. V čele generálního ředitelství je generální ředitel.⁴⁸
- Regionální oddělení ekonomiky (ROE)
- Regionální správa majetku (RSM)
- Vlakový doprovod osobní dopravy (VDOD)
- Krajské centrum osobní dopravy (KCOD)
- Zásobovací centrum Praha, Česká Třebová, Přerov
- Odúčtovna přepravních tržeb Olomouc⁴⁹

DCEŘINÉ SPOLEČNOSTI ČD, a.s.

České dráhy mají k dnešním dnům na 25 dceřiných společností. Každá z těchto společností má jiný podíl na základním kapitálu (dále jen „ZK“). Některé z těchto společností mají i 100% podílu na ZK.

⁴⁶ČESKO. WIKIPEDIA. *Československé státní dráhy* [online]. Editováno 30.4.2014 v 19:10 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ceskoslovensk%C3%A9_st%C3%A1tn%C3%AD_dr%C3%A1hy>

⁴⁷SCHREIER, P. *Poutavý svět kolejí*. Praha : Miloš Uhlíř – Baset, 2005. 158 s. ISBN 80-7340-078-2.

⁴⁸ČESKO. ČD. *Generální ředitelství* [online]. © 2008 České dráhy, a.s. [cit. 2014-12-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/organizacni-slozky/generalni-reditelstvi/-5012/>>.

⁴⁹ČESKO. WIKIPEDIA. *Organizační složky* [online]. Editováno 24.11.2014 v 14:48 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9_dr%C3%A1hy#cite_ref-18>.

Název společnosti	IČ	Podíl na ZK
ČD Cargo, a.s.	28196678	100 %
Výzkumný Ústav Železniční, a.s.	27257258	100 %
DPOV, a.s.	27786331	100 %
ČD - Informační Systémy, a.s.	24829871	100 %
Dopravní vzdělávací institut, a.s.	27378225	100 %
ČD Reality, a.s.	27195872	100 %
RailReal a.s.	26416581	66 %
ČD - Telematika a.s.	61459445	59,31 %
ČD travel, s.r.o.	27364976	51,72 %
RAILREKLAM, spol. s r.o.	17047234	51 %
Centrum Holešovice, a.s.	27892646	51 %
Smíchov Station Development, a.s.	27244164	51 %
Žižkov Station Development, a.s.	28209915	51 %
ČD Restaurant, a.s.	27881415	40 %
JLV, a.s.	45272298	38,79 %
Masaryk Station Development, a.s.	27185842	34 %
CR-City a.s.	26705427	34 %
CR office a.s.	27178340	34 %
RS hotel a.s.	27178731	34 %
RS residence s.r.o.	27176568	34 %
WHITEWATER a.s.	27178722	34 %
Hit Rail, B.V.		4 %
BCC, s.c.r.l.		3,22 %
EUROFIMA		1 %
Intercontainer-Interfrigo SA (v likvidaci)		0,43 %

Tab. I. Seznam dceřiných společností

Dostupné

z WWW: <<http://www.cd.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/-9604/>>.

STRATEGICKÝ ROZVOJ SKUPINY ČD

V rámci strategických projektů ČD, a.s. dlouhodobě zvažují zavedení holdingového uspořádání ve Skupině ČD. Pro současné vedení ČD, a.s. je tato otázka jednou z priorit pro nadcházející období. Tento krok bude znamenat definování, které dceřiné společnosti budou součástí holdingového uspořádání a následně jaké bude rozdělení jednotlivých činností mezi holding a dceřiné společnosti. Základem budoucího holdingového uspořádání budou dceřiné společnosti provozující osobní a nákladní dopravu. Vytvořením holdingového uspořádání jsou očekávány finanční úspory v rámci Skupiny ČD ze synergií. Cílem je nastavení dobře fungujícího holdingu se strategickým a metodickým vedením, který bude vrcholově řízen představenstvem. Činnosti, které nebudou řízeny centrálně, budou vykonávat samy dceřiné společnosti. Pro holdingové uspořádání je zásadní zajištění ekonomické soběstačnosti dceřiných společností.⁵⁰

⁵⁰2013 výroční zpráva Skupiny ČD. Praha : České dráhy. 2014.

4 Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty oslavila v roce 2013 deset let existence. Za tu dobu ušla dlouhou cestu. Ze společnosti, která měla původně několik desítek zaměstnanců, se stal jeden z největších zaměstnavatelů v ČR. Dnes rozhoduje o investicích v řádech miliard, řídí provoz vlaků v celé republice a díky vynaloženým finančním prostředkům vlastně určuje i to, jak bude vypadat naše železnice v budoucnosti.⁵¹

Podle zákona o drahách je povinností SŽDC zajistit provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Od 1.9.2011 veškeré činnosti provozovatele dráhy včetně obsluhy dráhy zajišťuje přímo SŽDC.⁵²

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, vznikla podle zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizací Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, dnem 1. ledna 2003. Funkci zakladatele a nadřízeného orgánu vykonává jménem státu ministerstvo dopravy České republiky.⁵³



Obr. IV. Logo Správa železniční dopravní cesty.

Dostupné z WWW.
<http://www.szdc.cz/index.html>

⁵¹*Výroční zpráva 2013.* Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. © 2014

⁵²*Výroční zpráva 2012.* Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. 16 s. ©2013

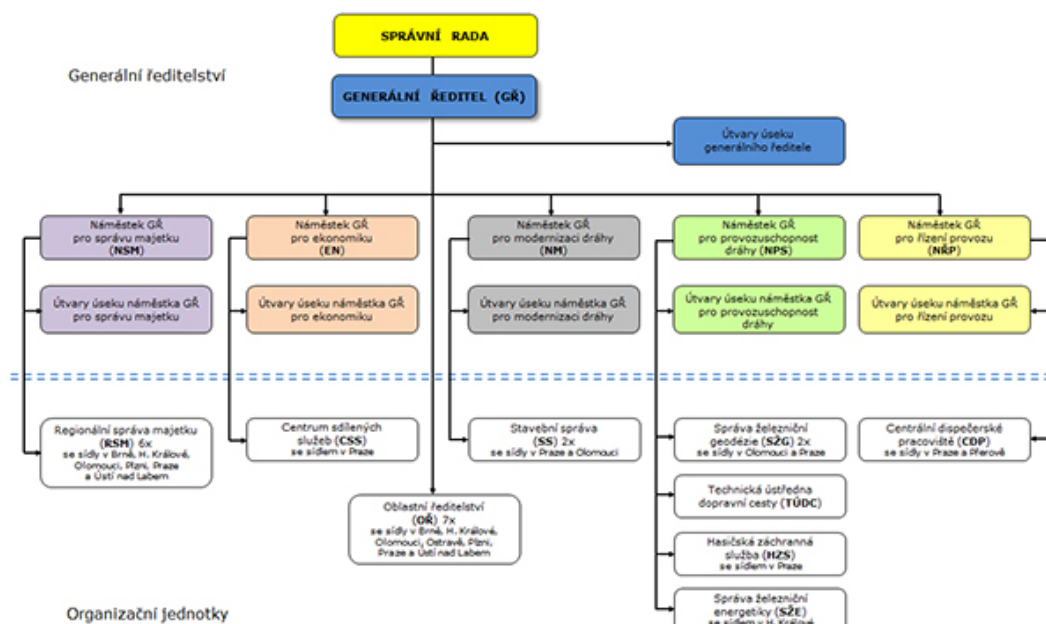
⁵³*Organizační řád Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.* Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. 2014. 6 s. č.j. S 42 901/2014-026 se změnou 1. č.j. S 54 545/2014-026.

4.1 Organizační struktura

Organizační struktura SŽDC, s.o. se skládá z generálního ředitelství, které stojí v čele společnosti a organizačních jednotek, které jsou generálnímu ředitelství podřízeny.⁵⁴

4.1.1 Organizační jednotky SŽDC

- oblastní ředitelství
- stavební správy
- správa železniční energetiky
- správa železniční geodezie
- technická ústředna dopravní cesty
- hasičská záchranná služba
- centrální dispečerské pracoviště
- centrum sdílených služeb⁵⁵



Obr. V. Organizační struktura

Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-struktura.html>

struktura.html

⁵⁴MOTYKOVÁ, J. *Mimořádné události v železniční dopravě z pohledu vybraného dopravce*. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, Ústav regionálních a bezpečnostních věd. Vedoucí bakalářské práce : doc. Ing. Radim Roudný, CSc.

⁵⁵ČESKO. Správa železniční dopravní cesty - SŽDC. Organizační jednotky SŽDC [online]. © 2009-2012 SŽDC [cit. 2015-01-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-struktura/vedeni-oj.html>>.

4.2 Provozní schopnost železniční dopravní cesty

SŽDC zajišťuje provozuschopnost dráhy celostátní a regionálních drah ve vlastnictví státu, zajišťuje včasné odstraňování závad v provozuschopnosti železniční infrastruktury ve správě SŽDC, eviduje omezující parametry železniční dopravní cesty a zajišťuje ochranu životního prostředí jako nedílnou a nezastupitelnou součást každodenní činnosti SŽDC. Dále stanovuje zásady pro zajištění řádného technického stavu, rozvoje a úprav zařízení železniční infrastruktury, schvalování použití nových výrobků a zařízení v oblasti traťového hospodářství, automatizace a elektrotechniky.⁵⁶

Ukazatel	Ukazatel	Ukazatel
délka trati celkem	km	9459
délka elektrizovaných tratí	km	3216
délka tratí normálního rozchodu	km	9436
délka úzkorozchodných tratí	km	23
délka jednokolejných tratí	km	7534
délka dvou a více kolejných tratí	km	1925
stavební délka kolejí celkem	km	15493
počet výhybkových jednotek	v.j.	24046
počet mostů	ks	6784
počet tunelů	ks	163
celková délka mostů	m	152198
celková délka tunelů	m	45762
počet železničních přejezdů	ks	8041

Tab. II. Základní charakteristika železniční sítě Dostupné z: Výroční zpráva 2013. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

4.2.1 Železniční přejezdy Správy železniční dopravní cesty, s.o.

SŽDC si uvědomuje, že počet nehodových událostí na železničních přejezdech je vysoký.

I když v naprosté většině jde o jednoznačné porušení zákona o provozu na pozemních komunikacích ze strany řidičů silničních vozidel, Správa železniční dopravní cesty, s.o. se otázkou bezpečnosti provozu na železničních přejezdech soustavně zabývá.

⁵⁶Výroční zpráva 2013. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. 20 s. © 2014

Otázka bezpečnosti provozu na železničních přejezdech je rovněž projednávána na úrovni krajů, kde od roku 2003 působí stálé pracovní komise, složené ze zástupců krajských úřadů, Správy železniční dopravní cesty, s.o., Českých drah, a.s., Policie ČR, správ údržby silnic, popřípadě dalších organizací. Tyto komise mimo jiné projednávají opatření ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a navrhují přejezdy, na nichž je vhodné provést rekonstrukci zabezpečovacího zařízení.

Železniční přejezdy svou samotnou existencí ohrožují bezpečnost jak železniční, tak silniční dopravy, proto je ze stany SŽDC stále vyvíjen tlak na snižování počtu málo frekventovaných železničních přejezdů.⁵⁷

4.3 Drážní inspekce

Drážní inspekce je správní úřad a svou činnost zahájila 1. ledna 2003. Z pohledu Evropské unie je Drážní inspekce vnímána jako národní vyšetřovací orgán pro nezávislé šetření mimořádných událostí na drahách, a jako takový musí být nezávislý na všech subjektech v odvětví drážní dopravy.⁵⁸

Činnost drážní inspekce

Dlouhodobým cílem Drážní inspekce je zlepšování stavu v oblasti mimořádných událostí na všech drahách v České republice (železnice, metro, tramvaje, trolejbusy, lanovky). Hlavním smyslem činnosti instituce je předcházení mimořádných událostem.

V rámci jejich prevence Drážní inspekce:

1. zjišťuje příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě,
2. zjišťuje nedostatky ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy,
3. provozovatelům dráhy a drážní dopravy ukládá opatření vedoucí k odstranění a nápravě zjištěných nedostatků, které ohrožují bezpečnost,
4. kontroluje plnění opatření uložených provozovatelům dráhy a drážní dopravy,

⁵⁷Nepublikované interní materiály Správy železniční dopravní cesty, s.o.

⁵⁸*Výroční zpráva 2013. Drážní inspekce. 2013. 6 s.*

5. vyhodnocuje vývojové trendy nehodovosti na drahách a přijímá opatření ke zlepšení situace.⁵⁹

Při těchto činnostech Drážní inspekce sleduje a vyhodnocuje:

1. technický stav infrastruktury a drážních vozidel,
2. zda systém organizace provozu odpovídá bezpečnostním předpisům,
3. dodržování tohoto systému jednotlivci.⁶⁰

Územní působnost

Drážní inspekce má čtyři územní inspektoráty, které svou působností pokrývají celé území republiky. Jednotlivé kraje jsou přiřazeny jednotlivým územním inspektorátům takto:

Ostrava

- Moravskoslezský
- Olomoucký
- Zlínský (sever)

Brno

- Jihomoravský
- Pardubický
- Vysočina
- Zlínský (jih)

Praha

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

Plzeň

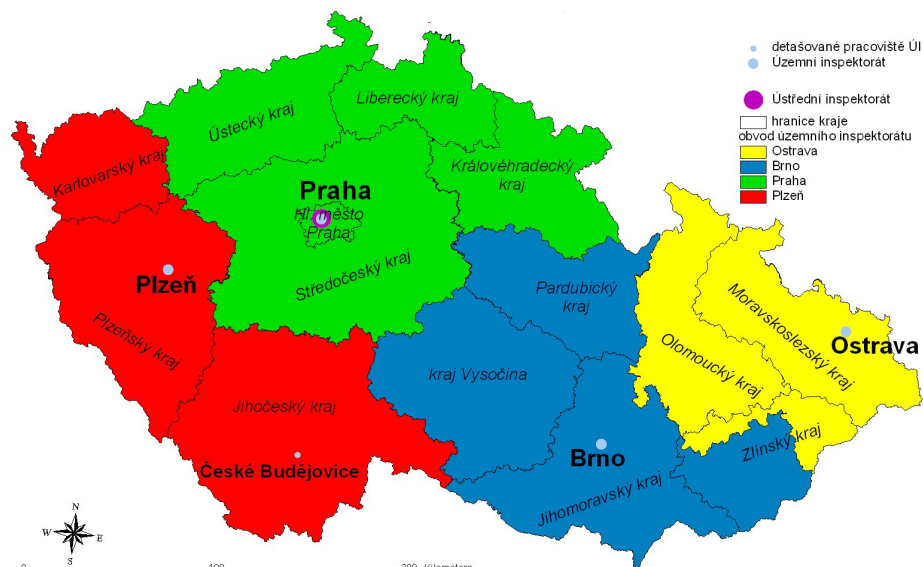
- Jihočeský

⁵⁹ČESKO. Drážní inspekce - nezávislý národní orgán pro odborné šetření příčin mimořádných událostí v drážní dopravě. *O drážní inspekci* [online]. © 2008 Drážní inspekce [cit. 2015-01-29]. Dostupné z WWW. <<http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>>.

⁶⁰ČESKO. Drážní inspekce - nezávislý národní orgán pro odborné šetření příčin mimořádných událostí v drážní dopravě. *O drážní inspekci* [online]. © 2008 Drážní inspekce [cit. 2015-01-29]. Dostupné z WWW. <<http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>>.

- Karlovarský
- Plzeňský⁶¹

Územní působnost Drážní inspekce



Obr. VI. Územní inspektoráty

Dostupné

z

WWW.

http://www.dicr.cz/full.php?img=mapy/DI_mapa.jpg

⁶¹ČESKO. Drážní inspekce - nezávislý národní orgán pro odborné šetření příčin mimořádných událostí v drážní dopravě. *Územní působnost* [online]. © 2008 Drážní inspekce [cit. 2015-01-29]. Dostupné z WWW. <<http://www.dicr.cz/uzemni-pusobnost>>.

5 Mimořádné události v železniční dopravě

Pro účely zákona o IZS 239/2000 Sb., se pojmem mimořádná událost rozumí škodlivé působení sil a jevů vyvolaných činností člověka, přírodními vlivy, a také havárie, které ohrožují život, zdraví, majetek nebo životní prostředí a vyžadují provedení záchranných a likvidačních prací.⁶²

- **Mimořádnou událostí** v drážní dopravě je závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.⁶³
- **Závažnou nehodou** v drážní dopravě je srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu. Nehodou v drážní dopravě je událost, k níž došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem smrti, újmy na zdraví nebo značné škody. Jiné mimořádné události se považují za ohrožení.⁶⁴

V současné době je nezbytnou podmínkou součinnosti různých organizací podílejících se na řešení následků havárií a katastrof sjednocení názvů a pojmů v oblasti mimořádných událostí. Základem sjednocení pohledů na hodnocení mimořádných událostí je přijetí stejné klasifikace hodnocených událostí a přijetí dohody různých profesí o používání stejných pojmů.⁶⁵

⁶²ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 28. června 2000 o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 3461. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=239/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁶³ČESKO. Zákon č. 181 ze dne 31. března 2006, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 61, s. 2118. http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=181/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

⁶⁴ČESKO. Zákon č. 181 ze dne 31. března 2006, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2006, částka 61, s. 2118. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=181/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁶⁵ŘÍHA, M. *Živelní pohromy*. Praha : ARMEX PUBLISHING s.r.o., 2006. 7 s. ISBN 80-86795-32-2.

5.1 Členění MU na železnici

Ve vyhodnocení se Mu zařazují do skupin podle příčin, následků a okolností vzniku na:

a) MU skupiny A

Závažné nehody, kterými se rozumí srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu.

b) MU skupiny B

Nehody, kterými se rozumí události, k nimž došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem smrti, újmy na zdraví nebo značné škody.

c) MU skupiny C

Ohrožení v drážní dopravě, kterými se rozumí jiné mimořádné události, které nejsou závažnou nehodou nebo nehodou.⁶⁶

5.1.1 Dělení MU na drahách

Mimořádné události jsou:

- a) srážka drážních vozidel,
- b) vykolejení drážního vozidla,
- c) srážka drážního vozidla s překážkou na dopravní cestě dráhy,
- d) střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly, včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací,
- e) střetnutí dalších vozidel se silničními vozidly mimo úrovňové křížení dráhy s pozemní komunikací,
- f) střetnutí pohybujícího se drážního vozidla s osobou mimo úrovňové křížení dráhy s pozemní komunikací,
- g) lom kolejnice, při kterém došlo k ohrožení pohybujícího se drážního vozidla,
- h) lom kola nebo nápravy drážního vozidla, při kterém došlo k ohrožení pohybujícího se drážního vozidla,
- i) selhání návěstních (zabezpečovacích) systémů,

⁶⁶Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí. SŽDC D17. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. 2015. 14 s. č.j.: S 1117/2015-O18.

- j) vybočení koleje, při kterém došlo k ohrožení pohybujícího se drážního vozidla,
- k) nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu,
- l) nezajištěná jízda drážního vozidla,
- m) ujetí drážního vozidla,
- n) jízda drážního vozidla při otevřeném přejezdu,
- o) roztržení vlaku osobní dopravy,
- p) požáry drážních vozidel,
- q) únik nebo ohrožení bezprostředním rizikem úniku nebezpečné věci při její přepravě po železnici, které není závažnou nehodou nebo nehodou,
- r) blíže nespécifikované Mu, vzniklé v souvislosti s pohybem drážního vozidla.⁶⁷

5.2 Členění MU podle původu

- **vně dopravního systému** (soustavy) - situace, které jsou způsobeny příčinami na které reagují státní orgány vyhlášením krizových stavů (válečný stav, stav ohrožení, nouzový stav), v nichž dopravní soustava plní svoji nezastupitelnou funkci v jiných, složitějších podmínkách a řídí se zpracovanými krizovými plány,
- **uvnitř dopravního systému** (soustavy), jejichž spouštěcím mechanismem je mimořádná událost.⁶⁸

Zdrojem mimořádných událostí uvnitř systému je

- člověk (jako obsluha dopravního prostředku nebo jako zdroj informací)
- dopravní prostředek (jeho technický stav)
- dopravní cesta (její technický stav a sjízdnost)
- dopravní technologie
- dopravní informace.⁶⁹

⁶⁷ *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí. SŽDC D17.* Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. 2015. 28 s. č.j.: S 1117/2015-O18.

⁶⁸ SOUŠEK, R. a kol. *Krizový management a doprava.* Pardubice : Institut Jana Pernera, o.p.s., 2005. 124 s. ISBN 80-86530-18-3.

⁶⁹ SOUŠEK, R. a kol. *Krizový management a doprava.* Pardubice : Institut Jana Pernera, o.p.s., 2005. 124 s. ISBN 80-86530-18-3.

5.3 Mimořádné události z pohledu drážní inspekce

- srážka vlaku se stromem
- nedovolená jízda
- střetnutí na přejezdu

5.3.1 Příčiny vzniku mimořádné události

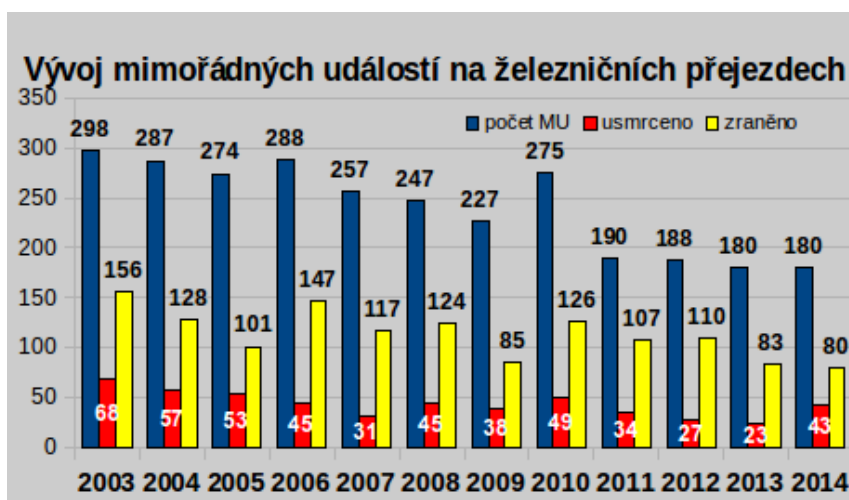
- **Bezprostřední příčiny:** nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla
- **Příspěvající faktor:** absence technických prostředků zabezpečení, které by aktivním zásahem zabránily nedovolené jízdě vlaku
- **Zásadná příčiny:** nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro odjezd vlaků z dopravní
- **Příčiny v systému bezpečnosti:** nepřijetí odpovídajících a účinných vlastních opatření provozovatele dráhy a dopravce předcházení obdobných MU⁷⁰

5.4 Vývoj mimořádných událostí na železničních přejezdech

V roce 2014 se na železničních přejezdech událo stejně jako v roce 2013 celkem 180 střetnutí. Oproti roku 2013 však výrazně stoupl počet usmrcených osob při těchto mimořádných událostech, a to z 23 v roce 2013 na 43 v roce 2014. Zatímco v roce 2013 průměrně umírali lidé na železničních přejezdech při každé 8. nehodě, tak v roce 2014 zemřel člověk již při každém 4. střetnutí. K nárůstu smrtelných nehod došlo především na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor, kde vzrostl počet usmrcených v porovnání s rokem 2013 na více než dvojnásobek při

⁷⁰DRÁPAL, M. *Mimořádné události z pohledu Drážní inspekce a předcházení jejich vzniku*. 15.s

prakticky stejném počtu nehod.⁷¹



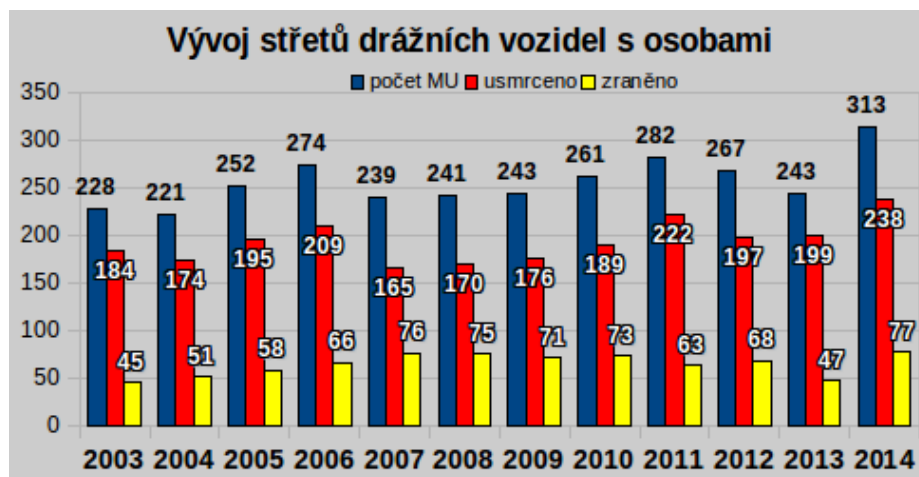
Graf I. Vývoj MU na železničních přejezdech. Dostupné z WWW.

<http://www.dicr.cz/v-roce-2014-zahynulo-na-drahach-temer-300-lidi>

Rok 2014 se stal výjimečným především svou tragičností, kdy při 4101 mimořádné události na všech drahách v České republice zahynulo 296 osob, což je o 26 % více než v roce 2013. Nárůst počtu mimořádných událostí přitom byl jen 3 %. Na vývoji statistiky počtu usmrcených osob se každoročně největší měrou podílejí střety vlaku s osobou. V roce 2014 se na železnici střetl vlak s osobou celkem 313krát, což je o 29 % více střetů než v roce 2013 a současně se jedná o nejvyšší počet střetů za rok od vzniku Drážní inspekce. Poprvé v její historii přesáhl počet tohoto druhu mimořádné události 300, při nichž zahynulo 238 osob, což je o 20 % více než v roce 2013 a o 7 % více než v dosud nejtragičtějším roce 2011. Nárůst přitom evidujeme i v případě zraněných při těchto událostech. Nejvíce nehod (34) se loni událo v prosinci, avšak nejvíce usmrcených eviduje Drážní inspekce v červnu, kdy při 33 střetech zemřelo 29 osob (v prosinci jen „24“).⁷²

⁷¹ČESKO. Drážní inspekce - nezávislý národní orgán pro odborné šetření příčin mimořádných událostí v drážní dopravě. *V roce 2014 zahynulo na drahách téměř 300 lidí* [online]. © 2008 Drážní inspekce [cit. 2015-02-05]. Dostupné z WWW. <<http://www.dicr.cz/v-roce-2014-zahynulo-na-drahach-temer-300-lidi>>.

⁷²ČESKO. Drážní inspekce - nezávislý národní orgán pro odborné šetření příčin mimořádných událostí v drážní dopravě. *V roce 2014 zahynulo na drahách téměř 300 lidí* [online]. © 2008 Drážní inspekce [cit. 2015-02-05]. Dostupné z WWW. <<http://www.dicr.cz/v-roce-2014-zahynulo-na-drahach-temer-300-lidi>>.



Graf II. Vývoj střetů drážních vozidel s osobami

Dostupné z WWW. <http://www.dicr.cz/v-roce-2014-zahynulo-na-drahach-temer-300-lidi>

5.4.1 Prevence

Je důležité, aby lidé věnovali pozornost prevenci před nehodami na železnicích. V České republice působí preventivní programy, které jsou určeny jak dětem předškolních zařízení, školních zařízení, tak pro dospělé. V uplynulých letech bylo natočeno několik filmů, které mají oslovit diváka svou zajímavostí a pravdivostí vzhledem ke každoroční situaci na železničních přejezdech.

- **"Hazardéry železnice zabíjí"** - toto je název preventivního filmu, který byl vytvořen ve spolupráci s Železnicemi Slovenské republiky a poukazuje na to, jaká nebezpečí mohou hrozit v okolí železnice a na ní.
- **"Řidič - postrach přejezdů"** - další preventivní film, který slouží jako pomůcka v autoškolách a plní preventivní funkci pro potenciální řidiče. Je zde poukázáno na incidenty, ke kterým může dojít u účastníka silničního provozu.

Největší nárůst nehod a usmrcení na přejezdech je evidováno v rámci chodců nebo cyklistů, kteří nereagují na světelnou signalizaci.

6 Integrovaný záchranný systém

Složky IZS jsou nedílnou součástí našeho každodenního života. Aniž bychom si to uvědomovali, každý den zachrání několik lidských životů. Člověk o něčem podobném nepřemýšlí až do doby, kdy sám potřebuje tuto pomoc

Hlavními složkami integrovaného záchranného systému jsou hasičský záchranný sbor, policie ČR, záchranná zdravotní služba a jednotky požární ochrany zařazené v plošném pokrytí území. Ostatní složky IZS poskytují při likvidačních a záchranných pracích pomoc, která je vyžádaná nebo plánovaná (městská policie, vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, atd.). V době krizových stavů se stávají složkami IZS i odborná zdravotnická zařízení jako jsou fakultní nemocnice. Při zásazích složek IZS můžeme pozorovat koordinaci a spolupráci všech výše zmíněných složek. Jednou z nejdůležitějších stránek jejich komunikace je operační středisko, přes které jsou vysílány a řízeny složky IZS.

6.1 Struktura IZS a principy jeho činnosti

IZS je v současné podobě právně vymezený, otevřený systém koordinace a spolupráce zákonem o IZS stanovených základních a ostatních složek předurčený k likvidaci každodenních událostí, přírodních a antropogenních katastrof. Je součástí systému vnitřní bezpečnosti státu a podílí se na naplňování ústavního práva občanů na poskytnutí pomoci především stávajícími institucionálními částmi jeho základních složek, přičemž nosnou strukturu tvoří Hasičský záchranný sbor (HZS) České republiky.⁷³

Složky IZS realizují záchranné a likvidační práce. K provádění záchranných a likvidačních prací je třeba mít

- síly a prostředky, kterými se rozumí zdroje lidských sil, pracovních nástrojů, technického vybavení apod.

⁷³KROUPA, M., ŘÍHA, M. *Integrovaný záchranný systém. 2. Aktualit.vyd.* Praha : ARMEX PUBLISHING s.r.o, 2006. 67 s. ISBN 80-86795-35-7.

- kompetence, kterými se rozumí oprávnění k provádění různých činností k realizaci záchranných a likvidačních prací daná zákony, kterými se řídí jednotlivé složky IZS nebo dané zákonem o IZS.⁷⁴

6.1.1 Základní složky IZS

Základními složkami jsou HZS ČR a jednotky požární ochrany, zařazené v plošném pokrytí území, Policie České Republiky a Zdravotnická záchranná služba. Tyto složky jsou schopny a povinny na základě zvláštních předpisů (zákonů) rychle a nepřetržitě zasahovat s celoplošnou působností na území státu; v případě, že v obci existuje jednotka sboru dobrovolných hasičů, která je začleněna do plošného pokrytí území, je ona základní složkou IZS.

K realizaci opatření v rámci IZS dochází v okamžiku, kdy se na místě negativní události sejdou dvě a více složek IZS a je třeba společně řešit vzniklou situaci. Způsob řízení záchranných a likvidačních prací závisí především na druhu a rozsahu negativních událostí a také na počtu a druhu složek podílejících se na těchto pracích. Obecně lze rozdělit způsob řízení do tří úrovní⁷⁵:

- Taktická úroveň
- Operační úroveň
- Strategická úroveň

Kategorie jednotek požární ochrany

Pro účely plošného pokrytí se jednotky požární ochrany dělí na jednotky:

a) územní působností zasahující i mimo území svého zřizovatele

- kategorie **JPO I** - jednotka hasičského záchranného sboru kraje s územní působností zpravidla do 20 minut jízdy z místa dislokace a dobou výjezdu do 2 minut,
- kategorie **JPO II** - jednotka sboru dobrovolných hasičů obce s členy, kteří vykonávají službu jako svoje hlavní nebo vedlejší povolání, s územní

⁷⁴ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. Integrovaný záchranný systém 2. vydání, Ostrava : Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. 32 s. ISBN 978-80-7385-007-4.

⁷⁵KROUPA, M., ŘÍHA, M., *Integrovaný záchranný systém. 2. Aktualit.vyd.* Praha : ARMEX PUBLISHING s.r.o, 2006. 68 s. ISBN 80-86795-35-7.

působností zpravidla do 10 minut jízdy z místa dislokace a dobu výjezdu do 5 minut,

- kategorie **JPO III** - jednotka sboru dobrovolných hasičů obce s členy, kteří vykonávají službu v jednotce požární ochrany dobrovolně, a územní působností zpravidla do 10 minut jízdy z místa dislokace a dobou výjezdu 10 minut.⁷⁶

b) s místní působností zasahující na území svého zřizovatele

- kategorie **JPO IV** - jednotka hasičského záchranného sboru podniku s dobou výjezdu do 2 minut,
- kategorie **JPO V** - jednotka sboru dobrovolných hasičů obce s členy, kteří vykonávají službu v jednotce požární ochrany dobrovolně s dobou výjezd do 10 minut,
- kategorie **JPO IV** - jednotka sboru dobrovolných hasičů podniku s dobou výjezdu do 10 minut.⁷⁷

6.1.2 Koordinace složek IZS

Koordinací složek integrovaného záchranného systému (dále jen "složka") při společném zásahu se rozumí koordinace záchranných a likvidačních prací včetně řízení jejich součinnosti.⁷⁸

Tři úrovně řízení mají na různých územních stupních různý rozsah. Na stupni kraj a obec s rozšířenou působností se vyskytují všechny tři úrovně řízení, na stupni republika zpravidla jen dvě úrovně – operační a strategická. Koordinační orgány mají charakter buď orgánů stálých nebo dočasných.⁷⁹

1) Taktická úroveň – koordinuje velitel zásahu

⁷⁶SKALSKA, K., DUBSKÝ, M., *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana. Modul I. Část druhá - požární ochrana*. Praha : Ministerstvo vnitra generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, 2010. 23 s. ISBN 978-80-86640-59-4.

⁷⁷SKALSKA, K., DUBSKÝ, M., *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana. Modul I. Část druhá - požární ochrana*. Praha : Ministerstvo vnitra generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, 2010. 23 s. ISBN 978-80-86640-59-4.

⁷⁸ČESKO. Vyhláška č.328 ze dne 5. září 2001 o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. 2001. Dostupné z WWW : <<http://www.zachrannasluzba.cz/zakony/328.htm> >.

⁷⁹ČESKO. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, sociálně zdravotní fakulta. *Taktické řízení při řešení MU* [online]. [cit. 2014-10-20]. Dostupné z WWW: <http://old.zsf.jcu.cz/structure/departments/kra/informace-pro-studenty/ucebni_texty/ochrana-obyvательства-se-zamerenim-na-cbrne-aplikovana-radiobiologie-a-toxikologie-krizova-radiobiologie-a-toxikologie/struktura-a-legislativa-izs-koordinace-a-navaznost-cinnosti-slozek-izs-mu-a-ks>.

- 2) Operační úroveň – koordinuje operační a informační středisko některé ze základních složek IZS
- 3) Strategická úroveň – koordinuje starosta ORP, hejtman kraje nebo Ministerstvo vnitra (MV-GŘ HZS ČR).

6.2 Koordinace zásahu na místě zásahu

Místem zásahu se rozumí území, na kterém se MU děje nebo na kterém je předpoklad, že by mohla MU nastat.

6.2.1 Stupně poplachu IZS

Stupněm poplachu IZS s rozumí:

Předurčení potřeby sil a prostředků pro záchranné a likvidační práce v závislosti na rozsahu a druhu mimořádné události a úrovni koordinace složek při společném zásahu.⁸⁰

Stupeň poplachu vyhláší po příjezdu na místo události velitel zásahu podle poplachového plánu IZS (či HZS kraje). Podle závažnosti mimořádné události se rozlišují tyto poplachové stupně:

- 1. stupeň poplachu IZS,
- 2. stupeň poplachu IZS,
- 3. stupeň poplachu IZS,
- zvláštní stupeň poplachu IZS.⁸¹

⁸⁰ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA ŘESKÉ REPUBLIKY. *Stupeň poplachu IZS* [online]. ©2014 [cit. 2014-10-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/clanek/stupen-poplachu-izs.aspx>>.

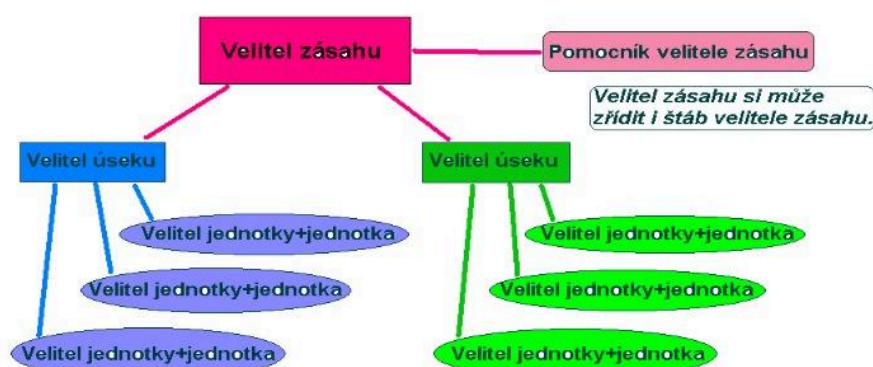
⁸¹SKŘEHOT, P., a kolektiv. *Prevence nehod a havárií 2. díl: Mimořádné události a prevence nežádoucích následků*. Výzkumný ústav bezpečnosti práce, v.v.i., 2009. 13 - 14 s. ISBN 978-80-86973-73-9.



Obr. VII. Velení u zásahu 1. A 2. stupně poplachu

Dostupné z : Taktické

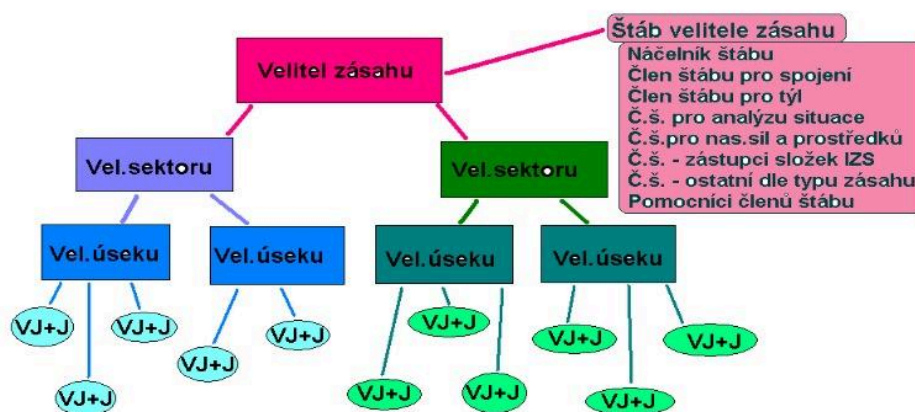
postupy a organizace řízení českých záchranných složek integrovaného záchranného systému na místě mimořádné události



Obr. VIII. Velení u zásahu 2. a 3. stupně poplachu

Dostupné z : Taktické

postupy a organizace řízení českých záchranných složek integrovaného záchranného systému na místě mimořádné události



Obr. IX. Velení u zásahu 3. nebo zvláštního stupně poplachu

Dostupné z : Taktické

postupy a organizace řízení českých záchranných složek integrovaného záchranného systému na místě mimořádné události

Koordinace zásahu velitelem zásahu

Velitel zásahu, řídí záchranné a likvidační práce na místě, kde se MU stala, nebo kde bezprostředně nastane. Velitelem zásahu bývá hasič (velitel jednotky požární ochrany s právem přednostního velení podle zvláštního právního předpisu), pokud zákon nestanoví jinak.

Koordinování záchranných a likvidačních prací v místě nasazení složek IZS a v prostoru předpokládaných účinků mimořádné události (v místě zásahů) a řízení součinnosti těchto složek provádí velitel zásahu, který vyhlásí podle závažnosti mimořádné události odpovídající stupeň poplachu podle příslušného poplachového plánu IZS. Pokud není stanoveno právním předpisem jinak je velitelem zásahu funkcionář HZS s právem přednostního velení. Pokud na místě zásahu není ustanoven VZ (velitel zásahu) podle odst. 1, řídí součinnost složek IZS ten velitel nebo vedoucí složky IZS která provádí převažující činnost.⁸²

Velitelem zásahu může být i velitel jednotky SDH obce, kterou obec zřizují ve smyslu zákona o požární ochraně (zák. č. 133/1985 Sb.). Velitel zásahu řídí provádění záchranných a likvidačních prací a koordinuje činnost složek IZS na místě zásahu.⁸³

Velitel zásahu si ještě může zvolit ke své pomoci štáb (tzv. štáb velitele zásahu). Tento štáb slouží ke koordinaci složek IZS. Za činnost štábu zodpovídá náčelník štábu, tento má za činnost to, že zastupuje velitele zásahu v době kdy je nepřítomen a komunikuje s veřejností a s masmedii.

Složení štábu:

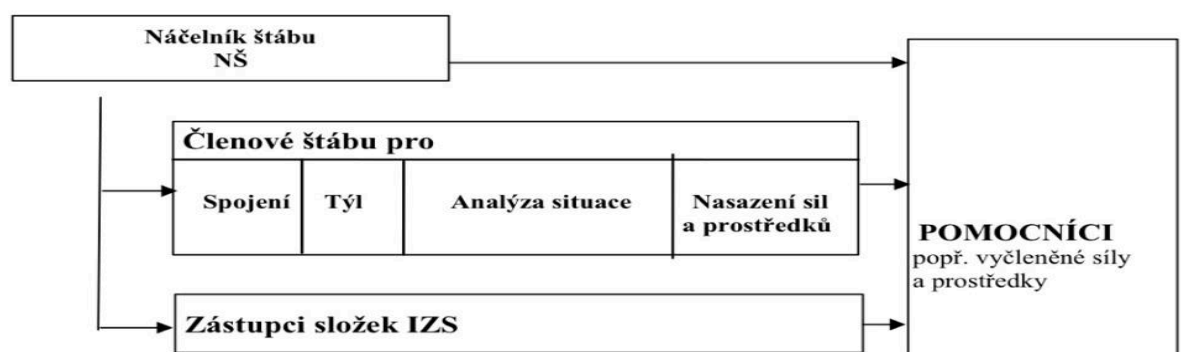
- náčelník štábu
- člen štábu pro spojení – tento zabezpečuje koordinaci mezi jednotlivými jednotkami a složkami IZS a spojení jednotek s příslušnými operačními středisky
- člen štábu pro tyl – tento organizuje materiální zabezpečení pro jednotky, vede evidenci výdajů a nákladů na zásah a poskytování péče osobám, které byly postižené MU

⁸²ČESKO. Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje. *Taktické postupy a organizace řízení českých záchranných složek integrovaného záchranného systému na místě mimořádné události* [online]. [cit. 2014-10-21] Dostupné z WWW: <www.mvcr.cz/soubor/veleni-u-zasahu-ppt.aspx>.

⁸³SKALKA, K., HANUŠKA, Z., DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana. Modul I. Část první - integrovaný záchranný systém*. Praha : Ministerstvo vnitra generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, 2010. 16 s. ISBN 978-80-86640-59-4.

- člen štábu pro analýzu situace na místě zásahu – tento provádí analýzu nastalé situace proto, aby mohl připravit rozhodnutí pro velitele zásahu
- člen štábu pro nasazení sil a prostředků – tento organizuje součinnost jednotek a složek IZS na místě zásahu a jejich evidenci
- zástupci složek IZS, v případě zásahu v rámci integrovaného záchranného systému
- pomocníci členů štábu

V praxi většinou postačují náčelník štábu a člen štábu pro spojení.



Obr. X. Schéma štábu

Dostupné z : SKALKA, K., HANUŠKA, Z.,

DUBSKÝ, M. Integrovaný záchranný systém a požární ochrana Modul I

Právo přednostního velení

Toto právo umožňuje veliteli určitého druhu jednotky PO převzetí řízení zásahu, avšak převzetí tohoto velení není povinné. Výjimkou může být to, že stávající velitel, nemůže plnit své velitelské povinnosti například pro zranění. V tuto chvíli musí nový velitel oznámit všem jednotkám, které řídí převzetí funkce. Odstupující velitel již nesmí novému veliteli zasahovat do řízení jednotek.

Právo přednostního velení u zásahu se řídí těmito pravidly:

- a) Velitel jednotky HZS okresu má přednost před všemi veliteli jednotek s výjimkou velitele jednotky HZS podniku v případě, že se jedná o požár v podniku, pro který byla zřízena jednotka HZS podniku. V takovém případě má právo přednostního velení velitel jednotky HZS podniku.
- b) Velitel jednotky SDH obce má přednost před velitelem jednotky SDH podniku s výjimkou případu, že se jedná o požár v podniku, pro který byla zřízena jednotka SDH

podniku. V takovém případě má právo přednostního velení velitel jednotky SDH podniku.

- c) Při zásahu dvou a více jednotek téhož druhu přebírá velení velitel místně příslušné jednotky; to neplatí, jestliže tato jednotka neprovádí činnost na místě zásahu nebo pokud se velitelé dohodnou jinak.⁸⁴

6.3 Informace o operační a strategické koordinaci složek IZS

Stálými orgány pro koordinaci složek IZS jsou operační a informační střediska integrovaného záchranného systému, kterými jsou podle § 5 zákona o IZS operační a informační střediska HZS krajů (v podmínkách Zlínského kraje je to KOPIS se sídlem ve Zlíně). KOPIS je jediným partnerem pro příjem tísňového volání s oprávněním nasadit síly a prostředky na likvidaci mimořádných událostí. Organizační součástí KOPIS je pracoviště telefonního centra tísňového volání 112 (TCTV 112).⁸⁵

6.3.1 Součinnost operačních středisek složek IZS

Operační a informační středisko IZS povolává na žádost velitele zásahu k zásahu ostatní složky IZS, případně ve spolupráci s operačními středisky dalších základních složek IZS (Policie ČR a ZZS) povolává síly a prostředky těchto dvou složek IZS. OPIS má mezi středisky koordinační roli, může požadovat uveřejnění informací ve sdělovacích prostředcích, ovládá systémy varování a vyrozumění pro obyvatelstvo a je spojovým uzlem mezi místem zásahu a třetí řídicí úrovní IZS - strategickou.⁸⁶

⁸⁴HANUŠKA, Z. *Konsepky odborné přípravy jednotek PO*. 2. aktualizované vydání. Ostrava : Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2008. 6 s. ISBN: 80-86111-46-6 .

⁸⁵ČESKKO. Hasičský záchranný sbor České republiky. *Oddělení KOPIS* [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2014 [cit. 2014-10-22]. Dostupné z WWW. <<http://www.hzscr.cz/clanek/kr-zlin-integrovaný-zachranný-system-izs.aspx>>.

⁸⁶SKALKA, K., HANUŠKA, Z., DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana. Modul I*. Praha : MINISTERSTVO VNITRA Generální ředitelství hasičského záchranného sboru České republiky, 2010. 19 s. ISBN 978-80-86640-59-4.

6.3.2 Taktické cvičení složek IZS „Metro 2014“

Taktické cvičení se provádí za účelem přípravy složek integrovaného záchranného systému a orgánů podílejících se na provedení a koordinaci záchranných a likvidačních prací při mimořádné události. Konání taktického cvičení se předem projedná se zúčastněnými složkami a orgány.⁸⁷

V noci z 21. na 22. října 2014 se jednotky hasičů, zdravotníků a policistů se sešli na Smíchovském nádraží, na stanici metra Anděl a na Karlovo náměstí, kde došlo k taktickému cvičení složek IZS. Zúčastněných bylo celkem kolem 625 cvičících a 94 kusů techniky, která byla základní a 31 kusů techniky, která byla brána jako technika speciální. Cvičení probíhalo v době, kdy není metro v provozu a trvalo až do pozdních ranních hodin, kdy byl opět zahájen provoz metra.

Scénář cvičení

Kolem 01:00 došlo ve stanici metra Anděl k fingovanému teroristickému útoku. Na nástupišti byla umístěna skleněná láhev, která obsahovala nebezpečnou chemikálii. Láhev s chemikálií byla rozbita a v tu chvíli cestoval ve vagonu metra neznámý počet osob. V bezprostřední blízkosti rozbité láhve začali lidé omdlévat. Pacienti, kteří byli chemikálií postiženi, byli převáženi do pražských nemocnic, kde byly aktivovány traumatologické plány a nemocnice byly připravené na hromadný příjem postižených osob. Počet zraněných a zemřelých se pohyboval kolem 90 lidí (ty imitovalo 90 figurantů) z řad odborných škol zasahujících složek IZS.

Chemický útok v metru je charakterizován úmyslným rozptýlením nebezpečné chemické látky v prostorách metra, jako jsou vestibul, schodiště, eskalátory, výtah, nástupiště, vozy metra, tunel a technický podzemní prostor, nebo v jejich bezprostřední blízkosti, jako jsou podchody a větrací šachty.⁸⁸

Hasiči dekontaminovali nejen civilní osoby, ale i zasahující hasiče. Chemici měli za úkol, odebrat vzorky látky, která se nacházela v rozbité láhvi a museli co nejdříve zjistit co za látku zde bylo.

⁸⁷ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 28. června 2000 o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2000, částka 73, s. 3461. Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=239/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁸⁸Katalogový soubor - Typová činnost složek IZS při společném zásahu. *Reakce na chemický útok v metru STČ 13/IZS*. Praha, 2013. 7 s.

Pro případ, že by během cvičení bylo potřeba vyslat hasiče ke skutečnému zásahu, byly povolány na profesionální hasičské stanice zálohy z řad jednotek sborů dobrovolných hasičů. Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy byla zastoupena 5 posádkami rychlé zdravotnické pomoci, posádkou rychlé lékařské pomoci, inspektorem provozu a speciálním vozem Atego. V rámci aktivace traumatologického plánu záchranáři zajišťovali přednemocniční neodkladnou péči postiženým, třídili a převáželi zraněné do pražských nemocnic (VFN, FNKV, FNM, TN, ÚVN).⁸⁹

Cíl cvičení

Hlavním cílem cvičení je procvičit spolupráci složek IZS a dalších subjektů a koordinaci společného zásahu po provedení chemického útoku v metru, včetně spolupráce Zdravotnické záchranné služby hl. města Prahy s nemocnicemi zřizovanými Ministerstvem zdravotnictví. Cvičení se pořádá v návaznosti na nově vydanou typovou činnost složek IZS při společném zásahu při reakci na chemický útok v metru.

Organizátorem cvičení je z pověření MV- generálního ředitelství HZS ČR Hasičský záchranný sbor hl. města Prahy. Zapojenými složkami jsou:

- Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy,
- Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, stanice Mělník,
- Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, chemická laboratoř Kamenice,
- Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje, chemická laboratoř Třebošná,
- Záchranný útvar Hasičského záchranného sboru ČR, Zbiroh,
- Policie ČR,
- Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy
- Všeobecná fakultní nemocnice,
- Fakultní nemocnice Královské Vinohrady,
- Fakultní nemocnice Motol,
- Thomayerova nemocnice,
- Ústřední vojenská nemocnice – Vojenská fakultní nemocnice Praha,
- Městská policie hl. m. Prahy,
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.,

⁸⁹ČESKO. Modrá hvězda života – o záchranářích pro záchranáře. *Pražské metro zažije zatím největší cvičení ve své historii* [online]. Modrá hvězda života, © 2014 [cit. 2014-10-25]. Dostupné z WWW. <<http://modrahvezdazivota.cz/2014/10/22/takticke-cviceni-slozek-izs-metro-2014-je-minulosti/>>.

- Státní ústav jaderné, chemické a biologické ochrany, v.v.i.,
- Státní úřad pro jadernou bezpečnost,
- Armáda České republiky,
- Hlavní báňská záchranná stanice Praha a.s.⁹⁰

Pro příjem zraněných byly vybudovány stanoviště dekontaminace osob před následujícími nemocnicemi:

- Všeobecná fakultativní nemocnice,
- Fakultní nemocnice Královské Vinohrady,
- Fakultní nemocnice Motol,
- Thomayerova nemocnice,
- Ústřední vojenská nemocnice⁹¹



Obr. XI. Dekontaminace

Dostupné z : www.modrahvezdazivota.cz

⁹⁰ČESKO. Modrá hvězda života – o záchranářích pro záchranáře. *Pražské metro zažije zatím největší cvičení ve své historii* [online]. Modrá hvězda života, © 2014 [cit. 2014-10-25]. Dostupné z WWW. <<http://modrahvezdazivota.cz/2014/10/18/prazske-metro-zazije-zatim-nejvetsi-cviceni-ve-sve-historii/>>.

⁹¹ČESKO. Modrá hvězda života – o záchranářích pro záchranáře. *Pražské metro zažije zatím největší cvičení ve své historii* [online]. Modrá hvězda života, © 2014 [cit. 2014-10-25]. Dostupné z WWW. <<http://modrahvezdazivota.cz/2014/10/18/prazske-metro-zazije-zatim-nejvetsi-cviceni-ve-sve-historii/>>.

7 Hasičský záchranný sbor SŽDC

Vliv technického rozvoje, větší množství vypravených vlakových souprav a zvýšení životní úrovně, zejména v souvislosti s automobilovou dopravou, přináší i zvýšení dopravních nehod na železnici. Tím se zvyšují nároky na záchranné práce včetně likvidačních prací následků při střetu kolejových vozidel se silničními vozidly. V této souvislosti jde zejména o vyprošťování osob z dopravních prostředků, poskytnutí předlékařské péče a uvolnění dopravní cesty. To znamená, že jednotky musí odstranit vozy z kolejiště či komunikace, provést očistu a odstranit následky úniku provozních kapalin.⁹²

Nejsou to jen střety vlaků s dopravními prostředky, ale jsou to, bohužel, i střety s osobami, ať už je důvodem tíživá životní situace či nepozornost, nebo nedodržení zákazu pohybu v kolejišti. I tyto události musí jednotky požární ochrany, v současné době jednotky hasičského záchranného sboru SŽDC, řešit tím, že musí odstranit následky těchto střetů včetně úklidu a dezinfekce. Toto se týká i střetů s divokou zvěří a domácími zvířaty.⁹³



Obr. XII. Logo HZS SŽDC

Dostupné z WWW.

<https://www.facebook.com/393966252386/photos/a.469299982386.288864.393966252386/444302112386/?type=1&theater>

⁹²ČUMPELÍKOVÁ, H., PECKA, B., BLAŽEK, L., et al. *Publikace 60. výročí založení hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Hasičská záchranná služba, 2013. 54 s.

⁹³ČUMPELÍKOVÁ, H., PECKA, B., BLAŽEK, L., et al. *Publikace 60. výročí založení hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Hasičská záchranná služba, 2013. 54 s.

7.1 Historie hasičských záchranných sborů SŽDC

Dle dostupných materiálů první sbor na železnici zřejmě vznikl před 145 lety jako závodní sbor zvláštního druhu Košicko-bohumínské železniční dráhy se sídlem v Těšíně roku 1868. Tento sbor pravděpodobně vznikl již po dostavění železničního tahu této dráhy na území Těšínska v prosinci 1869, kdy byl uveden do provozu první úsek z Bohumína do Těšína.⁹⁴

7.2 Současnost

HZS SŽDC je připraven plnit povinnosti nejen ze zákona o požární ochraně, ale i následné úkoly vyplývající z dalšího technického či dopravního vývoje na železnici, a tomu přizpůsobit výcvik, síly a prostředky tak, aby plně zajistila v co nejkratší době průjezdnost dopravní cesty, a tím minimalizovat hospodářské ztráty na železnici, tzn. likvidace veškerých mimořádných a nehodových událostí, ale i ostatních činností v provozu železniční dopravy včetně opatření. Jako jedna z organizačních složek SŽDC má HZS svou nezastupitelnou roli.⁹⁵

7.2.1 Jednotky HZS SŽDC

- Brno
- České Budějovice
- Česká Třebová
- Havlíčkův Brod
- Cheb
- Nymburk
- Liberec
- Ostrava
- Plzeň

⁹⁴ČUMPELÍKOVÁ, H., PECKA, B., BLAŽEK, L., et al. *Publikace 60. výročí založení hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Hasičská záchranná služba, 2013. 6 s.

⁹⁵ČUMPELÍKOVÁ, H., PECKA, B., BLAŽEK, L., et al. *Publikace 60. výročí založení hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Hasičská záchranná služba, 2013. 57 s.

- Praha
- Kralupy nad Vltavou
- Přerov
- Ústí nad Labem

7.3 Školení a výcvik

Školení a výcviky jsou nedílnou součástí zaměstnání hasiče. Každý hasič musí projít určitou sérií kurzů, aby mohl vykonávat své zaměstnání. Druhy kurzů se také liší podle toho jakou činnost hasič v rámci hasičského záchranného sboru vykonává.

Odborná příprava je nejrozsáhlejším a nejdůležitějším aspektem v oblasti vzdělání hasiče - řídí se platnou legislativou a dále vnitřními rozkazy, opatřeními, směrnicemi a pokyny ředitele HZS SŽDC, jako např. Plánem odborné přípravy na kalendářní rok. Hasiči mohou samostatně vykonávat službu při zdolávání požáru a jiných mimořádných událostí až po absolvování základní odborné přípravy. Touto přípravou se rozumí nástupní odborný výcvik (NOV), který podle osnov stanovených MV - Generálním ředitelstvím HZS ČR organizují v odborných vzdělávacích zařízeních. K získání osvědčení odborné způsobilosti pro výkon své funkce musí každý absolvovat základní kurz (např. kurz strojníků, taktického řízení atd.) a dále ve stanovených cyklech prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti, většinou po pěti letech.⁹⁶

7.3.1 Školení zaměstnanců HZS SŽDC

Každý zaměstnanec HZS SŽDC musí pro výkon svého povolání hasiče splňovat určitou kvalifikaci, odbornost, praxi a zejména zkušenosti. Praxe a zkušenost jsou podmíněny délkou pracovní činnosti u HZS SŽDC. Kvalifikaci a určitou odbornost získá absolvováním různých odborných školení a kurzů. Školení zaměstnanců HZS SŽDC lze rozdělit do pěti kategorií:

- 1. Vstupní školení**
- 2. Vstupní školení na pracovišti**

⁹⁶ČUMPELÍKOVÁ, H., PECKA, B., BLAŽEK, L., et al. *Publikace 60. výročí založení hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Hasičská záchranná služba, 2013. 76 s.

3. Odborná příprava
4. Školení v nadstavbovém kurzu nástupního odborného výcviku SŽDC
5. Ostatní druhy školení⁹⁷

7.3.2 Taktické cvičení hasičů SŽDC

V kapitole 6.3.2 byla řešená taktická cvičení, která sloužila pro koordinaci všech složek IZS. V této kapitole, bude řešeno jen taktické cvičení hasičů SŽDC České Budějovice. Toto cvičení provedla směna „A” 19. prosince 2014.

V cvičení byl fňgován střet drážního vozidla s osobním automobilem a posléze vykolejením tohoto drážního vozidla. V osobním automobilu byla zaklíněna osoba a úkolem hasičů bylo tuto osobu vyprostit, vozidlo odstranit z kolejiště a poté zpětně nakolejení.

Vyproštění osoby z osobního automobilu proběhlo pomocí HVZ (hydraulické vyprošťovací zařízení). Vozidlo bylo odstraněno z kolejiště vázacími prostředky a pomocí AJ 20. Konečné nakolejení drážního vozidla přes nakolejovací soupravu HOESCH z vozidla T8x8 TAS3.



Obr. XIII. Střet drážního vozidla s osobním automobilem.

Dostupné

z

WWW.

<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10203147317545667&set=oa.865299103501712&type=3&theater>

⁹⁷ ČUMPELÍKOVÁ, H., PECKA, B., BLAŽEK, L., et al. *Publikace 60. výročí založení hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Hasičská záchranná služba, 2013. 75 s.



Obr. XIV. Použití HVZ Dostupné z WWW.
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10203147318585693&set=oa.865299103501712&type=3&theater>

8 Příčiny a řešení MU v železniční dopravě

Nejdůležitějším článkem v řešení MU v železniční dopravě je Drážní inspekce. Všichni provozovatelé dráhy a dopravci mají dle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb. za povinnost oznámit vznik každé mimořádné události Drážní inspekci neprodleně po jejím vzniku. Pro příjem těchto oznámení je v nepřetržitém provozu Centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce, která zpracovává údaje o MU od všech provozovatelů drah a dopravců z celé České republiky. Následně je dle nastavených pravidel, závažnosti a okolností každá MU vyhodnocena a je rozhodnuto o případném výjezdu nehodové pohotovosti na místo MU, kde následně Drážní inspekce provádí nezávislé bezpečnostně orientované šetření MU a vykonává státní dozor ve věcech drah nad postupem provozovatele při šetření MU. Po ukončení šetření na místě MU jsou DI prováděny další úkony v souvislosti s šetřením MU.⁹⁸

8.1 Ohlašování mimořádných událostí

Provozovatelé dráhy a drážní dopravy jsou povinni zřídit samostatná nebo společná ohlašovací pracoviště, která zajistí ohlášení vzniku MU podle činnosti vykonávané v rámci předmětu podnikání.⁹⁹

Každý zaměstnanec nebo osoba ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo drážní dopravy, kteří se svou pracovní činností podílejí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, jsou povinni neprodleně ohlásit na určené ohlašovací pracoviště vznik MU, pokud tuto událost sami zjistili nebo se o ní věrohodně dozvěděli.¹⁰⁰

Ohlašovací pracoviště

- a) jsou pracoviště obsazená zaměstnanci SŽDC s odbornou způsobilostí pro pracovní činnost výpravčího; v případě vleček, kde je provozovatelem vlečky SŽDC musí být ohlašovacím pracovištěm stanoveno pracoviště obsazené

⁹⁸*Výroční zpráva 2013*. Drážní inspekce. 2013. 10-11 s.

⁹⁹*Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 15 s. č.j.: S 1117/2015-O18.

¹⁰⁰*Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 15 s. č.j.: S 1117/2015-O18.

zaměstnancem SŽDC s odbornou způsobilostí pro pracovní činnost výpravčího dopravny, ze které vlečka odbočuje. Tato ohlašovací pracoviště musí být (i s obvodem své působnosti) stanovena základní dopravní dokumentací (dále je „ZDD”) a uvedena v tabulkách traťových poměrů (pokyny pro stanovení ohlašovacího pracoviště a jeho obvodu jsou uvedeny v předpisech SŽDC D5 - 1);

- b) pro ohlašování na Hasičský záchranný sbor České republiky je to centrální operační a informační středisko Hasičské záchranné služby SŽDC (dále jen „HZS SŽDC”);
- c) pro ohlašování na Drážní inspekci jsou to Územní pracoviště O18 (ÚP O18), každé v obvodu své územní působnosti, obsazená zaměstnanci SŽDC s odbornou způsobilostí pro pověřenou osobu.¹⁰¹

Ohlašovací pracoviště po vzniku MU při provozování dráhy a drážní dopravy podle její povahy provede bez zbytečné prodlevy opatření k zabránění vzniku dalších škod a bezodkladně ohlásí vznik MU:

- a) Drážní inspekci,
- b) Policii České republiky, jde-li o MU s následky smrti, újmy na zdraví, značné škody na majetku nebo na životním prostředí,
- c) operačnímu a informačnímu středisku Hasičského záchranného sboru České republiky (v organizačním uspořádání SŽDC toto ohlášení provádí ohlašovací pracoviště HZS SŽDC)

V ohlášení se uvede datum, čas a místo vzniku Mu, její stručný popis a následky, jméno a příjmení ohlašovatele a komunikační spojení na něj, název provozovatele dráhy a název provozovatele drážní dopravy.¹⁰²

¹⁰¹*Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí.* Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 15 s. č.j.: S 1117/2015-O18.

¹⁰²*Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí.* Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 15-16 s. č.j.: S 1117/2015-O18.

8.2 Šetření mimořádných událostí

Šetření MU zahajuje osoba určená k provádění zajišťovacích úkonů, v jejímž územním obvodu k MU došlo tím, že provede zajišťovací úkony a pak předá šetření věcně (místě) příslušné pověřené osobě O18.¹⁰³

Činnost na místě MU

Šetření MU je nutné zahájit bezodkladně po splnění ohlašovací povinnosti a zajištění záchranných prací.¹⁰⁴

Postup při šetření MU

- a) **Ohledání mimořádné události** - dokumentace a prostudování místa, na kterém došlo k MU. Informace, které byly při ohledání zjištěny, musí být zapsány do formuláře „zápis o ohledání místa vzniku MU“.
- b) **Shromáždování dokumentace a záznamů** - v záznamech musí být uvedeny i informace, které zachycují dobu před tím, než nastala MU. Dokumenty a záznamy se rozumí zápisníky, kontrolní knihy, dopravní deníky, rozkazy aj.
- c) **Měření na místě mimořádné události, komisionální prohlídky a zápisy** - na místě MU jsou kontrolována zařízení, při jejichž kontrole není zapotřebí zvláštních přístrojů. Pokud nastane situace, že na místě MU nemůže být prověřen komplexní technický stav, musí být povolána komisionální prohlídka.
- d) **Sepsání zápisů se zaměstnanci** - probíhá bezprostředně po vzniku MU. Pokud není zaměstnanec schopen ze zdravotních důvodů vypovídat, je možno výslech provést až po zlepšení stavu zaměstnance.
- e) **Zjištění škody** - musí být provedeno nejdéle do 20-ti dnů od vzniku MU a provede jej vedoucí zaměstnanec organizační složky, které vznikla škoda.
- f) **Vyhodnocení záznamů** - musí být provedeno způsobilou osobou na žádost pověřené osoby provozovatele dráhy nebo drážní dopravy.
- g) **Stanovení příčiny a odpovědnosti za vznik mimořádné události** - touto otázkou se zabývá statutární orgán provozovatele dráhy (SŽDC,s.o.) nebo drážní

¹⁰³*Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí.* Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 20 s. č.j.: S 1117/2015-O18.

¹⁰⁴*Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí.* Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 20 s. č.j.: S 1117/2015-O18.

dopravy (ČD,a.s.). Zjištěné skutečnosti MU jsou porovnávány s legislativními opatřeními.

- h) **Definice skupin mimořádných událostí** - MU se vyhodnotí podle příčiny, následku a okolností vzniku MU (podkapitola 5.1)
- i) **Zvláštní případy a postupy při stanovení příčiny a odpovědnosti** - pokud nebyla zjištěna příčina MU, je možnost provedení ověřovacího pokusu. Ten spočívá v navození podmínek, které jsou totožné s podmínkami, za nichž MU vznikla (např. klimatické podmínky, stejný čas, a stejná vozidla).
- j) **Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události** - skutečnosti, které byly zjištěny při vyšetřování MU.

8.3 Spis mimořádné události

O každé mimořádné události, šetřené dle tohoto předpisu, musí být založen spis mimořádné události (dále jen „Spis“), Spis zakládá, vede a ukončuje pověřená osoba dle spisového řádu SŽDC.¹⁰⁵

Spis Mu se skládá z Obalu spisu MU, což je souhrn předepsaných pomůcek, dokumentů a tiskopisů, potřebných pro šetření a ohlašování MU a musí být k dispozici na každém ohlašovacím pracovišti. Do Obalu spisu MU se vkládá souhrn zajištěné dokumentace, záznamů a skutečností, zjištěných během šetření MU.¹⁰⁶

V předpisu „prohlášení a šetření mimořádných událostí“ je pod kapitolou II. uvedena Evidence a kontrola správnosti šetření mimořádných událostí. V této kapitole je jasně dáno, že prověřený zaměstnanec musí nejméně 1krát ročně provést kontrolu ohlašování MU. Kontrolu šetření provádí pověřený zaměstnanec, kterého zvolí ředitel anebo ji může provést sám ředitel. Jako další kapitola (kapitola III) je v přepisu uvedena Archivace, která nastává po provedení kontroly. Když je dokumentace kompletní, je tento spis předán vedoucímu ÚP O18 ke kontrole. Ten může dát souhlas k uložení Spisu do archivu.

¹⁰⁵ *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 33 s. č.j.: S 1117/2015-O18.

¹⁰⁶ MOTYKOVÁ, J. *Mimořádné události v železniční dopravě z pohledu vybraného dopravce*. Pardubice, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, Ústav regionálních a bezpečnostních věd. Vedoucí bakalářské práce : doc. Ing. Radim Roudný, CSc.

ZÁVĚR

Bakalářskou prací chtěla autorka přiblížit problematiku mimořádných událostí na železnicích a jejich řešení. V práci jsou popsány jednotlivé mimořádné události, jejich vznik a členění. Z velké části se autorka zaměřila na popis činnosti složek integrovaného záchranného systému, který neodmyslitelně patří do problematiky mimořádných událostí a jejich řešení. I z pohledu železničních dopravních událostí je velice důležité využití všech složek IZS a jejich koordinace.

V praktické části práce bylo využito statistik, které dokládají ztráty na životech v určitých rocích.

V první kapitole této práce si autorka stanovila hypotézu, na kterou v této části bude odpovídáno. Hypotéza zněla takto : Pouze světelná signalizace na železničních přejezdech je nedostatečná.

Osobní názor autorky na tuto hypotézu je takový, že pouze světelná signalizace na přejezdech je nedostatečná. Usuzuje tak podle mnoha nehod, které se stávají na železničních přejezdech, ať už se jedná o srážku drážního vozidla s chodcem, cyklistou či automobilem. Autorka si myslí, že by železniční přejezdy měly být vybaveny závory, které se budou před průjezdem vlaku sami zavírat.

Že by přejezdy měly být více zabezpečené dokazuje i to, že v roce 2014 bylo na přejezdech o 20 více nehod než v roce 2013. Nárůst těchto nehod byl zaznamenán na přejezdech, které mají pouze světelnou signalizaci, ale již nemají závory. Podle grafu, který je v práci využit, autorka zjistila, že rok 2014 i přes to, že nehod bylo mnoho, není na ztráty na životech ten nejhorší. Mnohem horší byl rok 2003, kdy na přejezdech bylo usmrceno 68 osob, zatímco v roce 2014 43 osob.

Cílem bakalářské práce bylo zjistit základní příčiny MU na železnicích a jejich řešení v praxi, participace mezi jednotlivými složkami IZS. Dalším cílem byla charakteristika možností řešení MU na železnici z pohledu provozovatele dráhy nebo majitele dopravní cesty. Studium odborné literatury autorka došla k zodpovězení stanovených cílů a zjistila, že řešení MU na železnicích je dostatečně zabezpečeno předpisy, které jsou pro tuto problematiku vydané.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje:

1. ČUMPELÍKOVÁ, H., PECKA, B., BLAŽEK, L., et al. *Publikace 60. výročí založení hasičského záchranného sboru na dráze (1953-2013)*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Hasičská záchranná služba, 2013. 361 s.
2. DANĚK, J., KŘIVDA, V. *Základy dopravy*. Ostrava : VŠB-TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA, 2003. 190 s. ISBN 80-248-0410-7 .
3. DRÁPAL, M. *Mimořádné události z pohledu Drážní inspekce a předcházení jejich vzniku*. 20 s.
4. HANUŠKA, Z. *Konspekty odborné přípravy jednotek PO*. 2.aktualizované vydání. Ostrava : Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2008. 14 s. ISBN: 80-86111-46-6 .
5. Katalogový soubor - Typová činnost složek IZS při společném zásahu. *Reakce na chemický útok v metru STČ 13/IZS*. Praha, 2013. 108 s.
6. KROUPA, M., ŘÍHA, M. *Integrovaný záchranný systém*. 2. Aktualit.vyd. Praha : ARMEX PUBLISHING s.r.o, 2006. 119 s. ISBN 80-86795-35-7.
7. MOTYKOVÁ, J. *Mimořádné události v železniční dopravě z pohledu vybraného dopravce*. Pardubice, 2013. 76 s. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Fakulta ekonomicko-správní, Ústav regionálních a bezpečnostních věd. Vedoucí bakalářské práce : doc. Ing. Radim Roudný, CSc.
8. *Organizační řád Správy železniční dopravní cesty, státní organizace*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. 2014. 24 s. Č.j. S 42 901/2014-026 se změnou 1. č.j. S 54 545/2014-026.
9. *Prohlášení o dráze celostátní a regionální*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2013. 76 s. Č.j.S 49018/2013-012.
10. *Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí*. SŽDC D17-1. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 78 s. Č.j.: S 1118/2015-O18.
11. *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí*. SŽDC D17. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. 2015. 44 s. Č.j.: S 1117/2015-O18.

12. *Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí. SŽDC D17-1.* Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 76 s. Č.j.: S 1118/2015-O18.
13. ŘÍHA, M. *Živelní pohromy.* Praha : ARMEX PUBLISHING s.r.o., 2006. 107 s. ISBN 80-86795-32-2.
14. SCHREIER, P. *České železnice. Zajímavosti, rarity, památky.* Praha : Mladá fronta, 2013. 244 s. ISBN 978-80-204-2790-8.
15. SCHREIER, P. *Naše dráhy ve 20. století. Pohledy do železniční historie.* Praha : Mladá fronta, 2010. 173 s. ISBN 978-80-204-2312-2.
16. SCHREIER, P. *Poutavý svět kolejí.* Praha : Miloš Uhlíř – Baset, 2005. 159 s. ISBN 80-7340-078-2.
17. SCHREIER, P. *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918.* Praha : Mladá fronta, 2009. 207 s. ISBN 978-80-204-1505
18. SKALSKA, K., DUBSKÝ, M., *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana. Modul I. Část druhá - požární ochrana.* Praha : Ministerstvo vnitra generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky, 2010. 42 s. ISBN 978-80-86640-59-4.
19. SKALKA, K., HANUŠKA, Z., DUBSKÝ, M. *Integrovaný záchranný systém a požární ochrana. Modul I.* Praha : MINISTERSTVO VNITRA Generální ředitelství hasičského záchranného sboru České republiky, 2010. 99 s. ISBN 978-80-86640-59-4.
20. SKŘEHOT, P., a kolektiv. *Prevence nehod a havárií 2. díl: Mimořádné události a prevence nežádoucích následků.* Výzkumný ústav bezpečnosti práce, v.v.i., 2009. 13 - 595 s. ISBN 978-80-86973-73-9.
21. SOUŠEK, R. a kol. *Krizový management a doprava.* Pardubice : Institut Jana Pernera, o.p.s., 2005. 223 s. ISBN 80-86530-18-3.
22. SVOBODA, M. *Začalo to koněspřežnou. Vyprávění o nejdelší koněspřežní železné silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku.* Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1968. 111 s.
23. ŠENOVSKÝ, M., ADAMEC, V., HANUŠKA, Z. *Integrovaný záchranný systém 2. vydání,* Ostrava : Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2007. 157 s. ISBN 978-80-7385-007-4.

24. *Výroční zpráva 2013*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. 104 s. © 2014.
25. *Výroční zpráva 2012*. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. 98 s. ©2013.
26. *2013 výroční zpráva Skupiny ČD*. Praha : České dráhy. 2014. 192 s.

Elektronické zdroje:

1. ČESKO. Bechyně – oficiální stránky města. *Elinka – Elektrická dráha Tábor – Bechyně* [online]. [cit. 2014-11-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.mestobechyne.cz/cz/turistika/pametihodnosti/elinka/>>.
2. ČESKO. CESKEDALNICE.CZ. *Dálnice D3* [online]. © 2002-2014 ceskedalnice.cz [cit. 2014-11-08]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3>>.
3. ČESKO. ČD. *Generální ředitelství* [online]. © 2008 České dráhy, a.s. [cit. 2014-12-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/organizacni-slozky/generalni-reditelstvi/-5012/>>.
4. ČESKO. ČD. *O společnosti* [online]. © 2009 – České dráhy, a.s. [cit. 2014-12-09]. Dostupné z WWW: <<http://www.cd.cz/infoservis/o-spolecnosti/-3540/>>.
5. ČESKO. Česká televize. *První parní vlak do dnešního Česka přijel z Vídně do Brna* [online]. © Česká televize 1996 – 2014 [cit. 2014-11-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/doprava/57112-prvni-parni-vlak-do-dnesniho-ceska-prijel-z-vidne-do-brna/?mobileRedirect=off>>.
6. ČESKO. Drážní inspekce - nezávislý národní orgán pro odborné šetření příčin mimořádných událostí v drážní dopravě. *Územní působnost* [online]. © 2008 Drážní inspekce [cit. 2015-01-29]. Dostupné z WWW: <<http://www.dicr.cz/uzemni-pusobnost>>.
7. ČESKO. Drážní inspekce - nezávislý národní orgán pro odborné šetření příčin mimořádných událostí v drážní dopravě. *V roce 2014 zahynulo na drahách téměř 300 lidí* [online]. © 2008 Drážní inspekce [cit. 2015-02-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.dicr.cz/v-roce-2014-zahynulo-na-drahach-temer-300-lidi>>.
8. ČESKO. DRÁŽNÍ ÚŘAD. *Drážní úřad* [online]. [cit. 2014-11-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.ducr.cz/>>.
9. ČESKO. DRÁŽNÍ ÚŘAD. *Udělení licence* [online]. [cit. 2014-12-03]. Dostupné z WWW: <<http://ducr.cz/view.php?cislocclanku=2006050002>>.
10. ČESKO. GLOBAL TRANSPORT & LOGISTICS. *Nadměrné náklady řešíme individuálně* [online]. DSV Road a.s., © 2014 [cit. 2014-11-05]. Dostupné z WWW: <<http://www.dsv.cz/infocentrum/tiskove-zpravy/nadmerne-naklady-resime-individualne/>>.

11. ČESKO. Hasičský záchranný sbor České republiky. *Oddělení KOPIS* [online]. Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, © 2014 [cit. 2014-10-22]. Dostupné z WWW. <<http://www.hzscr.cz/clanek/kr-zlin-integrovaný-zachranný-system-izs.aspx>>.
12. ČESKO. Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje. *Taktické postupy a organizace řízení českých záchranných složek integrovaného záchranného systému na místě mimořádné události* [online]. [cit. 2014-10-21] Dostupné z WWW: <www.mvcr.cz/soubor/veleni-u-zasahu-ppt.aspx>.
13. ČESKO. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, sociálně zdravotní fakulta. *Taktické řízení při řešení MU* [online]. [cit. 2014-10-20]. Dostupné z WWW: <http://old.zsf.jcu.cz/structure/departments/kra/informace-pro-studenty/ucebni_texty/ochrana-obyvateľstva-se-zamerenim-na-cbrne-aplikovana-radiobiologie-a-toxikologie-krizova-radiobiologie-a-toxikologie/struktura-a-legislativa-izs-koordinace-a-navaznost-cinnosti-slozek-izs-mu-a-ks>.
14. ČESKO. LETECKÉ KATASTROFY. *Létání je bezpečné* [online]. © Česká televize 1996-2004 [cit.2014-11-07]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/porady/10158090296-letecke-katastrofy/2112-bezpecnost-letani/>>.
15. ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. *Stupeň poplachu IZS* [online]. ©2014 [cit. 2014-10-21]. Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/clanek/stupen-poplachu-izs.aspx>>.
16. ČESKO. MINISTERSTVO VNITRA. *Odbor drah, železniční a kombinované dopravy* [online]. © 2006 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Odbor_drah_zeleznicni_a_kombinovane_dopravy/>.
17. ČESKO. Modrá hvězda života – o záchranářích pro záchranáře. *Pražské metro zažije zatím největší cvičení ve své historii* [online]. Modrá hvězda života, © 2014 [cit. 2014-10-25]. Dostupné z WWW. <<http://modrahvezdazivota.cz/2014/10/22/takticke-cviceni-slozek-izs-metro-2014-je-minulosti/>>.

18. ČESKO. MULTIMEDIÁLNÍ ROČENKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ. *Silniční síť v ČR*. [online]. © 2013 [cit. 2014-11-04]. Dostupné z WWW: <http://vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=silnicni_sit_v_cr&site=doprava>.
19. ČESKO. Správa železniční dopravní cesty - SŽDC. Organizační jednotky SŽDC [online]. © 2009-2012 SŽDC [cit. 2015-01-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-struktura/vedeni-oj.html>>.
20. ČESKO. Stručná historie parního provozu. *II. První parostrojní železnice* [online]. [cit. 2014-11-12]. Dostupné z WWW: <<http://lokomotivy.webzdarma.cz/hist.htm>>.
21. ČESKO. WIKIPEDIA. *Československé státní dráhy* [online]. Editováno 30.4.2014 v 19:10 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Ceskoslovensk%C3%A9_st%C3%A1tn%C3%AD_dr%C3%A1hy>.
22. ČESKO. WIKIPEDIA. *Elektrická trakce* [online]. Editováno 25.5.2014 v 22:03 [cit. 2014-11-18]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Elektrick%C3%A1_trakce>.
23. ČESKO. WIKIPEDIA. *Koněspřežná dráha České Budějovice – Linec* [online]. Editováno 23.9.2014 v 21:39 [cit. 2014-11-11]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Kon%C4%9Bsp%C5%99e%C5%BE_n%C3%A1_dr%C3%A1ha_%C4%8Cesk%C3%A9_Bud%C4%9Bjovice_%E2%80%93_Linec>.
24. ČESKO. WIKIPEDIA. *Organizační složky* [online]. Editováno 24.11.2014 v 14:48 [cit. 2014-12-09]. Dostupné z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/%C4%8Cesk%C3%A9_dr%C3%A1hy#cite_ref-18>.
25. ČESKO. Železniční doprava. *Základní pojmy* [online]. [cit. 2014-11-18] Dostupné z WWW: <http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CC8QFjAC&url=http%3A%2F%2Fdum.rvp.cz%2Fmaterialy%2Fstahnout.html%3Fs%3Dgqkmucgt&ei=hRprVLYND8m3OKu_gOgH&usg=AFQjCNGP1bIt7gCPriCvRPmd99zCJI8NbA&bvm=bv.79908130,d.ZWU>. ISSN 1802-4785.

Legislativní zdroje:

1. ČESKO. Vyhláška č. 328 ze dne 5. září 2001 o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému. 2001. Dostupné z WWW : <<http://www.zachrannasluzba.cz/zakony/328.htm>>.
2. ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů, Česká republika. 1997, částka 3, s. 47-62.* Dostupné z WWW: <<http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=1997&typeLaw=zakon&What=Rok&stranka=12>>.
3. ČESKO. Zákon č. 77 ze dne 5. února 2002 o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky. 2002, částka 34, s. 1681-1713.* Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=77/2002&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
4. ČESKO. Zákon č. 181 ze dne 31. března 2006, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. In *Sbírka zákonů, Česká republika. 2006, částka 61, s. 2118.* <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=181/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
5. ČESKO. Zákon č. 239 ze dne 28. června 2000 o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů. In *Sbírka zákonů, Česká republika. 2000, částka 73, s. 3461.* Dostupné z WWW: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=239/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
6. ČESKO. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In *Sbírka zákonů České republiky. 1994, částka 79, s. 3041-3054.* Dostupné z WWW. <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=266/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

SEZNAM ZKRATEK

ČSD - Českoslovenké státní dráhy

ČD - České dráhy a.s.

ROE - Regionální oddělení ekonomiky

RSM - Regionální správa dopravy

VDOD - Vlakový doprovod osobní dopravy

KCOD - Krajské centrum osobní dopravy

ZK - základní kapitál

SŽDC - Správa železniční dopravní cesty

IZS - Integrovaný záchranný systém

MU - Mimořádná událost

HZS - Hasičský záchranný sbor

MV - GR HZS ČR - Ministerstvo vnitra - Generální ředitelství hasičského záchranného sboru České republiky

SDH - Sbor dobrovolných hasičů

PO - Požární ochrana

KOPIS - Krajské operační a informační středisko

OPIS - Operační a informační středisko

ZZS - Zdravotnická záchranná služba

VFN - Všeobecná fakultní nemocnice

FNKV - Fakultní nemocnice Královské Vinohrady

FNM - Fakultní nemocnice v Motole

TN - Thomayerova nemocnice

ÚVN - Ústřední vojenská nemocnice

NOV - Nástupní odborný výcvik

HVZ - Hydraulické vyprošťovací zařízení

ZDD - Základní dopravní dokumentace

ÚP - Územní pracoviště

SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Seznam obrázků

Obr. I : Schéma letecké přepravy	str. 15
Obr. II : Trasa koněspřežky	str. 19
Obr. III : Logo České dráhy	str. 27
Obr. IV : Logo Správa železniční dopravní cesty	str. 30
Obr. V : Organizační struktura SŽDC	str. 31
Obr. VI : Územní inspektoráty	str. 35
Obr. VII : Velení u zásahu 1. a 2. stupně poplachu	str. 46
Obr. VIII : Velení u zásahu 2. a 3. stupně poplachu	str. 46
Obr. IX : Velení u zásahu 3. nebo zvláštního stupně poplachu	str. 46
Obr. X : Schéma štábu	str. 48
Obr. XI : Dekontaminace	str. 52
Obr. XII : Logo HZS SŽDC	str. 53
Obr. XIII : Střet drážního vozidla s osobním automobilem	str. 56
Obr. XIV : Použití HVZ	str. 57

Seznam tabulek

Tab. I : Seznam dceřiných společností	str. 29
Tab. II : Základní charakteristika železniční sítě	str. 32

Seznam grafů

Graf I : Vývoj MU na železničních přejezdech	str. 40
Graf II : Vývoj střetů drážních vozidel s osobami	str. 41

PŘÍLOHY

Příloha č. I: Zápis o ohledání místa mimořádné události¹⁰⁷

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 PO, Policie ČR)

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

Ohledáním zjištěno:

A) Stav koleje a výhybek:

B) Stav drážních vozidel:

C) Stav zabezpečovacího zařízení:

D)

E)

Podpisy:

¹⁰⁷Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí. SŽDC D17-1. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 61 s. Č.j.: S 1118/2015-O18.

Příloha č. II: Zápis o provedení ověřovacího pokusu¹⁰⁸

Ve věci šetření příčiny MU skupiny, vzniklé dne v hodin.....
v km trati (ŽST).....

Jméno, funkce a OJ či jiné složky zaměstnance, který pokus řídí:

.....

Jména, funkce a OJ či jiné složky zaměstnanců zúčastněných při ověřovacím pokusu:

.....

.....

.....

Vnější podmínky pokusu: (datum a čas započetí s pokusem, počasí, viditelnost, rozhledové poměry, ...)

Technické podmínky pokusu: (Zde popsat řady a čísla použitých DV, zab. zař., pracovní pomůcky, ...)

Účel a cíl ověřovacího pokusu:

Ověřovací pokus: (Podrobný popis jednotlivých dílčích pokusů a jejich výsledek)

Závěr: (vyhodnocení pokusu, návrh na další postup)

Vyjádření účastníků: (zde možno uvést případný nesouhlas některého z účastníků)

Ukončeno dne: v hodin

Podpisy:

¹⁰⁸Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí. SŽDC D17-1. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 73 s. Č.j.: S 1118/2015-O18.

Příloha č. III: Obal spisu mimořádné události¹⁰⁹



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Generální ředitelství
 Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
 Diáľžbná 1003/7
 110 00 PRAHA 1

OBAL SPISU MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Č. spisu:	S/201X-O18	Datum založení spisu:	
Věc:	Mimořádná událost skupiny X vzniklá dne DD.MM.RRRR na trati XXXY mezi XXXX a YYYY v km 00,000 – obvod OŘ ZZZZ	Termín vyřízení spisu:	
		Datum vyřízení spisu:	
Pracoviště:			
Zpracovatel:		TEL.:	
		FAX:	
		E-MAIL:	
Ukládací znak:	50.4	Skartační znak a lhůta:	A - 10
Spisovna – došlo dne:		Podpis:	
Dokumenty a spisy připojené (č.j.):		Dokumenty a spisy související (č.j.):	

KONTROLU SPISU PROVEDL:	

<i>(jméno, příjmení, funkce)</i>	
SOUHLAS S ARCHIVACÍ:	ANO NE
V	dne: dd.mm.rrrr
Podpis:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Sídlo: Diáľžbná 1003/7, Praha 1 110 00
 zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48584 IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
 www.szdc.cz

¹⁰⁹Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí. SZDC D17-1. Praha : Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015. 76 s. Č.j.: S 1118/2015-O18.