



VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2018

Vydal: Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2

Autor: Ing. Petr Hostaša

Schválil: doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D., ředitel Drážního úřadu

Datum: 17. září 2019

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Milé čtenářky, milí čtenáři,

rok se s rokem sešel, což znamená, že právě ve svých rukou držíte výroční zprávu o bezpečnosti za rok 2018. Údaje ve výroční zprávě o činnosti Drážního úřadu vycházejí z jednotlivých výročních zpráv o bezpečnosti dopravců a provozovatelů dráhy celostátní a regionálních drah a také ze zkušeností Drážního úřadu a dalších dotčených subjektů.

V roce 2018 provozovalo v České republice svou činnost 8 provozovatelů drah a 107 provozovatelů drážní dopravy. Zároveň zde máme stále hustou železniční síť. Poslední roky se také neustále zvyšuje počet provozovaných osobních i nákladních vlaků. Doslova a do písmene zažívá Česko na železnici renesanci. V Evropě se řadíme mezi státy, kde je provoz opravdu velmi silný.

I přesto, že provoz houstne a mnohde je na hranici samé kapacity, lze konstatovat, že železniční provoz v České republice se řadí nadále mezi ty bezpečné. K tomu pomáhá nejenom modernizace železniční infrastruktury, která automaticky počítá se zvyšováním zabezpečovacího zařízení, ale i moderní vozidla, která si jednotliví dopravci pořizují.

Bezpečnost provozu byla, je a bude nadále pro nás prioritou číslo jedna.

Klidné cesty po železnici plné pohody přeje



doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.



Název dokumentu
Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
Nářízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic)
Směrnice Komise 2009/149/ES ze dne 27. listopadu 2009, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách
Nářízení Komise (EU) č. 1078/2012 ze dne 16. listopadu 2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu

Nařízení Komise (EU) č. 445/2011 ze dne 10. května 2011 o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a o změně nařízení (ES) č. 653/2007
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic

ÚVOD	7
1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE	8
1.1 Hlavní závěry za vykazovaný rok	8
1.2 Vnitrostátní bezpečnostní strategie, programy a iniciativy	8
1.3 Shrnutí zásadních poznatků z kontrolní činnosti	10
1.4 Hlavní priority pro další období	10
2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI	12
2.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době	12
2.2 Výsledky bezpečnostních doporučení	13
3. DOZOR	32
3.1 Strategie a plán	32
3.1.1 Zdroje informací a hlavní vstupy používané pro stanovení strategie a plánu v oblasti dozoru.	32
3.1.2 Průběžné aktualizace plánu dozoru	38
3.2 Koordinace a spolupráce	38
3.3 Způsobnost	38
3.4 Zpětná vazba	39
4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ	40
4.1 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům se sídlem v ČR	40
4.2 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům jiných členských států EU	40
4.3 Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy	41
4.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány	41
4.5 Procesní problémy	41
4.6 Zpětná vazba	41
5. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	42
5.1 Platné právní předpisy	42
5.2 Změny zákona o dráhách a jeho prováděcí vyhlášky	44
6. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	46
6.1 Zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu	47
6.2 Zpětná vazba od zúčastněných stran	47
6.3 Revize vnitrostátních bezpečnostních předpisů (NSR) s cílem zohlednit nařízení o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik	47
7. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU	48
8. UPLATŇOVÁNÍ NAŘÍZENÍ KOMISE O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ SLEDOVÁNÍ	49
ZÁVĚR	50
PŘÍLOHA A – Evidenční přehled o nehodách za rok 2018	51

ZKRATKY

ACRI	Asociace podniků z oblasti železničního dodavatelského průmyslu
BD	Bezpečnostní doporučení
BP	Bezpečnostní prvek
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CSI	Společný bezpečnostní ukazatel
CSM	Společné bezpečnostní metody
ČD	České dráhy, a.s.
ČIA	Český institut pro akreditaci
ČR	Česká republika
ČSN	Česká státní norma
DI	Drážní inspekce
DS	Dílčí systém
DÚ	Drážní úřad
ECM	Subjekty odpovědné za údržbu
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (z francouzštiny „VEŘEJNÁ INSTITUCE ŽELEZNIČNÍ BEZPEČNOSTI“)
ERAIL	Evropská databáze informací o železničních nehodách
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy
ES	Evropská směrnice
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
FMEA	Analýza možného výskytu a vlivu vad
FTA	Analýza stromu poruchových stavů
GPK	Geometrické parametry koleje
GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway – globální systém pro mobilní komunikace (GSM) pro železniční aplikace
GVD	Grafikon vlakové dopravy
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy
MHD	Městská hromadná doprava
MU	Mimořádná událost
NSA	Vnitrostátní bezpečnostní orgán
NSR	Vnitrostátní bezpečnostní předpis
ODV	Odbor drážních vozidel
OJEU	the Official Journal of the European Union
OPD	Operační fond doprava

OŘ	Oblastní ředitelství
OSS	One stop shop
PoE	Pool of expert
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
SD	Státní dozor
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SPB	Subjekt pro posuzování bezpečnosti
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TENT-T	Trans-European Transport Networks – Transevropská dopravní síť
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UIC	Mezinárodní železniční unie (francouzsky „Union Internationale des Chemins de fer – UIC“, anglicky „International Union of Railways“)
UTK	URZAD TRANSPORTU KOLEJOWEGO – Úřad železniční dopravy
UTZ	Určená technická zařízení
UTZ/E	Určená technická zařízení elektrická
ZPB	Zpráva o posouzení bezpečnosti
ŽP	Železniční přejezd
ŽST	Železniční stanice

ÚVOD

Drážní úřad byl zřízen Zákonem o dráhách k 1. lednu 1995. Od samého začátku se s úřadem počítalo jako se správním úřadem, který bude vykonávat státní správu v oblasti drah. Drážní úřad zpracoval výroční zprávu o své činnosti za rok 2018, která obsahuje informace o:

- vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu společných bezpečnostních ukazatelů (dále jen „CSI“), na úrovni České republiky;
- důležitých změnách právních předpisů týkajících se bezpečnosti železnic;
- vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti a schvalování z hlediska bezpečnosti;
- výsledcích a zkušenostech týkajících se dohledu nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky, včetně počtu a výsledků kontrol;
- výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle článku 15a;
- zkušenostech železničních podniků a provozovatelů infrastruktury s uplatňováním příslušných CSM.

Zpráva vychází z ustanovení článku 19 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, který byl do podmínek legislativy České republiky transponován §49e odst. 6) Zákona o dráhách a blíže specifikován §6 Vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici za uplynulé období roku 2018.

Údaje ve výroční zprávě o činnosti Drážního úřadu vycházejí z jednotlivých výročních zpráv o bezpečnosti dopravců a provozovatelů dráhy celostátní a regionálních drah, ze zkušeností Drážního úřadu a dalších subjektů. Provozovatelé dráhy celostátní nebo dráhy regionální a dopravci s platnou licencí na dráze celostátní nebo regionální jsou povinni předložit do 30. června kalendářního roku drážnímu správnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy za uplynulý kalendářní rok.

Z celkového počtu 107 dopravců a 8 provozovatelů dráhy celostátní nebo regionální, posloužily zaslané zprávy, jako podklad pro vytvoření výroční zprávy za Drážní úřad. V roce 2018 ukončilo svoji činnost 5 dopravců a dalších 7 nových vzniklo.

Výroční zpráva o bezpečnosti je vyhotovena v českém a anglickém jazyce, a je zveřejněna na webových stránkách Drážního úřadu (www.ducr.cz).

1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE

1.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2018 svůj plán v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti, a i v roce 2019 pokračuje ve vykonávání této činnosti u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY

V souvislosti s udržení a zlepšením stavu bezpečnosti je pozornost dlouhodobě zaměřena na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty, především v oblasti:

- A. Modernizace tranzitních železničních koridorů a dalších tratí především tratí zařazených do systému TEN-T, železničních uzlů a modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému. Modernizace tranzitních železničních koridorů v ČR spadá pod působnost státní organizace SŽDC. Práce probíhaly i na zrychlení průjezdu některých železničních uzlů a tratí zařazených do systému TEN-T. V rámci propojitelnosti v dlouhodobém záměru probíhá zajištění interoperability vybraných tratí, především výstavba digitálního rádiového systému GSM-R na I. tranzitním koridoru. V rámci čerpání investic byly využity dotace z prostředků SFDI, OPD a fondů EU.
- B. V rámci evropských standardů je realizována implementace GSM-R a ETCS podle implementačního plánu ERTMS. Systém ETCS již byl aplikován na několika tratích a další traťové úseky jsou již v přípravě.
- C. Investice, které byly vkládány do opravy železniční dopravní cesty, zahrnovaly především oblasti výměny svršku, zlepšené zabezpečení přejezdů, opravy nástupišť a osvětlení zastávek, opravy mostů a propustků. Obecně hlavním záměrem je zvyšování traťové rychlosti.
- D. Dalšími významnými investičními prvky byly investice do rozvoje příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů. Velký zřetel se věnuje problematice zabezpečení přejezdů a bezpečnosti cestujících jak za jízdy vlaku, tak v železničních zastávkách a stanicích. V nemalých částkách z programu OPD, SFDI a Evropských fondů, je investováno do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů.
- E. Z důvodu dlouhodobě vyššího počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech, vyplývajících z analýzy mimořádných událostí, pokračují i v roce 2018 ze stran některých provozovatelů dráhy, dopravců a nezávislých státních institucí (např. Drážní

inspekce) preventivní programy pro bezpečné chování veřejnosti na železničních přejezdech. Je nutné podotknout, že vyšší počet nehod na železničních přejezdech je třeba spatřovat i v důsledku stále se zvyšujícího nárůstu objemu silniční dopravy. A i když je odpovědnost za vznik nehod téměř vždy na straně řidičů silničních vozidel, je této problematice ze strany provozovatelů dráhy věnována značná pozornost s cílem snižování počtu úrovnových železničních přejezdů a vybavování železničních přejezdů vyšším stupněm zabezpečení.

V průběhu roku 2018 probíhala stavební činnost nejen na tranzitních železničních koridorech, ale i ostatních tratích. Například:

1. Na III. tranzitním železničním koridoru (dále jen TŽK) byla stavba v úseku Ejpovice – Plzeň Doubravka dokončena včetně zavedení zkušebního provozu. Bylo vydáno stavební povolení na další část III. TŽK pod názvem „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr, II. etapa“.
2. Na IV. TŽK bylo vydáno stavební povolení na stavbu „Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část“. Stavba byla již i částečně rozestavěna a zčásti byl již zaveden i zkušební provoz.
3. V průběhu roku byl ve velké míře zaváděn zkušební provoz na stavbě „Uzel Plzeň, 2. stavba, přestavba osobního nádraží včetně mostů Mikulášská“, rovněž tak na stavbě „Uzel Plzeň, 3. stavba, přesmyk domažlické trati“.
4. Stavba „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“ byla po provedení protihlukových opatřeních a následných nových akustických měření zkolaudována.
5. Stavba „Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary d.n. – Mariánské Lázně“ byla uvedena do dalšího zkušebního provozu.
6. V souvislosti s obecným oživením ekonomiky se zastavil trend rušení železničních vleček. Naopak některé nově vznikají. Bylo vydáno stavebního povolení pro soukromý subjekt na novou vlečku „Kamenolom Černětice“, odbočenou z širé trati v mezistaničním úseku Volyně – Čkyně regionální dráhy Strakonice – Volary.
7. Drážní úřad vydal stavební povolení na novou železniční zastávku Písek jih v km 58,2 regionální dráhy Tábor – Písek. Koncem roku 2018 byla po opakovaném prodloužení platnosti stavebního povolení a následně i povolení změny stavby tato stavba zahájena. Zkušební provoz žádné její části zatím zaveden nebyl.
8. Drážní úřad ve zvýšené míře vedl stavební řízení na doplňování závor u železničních přejezdů se světelným zabezpečovacím zařízením.
9. V průběhu roku byla zahájena stavba „**Modernizace trati Sudoměřice – Votice**“ (stavba

řeší úplnou modernizaci tratě s výraznou směrovou úpravou (mimo současnou trasu), součástí stavby jsou i dva nové tunely), na cca 5 % stavby byl doposud zaveden zkušební provoz.

10. V průběhu roku byla rovněž zahájena stavba „**Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část**“ (stavba řeší modernizaci tratě s částečnou směrovou úpravou vč. rekonstrukce žst. Praha-Vršovice, součástí stavby jsou i dvě nové žel. zastávky), na cca 10 % stavby byl doposud zaveden zkušební provoz.

1.3 SHRnutí ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI

Během kontrolní činnosti prováděné v rámci státních dozorů a komplexních dozorů u dopravců a provozovatelů dráhy celostátní nebo regionálních drah nebyly zjištěny zásadní nebo systémové nedostatky mající bezprostřední vliv na provozování dráhy a drážní dopravy.

1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ

Za obecnou prioritu je považována především samotná bezpečnost dráhy, tak aby přeprava osob i zboží, především nebezpečných věcí, byla bezpečná, spolehlivá a ekologická. Proto se Drážní úřad zaměřuje na prevenci a předcházení vzniku zdrojů ohrožení, které by mohly vést ke vzniku nehod a ostatních mimořádných událostí.

Od 16. června 2019 je agentura ERA odpovědná za vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti, pokud oblast činnosti zahrnuje alespoň jeden členský stát, který do uvedeného data transponoval Směrnicí (EU) 2016/798. Vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, které odložily provedení nového právního rámce o jeden rok, nadále vydávají bezpečnostní osvědčení v souladu se Směrnicí 2004/49/ES do 16. června 2020. Česká republika má datum transpozice od 16. června 2020. Drážní úřad se průběžně připravuje na tyto změny.

V roce 2019 Drážní úřad pokračuje v intenzivní kontrolní činnosti u dalších provozovatelů dráhy celostátní a regionálních drah a dopravců, a to zejména:

- Průběžně analyzovat závěry z vykonaných státních dozorů a bezpečnostních doporučení, které vydává Drážní inspekce a Drážní úřad jako výsledek z šetření mimořádných událostí, s cílem zobecnit rizikové události a místa a následně zajistit příslušné úpravy předpisů, norem a technologických postupů;
- v rámci projektové přípravy a schvalování projektů při rekonstrukcích a modernizacích tratí zajišťovat, s ohledem na finanční možnosti, vyšší stupeň technického vybavení;
- formou vlastní kontrolní činnosti ověřovat zajištění předepsaných kontrol a revizí hnacích a tažených drážních vozidel u vybraných provozovatelů drážní dopravy;

- spolupráce s Ministerstvem dopravy při transpozici 4. železničního balíčku;
- snaha uzákonit využívání simulátorů při školení strojvedoucích;
- uvedení MLSu (Monitoring licencí strojvedoucích) do ostrého provozu na základě právních předpisů;
- udržení trendu zvyšování počtu výkonů státních dozorů.

2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI

2.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době

Ve smyslu Směrnice Komise 2009/149/ES, která byla do české legislativy transponována Vyhláškou č. 376/2006, o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách bylo v roce 2018 zaevidováno:

- počet nehod: 89;
- počet úmrtí: 28;
- počet vážně zraněných: 55.

V Tabulce 1 jsou uvedeny nejdůležitější ukazatelé za sledované období.

Tabulka 1 – Analýza všeobecného trendu

	Počet nehod:	Počet usmrcených osob:	Počet vážně zraněných osob:
2009	113	26	92
2010	125	48	107
2011	99	29	74
2012	97	26	66
2013	91	24	52
2014	104	29	60
2015	94	29	53
2016	86	34	61
2017	97	35	58
2018	89	28	55

Poznámka: Podklady jsou získány z výročních zpráv, které byli předloženy provozovateli celostátních drah nebo regionálních drah podle §22 odst. 2 písm. e) Zákona o dráhách ke dni 30.06.2019. Podrobný přehled o nehodách za rok 2018 je v *Příloze A*, který je nedílnou součástí této zprávy.

Z analýzy vyplývá, že z dlouhodobého hlediska dochází ke stagnaci počtu nehod. V roce 2018 došlo v porovnání s předešlým rokem ke snížení počtu nehod o 8 %. Při nehodách podle definic uvedených ve Směrnici Komise 2009/149/ES bylo usmrceno (s vyloučením sebevražd) 28 osob a vážně zraněno bylo 55 osob.

Pro úplnost uvádíme souhrnné údaje ze statistiky Drážní inspekce. Za rok 2018 došlo na dráhách v ČR k 4 635 všech mimořádných událostí. Toto číslo vyjadřuje počty všech mimořádných událostí, nejen tedy vážných nehod podle definic Směrnice Komise 2009/149/ES.

Na železničních přejezdech došlo k 170 střetnutí. Při střetech na železničních přejezdech s osobou, která nerespektuje zásady bezpečného pohybu v obvodu dráhy, dochází k výraznému omezení a narušení pravidelnosti drážní dopravy. Většinu nehod na železničních přejezdech způsobují účastníci silničního provozu, kteří nerespektují a především vědomě porušují ustanovení Zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a Zákona o dráhách.

2.2 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ

V Tabulce 2 je uveden seznam bezpečnostních doporučení obdržných od vnitrostátního inspekčního orgánu (Drážní inspekce) a informace o stavu jejich aplikace včetně popisu opatření, jež byla provedena. Realizace bezpečnostních doporučení je stanovena v §13 odst. 1) Vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách. Od 01.04.2017 vešla v platnost Změna č. 319/2016 Sb. (Zákon o dráhách), kde se mění §53e. Jedná se o novou formu úpravy závěrečné zprávy ze šetření. K podstatné změně došlo u bezpečnostních doporučení, kde Drážní úřad na základě těchto doporučení musí přijmout odpovídající opatření a informovat o tom Drážní inspekci do 12 měsíců. Nejpozději do 12 měsíců ode dne, kdy k mimořádné události došlo, zpracuje Drážní inspekce závěrečnou zprávu o výsledcích šetření. Drážní úřad tuto povinnost plní ve dvou rovinách. Zpravidla to je přímou výzvou účastníkům mimořádné události k realizaci přijatého bezpečnostního doporučení, nebo informací všem dopravcům, nebo provozovatelům dráhy s cílem zobecnit bezpečnostní doporučení v jejich vlastní pravomoci.

Tabulka 2 – postup aplikace bezpečnostních doporučení za rok 2018

1 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
27. července 2017 v železniční stanici Stařeč Střetnutí vlaku Pn 68250 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3652. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, která byla vydána za účelem zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů a předcházení mimořádným událostem; - v návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení doplnění železničního přejezdu P3652 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC OŘ Brno (č.j. DUCR-13639/18), aby stávající zabezpečení bylo doplněno o závorová břevna	Řeší SŽDC v rámci svých investičních záměrů (plán investic)

2 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
23. května 2017 dráha železniční, kategorie vlečka, „Odvalová kolej 6a, 6b, Louky n. Olší“ Vykolejení 5 drážních vozidel při posunu sunutím. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: A to s ohledem na předcházení obdobným mimořádným událostem, přijmout vlastní opatření směřující k realizaci revize všech jednotných technologických postupů provozovatele dráhy Advanced World Transport, a. s., popř. obdobných provozovatelů drah, vydaných pro zajištění bezpečnosti posunu v manipulačních prostorech s vykládkovými rampami, na jím provozovaných vlečkách, a pro zajištění výkonu činností osob v obvodu dráhy tak, aby tyto postupy (provozní a manipulační řády pracovní zóny) byly v souladu se schválenou projektovou dokumentací staveb, tj. neumožňovaly výkon činností, které mohou mít za následek změnu parametrů provozního zařízení stavby dráhy – vykládkové rampy.	Nelze zobecnit, protože rampa dle projektu je jen u zmíněné vlečky	Realizováno pouze u AWT

3 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
20. července 2017 v železniční stanici Bystřice pod Hostýnem Střetnutí vlaku Os 3905 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7272. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: A to s ohledem na předcházení obdobným mimořádným událostem, v souladu se zněním předchozího doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, a po něm následujících doporučení stejného či obdobného znění, dále v obecném zájmu usilovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, o zvyšování úrovně zabezpečení také ostatních železničních přejezdů tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely. Městskému úřadu Bystřice pod Hostýnem: Umístit svislé dopravní značky, upravující přednost v jízdě pro uživatele pozemních komunikací v křižovatce ulice Sokola Tůmy a nepojmenované spojovací ulici přes železniční přejezd P7272 tak, aby přednost v jízdě touto křižovatkou byla rozlišena dopravními značkami, upravujícími přednost v jízdě, a aby tato přednost byla při jízdě do této křižovatky ze směru od železničního přejezdu P7272.	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC OŘ Olomouc (č.j. DUCR-13646/18), aby stávající zabezpečení bylo doplněno o závorová břevena	Řeší SŽDC v rámci svých investičních záměrů (plán investic)

4 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
18. srpna 2017 v železniční stanici Pržno Střetnutí vlaku Os 3130 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7385. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - v souladu se zněním předchozího doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, a po něm následujících doporučení stejného či obdobného znění, dále v obecném zájmu usilovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, o zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny; - v návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení, doplnění železničního přejezdu P7385 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC OŘ Ostrava (č.j. DUCR-13611/18), aby stávající zabezpečení bylo doplněno o závorová břevna	Řeší SŽDC v rámci svých investičních záměrů (plán investic)

5 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
25. července 2017 mezi železniční stanicí Vlkoš a zastávkou Vracov Střetnutí vlaku Sp 1723 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7939. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, která byla vydána za účelem zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů a předcházení mimořádným událostem; - v návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení, doplnění železničního přejezdu P7939 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevny	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

6 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
29. září 2017 mezi železničními stanicemi Kryry a Vroutek Střetnutí vlaku Mn 86651 s osobním automobilem na železničním přejezdu P1703. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - s ohledem na předcházení obdobným mimořádným událostem zajistit přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, určených m.j. ke zvyšování úrovně bezpečnosti na železničních přejezdech, resp. k předcházení MU na nich, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné, doplněné závorovými břevny; - doplnění železničního přejezdu P1703 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevny	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

7 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
30. ledna 2017 mezi žst. Kralupy nad Vltavou předměstí a dopravnou D3 Velvary Střetnutí vlaku Os 20305 s osobním automobilem na železničním přejezdu P2106. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - Vzhledem ke skutečnosti, že na železničním přejezdu P2106 došlo v roce 2015 a 2017 k závažným střetnutím vlaků se silničními motorovými vozidly, a rovněž ke skutečnosti, že železniční přejezd P2106 se kříží s pozemní komunikací II. Třídy s dopravním momentem 216 920 a je zabezpečen pouze výstražnými kříži, navrhuje Drážní inspekce Drážnímu úřadu, aby v rámci jednání s provozovatelem dráhy o změně – zvýšení úrovně zabezpečení tohoto železničního přejezdu, trval na osazení přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorovými břevely, která z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení; - přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevely	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

8 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
20. září 2017 v železniční stanici Olomouc hlavní nádraží Střetnutí vlaku Os 3530 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7519. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Dražnímu úřadu: - Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely; - Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P7519 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břevela, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevely	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

9 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
31. března 2017 v železniční stanici Jihlava město Nezamýšlený vjezd vlaku Pn 62145 na obsazenou kolej. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - U stávajících SZZ 2. kategorie, především na více exponovaných místech (dopravnách), postupné nahrazení ústředního ovládání výhybek mechanickými přestavníky systémem s elektromotorickými přestavníky s elektrickou kontrolou polohy výhybky, čímž se omezí možnosti selhání lidského faktoru při poruchách přestavování a ovládání výhybek drátovody; - při pravidelných prohlídkách provozovaných zařízení v systému mechanického přestavování výhybek pomocí drátovodů věnovat zvýšenou pozornost, resp. Důraz zejména na vybrané („problémové“) komponenty, jako jsou spojovací články a oka jednotlivých spojovacích součástí izolačních vložek drátovodu (včetně jejich možné změny tvaru a poškození); - důkladné celoplošné prověření chemických a pevnostních parametrů součástí drátovodů k mechanickým přestavníkům, které opakovaně nesplňovaly požadavky předpisu SŽDC (ČD) T 121, který se dále odkazuje na oborovou normu ON 42 6442 na ocelové dráty pro zabezpečovací zařízení, a zajistit používání pouze takových materiálů, které jsou v souladu s příslušnými předpisy; - přehodnocení, resp. úpravu nastaveného systému odborné přípravy zaměstnanců provozovatele dráhy, aby nedílnou součástí náplně zaškolování zaměstnanců, kteří přestavují výhybky pomocí drátovodů, bylo i fyzické proškolení rozdílů v obsluze zařízení v případě přetržení drátu, a to simulací tohoto stavu rozpojením drátovodu.	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC (č.j. DUCR-34945/18)	Ukládá se k realizaci

10 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
22. listopadu 2017 mezi železničními stanicemi Obrataň a Chýnov Střetnutí vlaku Os 18420 s osobním automobilem s následným vykolejením na železničním přejezdu P6382. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné, doplněné závorovými břevely; - přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P6382 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břevela, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevely	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

11 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
8. srpna 2017 v železniční stanici Bohumín (obvod Bohumín-Vrbice) Vykolejení dvou tažených drážních vozidel za jízdy posunového dílu. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - Přijetí vlastního opatření směřujícího ke stanovení těch udržovacích prací, po kterých pro zajištění stability koleje, a to zejména stability koleje ve výhybce a v bezстыkové koleji, je nezbytné provést kvalitní úpravu směrového a výškového uspořádání koleje nasazením strojní linky nebo automatické strojní podbíječky a jejich zapracování do technologických postupů provozovatele dráhy Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Současně v rámci své pravomoci působit na ostatní provozovatele drah železničních, aby obdobným způsobem stanovili a do vlastních technologických postupů zapracovali udržovací práce, po kterých pro zajištění stability koleje a zejména pak stability koleje ve výhybce a v bezстыkové koleji je nezbytné provést kvalitní úpravu směrového a výškového uspořádání koleje nasazením strojní linky. - přijetí vlastního opatření směřujícího k přehodnocení postupů dopravců v nákladní přepravě, a to nejen v České republice (prostřednictvím Sítě národních bezpečnostních orgánů při Evropské železniční agentuře), při provádění prohlídek drážních vozidel před jejich zařazením do vlaku tak, aby odborně způsobilé osoby dopravce vykonávající prohlídku mohly prostřednictvím staveb, technických zařízení nebo pomůcek k tomu určených (z kontrolních plošin, ramp, teleskopickými inspekčními zrcátky apod.) zjistit nesprávné naložení a zajištění nákladu uvnitř přepravní jednotky – na ložné ploše vozové skříň vysokostěnného taženého drážního vozidla, pro následné uplatnění postupů obsažených v „Nakládací směrnice UIC, Kodex pro nakládku a zajištění nákladu na vozidlech v železniční nákladní dopravě, Svazek 1, Zásady“, spočívajících v odmítnutí převzetí zásilky dopravcem, není-li tato nakládací směrnice odesílatelem/nakládajícím dodržena.	Drážní úřad zaslal dopis na vědomí všem provozovatelům drah celostátních a regionálních (č.j. DUCR-41747/18), aby přijali vlastní opatření ve své kompetenci	přijetí vlastních opatření provozovatele dráhy ve smyslu ustanovení § 22 odst. (1) písm. a) a § 23a, odst. (3), písm. a) zákona o drahách

12 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
17. dubna 2018 Mezi železničními stanicemi Zdice a Lochovice Střetnutí vlaku R 1246 s osobním automobilem na železničním přejezdu P558. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Dražnímu úřadu: - přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostní doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny; - vzhledem k opakování obdobných mimořádných událostí s tragickými následky na železničním přejezdu P558 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, kdy v období od 30. července 2017 do 17. dubna 2018 došlo již ke 3 obdobným mimořádným událostem s úmrtím řidičů, přijetí opatření, které urychleně zajistí doplnění železničního přejezdu P558 o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevny	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

13 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
16. února 2018 v železniční stanici Ostrava-Třebovice Střetnutí vlaku Os 3420 s osobním automobilem na železničním přejezdu P7724. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny; - přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P7724 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevny	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

14 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
25. srpna 2017 Mezi dopravnou D3 Sedlice a železniční stanicí Blatná Střetnutí vlaku Os 17911 se soupravou traktoru s přivěšenou cisternou s následným vykolejením na železničním přejezdu P1361. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - Přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace všech DI již vydaných BD, určených ke zvýšení úrovně bezpečnosti a předcházení vzniku MU se zaměřením na zajištění dostatečných rozhledových délek pro silniční vozidla na ŽP. - Přijetí vlastního opatření, které zajistí bezpečné provozování drážní dopravy a provozu na pozemní komunikaci na ŽP P1361.	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC (č.j. DUCR-49732/18), ohledně zlepšení rozhledových poměrů na daném železničním přejezdě	Realizováno

15 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
12. června 2017 v železniční stanici Český Brod Nezajištěná jízda vlaku Os 8610 na Přivolávací návěst směrem na traťovou kolej obsazenou vlakem Ex 1359. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci níže uvedených bezpečnostních doporučení: - barevně rozlišit nebo zvýraznit na monitoru s reliéfem kolejiště obdobných (i budoucích) zabezpečovacích zařízení skutečnost nebo prvek, který není pod kontrolou zabezpečovacího zařízení v souladu s informací na rizikové stránce za situace, kdy zadáním potvrzovací sekvence nebude splněno zadání obsluhy, požadavek nebude zabezpečovacím zařízením akceptován a zamýšlená jízdní cesta nebude postavena dle zadání obsluhy do zadávacího počítače staničního zabezpečovacího zařízení; - při zpracování Rozkazu o výluce pro výluky na více dní v závislosti na možnostech zabezpečovacího zařízení vždy provádět takové technické a administrativní úpravy, aby byla minimalizována povinnost obsluhy zabezpečovacího zařízení uskutečňovat jízdy na Přivolávací návěst.	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC (č.j. DUCR-62305/18), k pracovnímu využití	vlastních opatření SŽDC ve smyslu ustanovení § 22 odst. (1) písm. a), odst. (2) písm. d) zákona o dráhách

16 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
27. července 2017 v železniční stanici Novosedly Vykolejení vlaku Pn 68253 za vjezdu na staniční kolej č. 3. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: 1) zajistit vlastním opatřením, aby na dráhách železničních měření hodnot celkového převýšení koleje měřicími prostředky, a tím i výsledné výstupy byly nezkreslené a vždy jednoznačné tak, aby bylo bezpečně zajištěno, že na základě těchto výstupů a jejich vyhodnocení bude možné veličinu převýšení koleje správně posoudit, dodržet tak žádoucí standard údržby, nebo učinit případná opatření v souvislosti s předcházením mimořádným událostem; 2) zajistit vlastním opatřením, aby příslušní provozovatelé dráhy bezodkladně, nejpozději do poloviny roku 2019, jasně stanovili postupy vyhodnocování výstupů z měření a postupy práce pro všechny zaměstnance, kterých se daná problematika týká, a prokazatelně proškolili zaměstnance pracující s výstupy z měřicího vozíku Krab.	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC (č.j. DUCR-62305/18), k pracovnímu využití	vlastních opatření SŽDC ve smyslu ustanovení § 22 odst. (1) písm. a), odst. (2) písm. d) zákona o dráhách

17 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
12. srpna 2017 mezi žst. Mostek a Bílá Třemešná Srážka vlaku R 1261 s překážkou (spadlým stromem) mezi železničními stanicemi Mostek a Bílá Třemešná a jeho následné vykolejení. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s příslušnými ministerstvy a Drážním úřadem: Iniciovat změnu ustanovení zákonů č. 266/1994 Sb., o dráhách, č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), tak aby vlastníci a správci pozemků v ochranném pásmu dráhy měli zákonnou povinnost udržovat stromy a keře v takovém stavu a výšce, aby svým pádem neohrožily provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost dopravy na dráze, a zároveň, aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná například sankcí při nedodržení této povinnosti.	Drážní úřad bezpečnostní opatření nevydal	Bude upraveno změnou zákona o dráhách

18 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
23. května 2018 v železniční stanici Nová Ves nad Lužnicí Střetnutí vlaku Os 8709 s nákladním automobilem (jízdní soupravou), tvořeným tahačem návěsů s návěsem na železničním přejezdu P5588. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny; - přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P5588 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevny	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

19 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
3. března 2018 v železniční stanici Přerov Vykolejení taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Nex 45730. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího nejen na provozovatele dráhy Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, ale také na ostatní provozovatele drah železničních v České republice, které zajistí, aby tito provozovatelé obsahem technologických postupů, které jsou součástí jejich systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy jedná-li se o provozovatele dráhy celostátní nebo regionální, v případě vzniku lomu nebo příčné trhliny hlavy opornice výhybek 1. generace, popř. 2. generace uložené na dřevěných prazcích, a to nejen v místě abnormálních podkladnic s kluznými stoličkami, jednoznačně stanovili: a) zda lze tyto lomy nebo příčné trhliny předběžně, do doby definitivní opravy vady, pro zabránění jejího dalšího rozvoje, opravit zaspojkováním nebo jinou úpravou; b) konkrétní postup opravy, je-li tuto předběžnou opravu možno provést.	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC (č.j. DUCR-2217/19), k pracovnímu využití	vlastních opatření SŽDC ve smyslu ustanovení § 22 odst. (1) písm. a), odst. (2) písm. d) zákona o dráhách

20 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
4. června 2018 mezi dopravnou D3 Stupno a železniční stanicí Chrást u Plzně Střetnutí vlaku Os 17803 s osobním automobilem na železničním přejezdu P448. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Dražnímu úřadu: - Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely; - přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P448 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevely	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

21 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
31. ledna 2018 mezi dopravnou D3 Skovice a žst. Čáslav místní nádraží Střetnutí vlaku Os 15900 s osobním automobilem na železničním přejezdu P3737. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - Vzhledem ke skutečnosti, že na železničním přejezdu P3737 došlo k opakovaným závažným střetnutím vlaků se silničními motorovými vozidly, a skutečnost, že železniční přejezd P3737 se kříží s pozemní komunikací I. třídy s dopravním momentem 364 320 a je zabezpečen pouze výstražnými kříži, aby zajistil zvýšení úrovně zabezpečení tohoto železničního přejezdu a trval na osazení přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorovými břevely, která z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení; - přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely. Krajskému úřadu Středočeského kraje: - Přijetí opatření, které zajistí, že na silnici č. I/17 ze směru od Čáslavi před železničním přejezdem P3737, zabezpečeným v současné době pouze výstražnými kříži, bude doplněno vodorovné dopravní značení V18 „Optická psychologická brzda“, vedoucí řidiče ke snížení rychlosti vozidla. - Zajistit, aby svislé dopravní značky A 31a „Návětní deska (240 m)“ doplněné dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“, A 31b „Návětní deska (160 m)“, A 31c „Návětní deska (80 m)“ umístěné před železničním přejezdem P3737 na silnici č. I/17 v obou směrech, byly dovybaveny žlutým reflexním podbarvením za účelem zvýraznění jmenovaných dopravních značek. Toto může v budoucnu varovat účastníky provozu na pozemních komunikacích (jedoucí zvýšenou nepřiměřenou rychlostí).	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC (č.j. DUCR-2217/19), k pracovnímu využití	vlastních opatření SŽDC ve smyslu ustanovení § 22 odst. (1) písm. a), odst. (2) písm. d) zákona o dráhách

22 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
22. května 2018 mezi dopravnou D3 Velvary a žst. Kralupy nad Vltavou předměstí Střetnutí vlaku Os 20323 s motocyklem na železničním přejezdu P2104. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: - Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny; - přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P2104 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, což z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení, a dále přijetí opatření, které zajistí dovybavení dopravní značky A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ v obou směrech žlutým reflexním podbarvením za účelem zvýraznění. Městskému úřadu Kralupy nad Vltavou: zajistit, aby svislé dopravní značky A 31a „Návěstní deska (240 m)“ (doplněná dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“), A 31b „Návěstní deska (160 m)“ a A 31c „Návěstní deska (80 m)“ umístěné před železničním přejezdem P2104 v obou směrech, byly dovybaveny žlutým reflexním podbarvením za účelem zvýraznění. Toto může v budoucnu varovat účastníky provozu na pozemních komunikacích jedoucí zvýšenou (nepřiměřenou) rychlostí jakož i silniční vozidla ostatní.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽDC, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevny	Realizovat postupně podle plánu investic SŽDC

Závěrem je třeba konstatovat, že převážná část BD spočívá v doplnění PZZ břevny. Drážní úřad, a to potvrzuje řada mimořádných událostí, má za to, že i břevna nevyřeší vysokou nehodovost na železničních přejezdech. Hlavní role spočívá v kázni účastníků silničního provozu a trendu výstavby mimoúrovňových přejezdů.

3. DOZOR

3.1 STRATEGIE A PLÁN

V roce 2018 vykonávali pověřeni pracovníci Drážního úřadu státní dozor ve věcech drah se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů drah a vlastníků drah podle platné legislativy.

3.1.1 ZDROJE INFORMACÍ A HLAVNÍ VSTUPY POUŽÍVANÉ PRO STANOVENÍ STRATEGIE A PLÁNU V OBLASTI DOZORU.

Kontrolní činnost je považována Drážním úřadem za preventivní opatření mající zásadní vliv na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy s cílem zajistit legislativou požadovaný stav nebo případně potvrdit správnost konání dozorovaného subjektu.

Metodicky postupuje Drážní úřad podle Zákona o kontrole. Kontroly se provádějí formou hlášených nebo nehlášených státních dozorů. Zjištěné závady se uvádějí v příslušných protokolech o výkonu státních dozorů. S uvedením porušení zákonů, vyhlášek a nařízení a zároveň se stanovují termíny k jejich odstranění. Dozorovaný subjekt má možnost vysvětlit příčiny porušení správných postupů a navrhnout své opatření. V případech, kdy bylo během provedené kontroly zjištěno více závad, Drážní úřad provádí následný státní dozor, jehož cílem je kontrola plnění opatření k nápravě a skutečné odstranění zjištěných nedostatků. Kromě běžných státních dozorů, vykonává nad dopravci a provozovateli celostátní dráhy a regionálních drah dozory ve formě komplexního státního dozoru, s cílem prověřit veškerou činnost dozorovaného subjektu. Komplexního státního dozoru se obvykle zúčastňuje více odborů sekce provozně - technické a z hlediska této komplexnosti a náročnosti je možné tento dozor považovat za více státních dozorů.

Konkrétní kontrolní činnosti

V roce 2018 byla vykonávána kontrolní činnost jak sekcí stavební, tak sekcí provozně – technickou, která se z hlediska svého pracovního zaměření dělí na více odborů a oddělení a i konkrétní kontrolní činnosti se v rámci odborů a oddělení liší. Státní dozory byly obsahově zaměřeny zejména na plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců, které jsou stanoveny zákonem o dráhách a prováděcími předpisy k zákonu č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“).

Sekce stavební vykonala v roce 2018 svými pověřenými pracovníky **445** státních dozorů.

Státní dozor byl zaměřen na plnění povinností vlastníků dráhy, provozovatelů dráhy a dopravců stanovené právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Vzhledem ke zkušenostem z výkonu státních dozorů v předcházejících letech byl jejich výkon zaměřen zejména na:

- zajišťování údržby a oprav dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost (§ 20 odst. 1 zákona o dráhách),
- provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v souladu s ustanoveními přílohy č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“),
- provozování drážní dopravy v rozporu s pravidly pro provozování drážní dopravy (§ 35 odst. 1 písm. a zákona o dráhách),
- vydávání vnitřního předpisu o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy (§ 22 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách),
- prověřování, zda při provozování a údržbě dráhy splňují strukturální a provozní subsystémy a jejich jednotlivé části základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti (§ 49e zákona o dráhách).

Zvýšená pozornost byla, jako v minulých letech, věnována i dráhám zařazeným do transevropského železničního systému. Výkon státního dozoru byl s ohledem na stálý nárůst střetů silničních a drážních vozidel na železničních přejezdech, zabezpečených světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor, zaměřen právě na tyto přejezdy. V této oblasti byl výkon SD zaměřen zejména na zjišťování potřebných rozhledů na výstražníky a na rozhledové poměry při poruše PZZ a rychlosti drážních vozidel 10 km/h. V tomto směru nejsou při SD shledávány závady. Z toho lze vyvodit závěr, že nárůst mimořádných událostí na těchto přejezdech je způsoben častějším porušováním pravidel silničního provozu ze strany řidičů motorových vozidel. Dále byl výkon SD zaměřen zejména na provádění údržby a kontrol dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění její provozuschopnosti, dále na provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v souladu s ustanoveními přílohy č. 1 vyhlášky. V této oblasti nejsou již dlouhodobě shledávány závady. V několika případech byl proveden výkon SD pro zjištění zdroje ohrožení dráhy a drážní dopravy. V případech, kdy vlastník zdroje ohrožení neprovedl opatření sám, bylo s tímto vlastníkem zahájeno správní řízení.

Sekce provozně-technická vykonala v roce 2018 svými pověřenými pracovníky **359** státních dozorů včetně komplexních státních dozorů.

- **Odbor bezpečnosti a licencí:** *Oddělení bezpečnosti a práv cestujících* se zaměřilo na kontroly provozovatelů v drážní dopravě na celostátní nebo regionální dráze, na osvědčení dopravce, systémy bezpečnosti, naplňování a dodržování vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů, včetně jejich kontrolní činnosti, aplikace bezpečnostních doporučení. Oddělení (odbor) ve spolupráci s ostatními odbory sekce provozně – technické provádělo velké audity s komplexní kontrolou na problematiku plnění povinností dopravců a fungování systému bezpečnosti a to především u větších společností. Dále oddělení bezpečnosti a práv cestujících vykonávalo státní dozory s podobným zaměřením, jako jsou komplexní dozory u menších dopravních a stavebních společností. Tyto kontroly byly prováděny vlastními zaměstnanci oddělení. Oddělení také provedlo několik dalších kontrol zaměřených na plnění bezpečnostního doporučení vydané Drážní inspekcí na tratích, které jsou řízeny zjednodušeným způsobem podle předpisy D3, v podstatě u všech provozovatelů regionálních drah. Při státních dozorech byly zjištěny nedostatky v oblasti neoznámení změn předpisů, neprovedení změn v předpisech vycházející ze změny legislativy, nedostatečná kontrolní činnosti, pozdní předložení dokladů o zdravotní nebo odborné způsobilosti zaměstnanců. *Oddělení úředních povolení a licencí* zaměřilo svojí kontrolní činnosti především na plnění povinností provozovatele dráhy – vlečky, dopravců provozující drážní dopravu na vlečkách a povinnosti vlastníka vlečky. Závady a nedostatky byly hlavně oblasti označení dráhy, zajištění technické způsobilosti, provádění pravidelných prohlídek a měření podle vyhlášky, chyby v předpisech a neoznámení změn údajů uvedených v úředním povolení a licencí.
- **Odbor drážních vozidel a ECM** se vyznačoval z hlediska provedených státních dozorů, v porovnání předešlými roky, jako rok se stejným počtem provedených státních dozorů ve věcech drah. Za rok 2018 se provedlo celkem 31 státních dozorů s přednostním zaměřením na údržbu - dokumentaci a její provádění s namátkovou kontrolou vozidel, kontrolu provádění revizí a technických kontrol. 10 SD bylo provedeno se zaměřením na železniční vozidla, 3 SD ECM, 9 SD svařování a 9 SD MHD. Velmi dobrá spolupráce byla s odborem UTZ neelektrických a projevila se i na společně vedených státních dozorech a kontrolách. Pozitivní vliv těchto společných kontrol a státních dozorů je konkrétně patrný nejen u auditovaných subjektů, ale hlavně v oblasti přeprav

nebezpečných věcí a lanových drah. Vzhledem k tomu, že tento způsob společných kontrol a státních dozorů se ukázal jako velice efektivní, bude promítnut do oblasti kontrol a státních dozorů i další roky. Bohužel, největší počet nedostatků byl opět zjištěn u segmentu drážních vozidel a jejich provozování v nevyhovujícím technickém stavu, který neodpovídal schválenému typu vozidla. Nelze opominout ani značný počet zjištěných nesrovnalostí bez přímého vlivu na nedodržení bezpečného provozování drážní dopravy při vedení dokumentace k drážním vozidlům, ať již provedeným opravám na vozidlech či schváleným změnám, neúplné nebo zcela chybějící zápisy v průkazech způsobilosti, nepředložené zápisy o provedených technických kontrolách apod. V oblasti ECM – bylo kromě státních dozorů prováděno rovněž ověření subjektů, zda nadále splňují kritéria stanovená přílohou III podle Nařízení komise (EU) č. 445/2011. I u těchto subjektů bylo zjištěno pochybení, u několika z nich správní řízení stále probíhají.

- **Odbor určených technických zařízení neelektrických** vykonal státní dozory ve věcech drah u 52 dozorovaných subjektů. Ve srovnání s rokem 2017 došlo k mírnému zvýšení počtu kontrol i přesto, že nebyl k dispozici zaměstnanec s pověřením ke kontrolám po obsazení tabulkového místa na oddělení dopravních, zdvihacích, tlakových a plynových zařízení. Z tohoto počtu státních dozorů ve věcech drah bylo provedeno u 28 subjektů v odbornosti tlakových a plynových zařízení. Všechny kontroly byly provedeny u provozovatelů železničních drah a dopravců. Vzhledem ke kontrolní činnosti u dopravních podniků v minulých letech nebyl státní dozor vykonán žádný. V odbornosti zdvihacích a dopravních bylo vykonáno státní dozory u 24 subjektů, z tohoto počtu vykonány státní dozory u 12 provozovatelů lanových drah, u 2 provozovatelů lyžařských vleků a 1 provozovatele vodního vleku na základě vnějšího podnětu. Zbývající státní dozory byly vykonány u provozovatelů železničních drah, provozovatelů železniční dopravy a dopravních podniků. V roce 2018 byl uskutečněn dozor ve spolupráci s odborem drážních vozidel podle ustanovení zvláštního právního předpisu nad stanovenými výrobky (§ 18 odst. 1 písm. b) zákona č. 22/1997 Sb. a § 49 zákona č. 90/2016 Sb) a ostatními výrobky (§ 7 odst. 1 zákona č. 102/2001 Sb.) určenými pro provozování dráhy a drážní dopravy, které jsou součástí dráhy nebo drážních vozidel, nad drážními vozidly, určenými technickými zařízeními a nad strukturálními a provozními subsystémy na dráhách zařazených do evropského železničního systému v souladu s ustanovením § 55 odst. 2 zákona o dráhách. Celkem bylo provedeno 6 dozorů, z toho 5 na lanových drahách a 1 na lyžařském vleku. Výkon dozoru byl proveden na dílčí systémy a bezpečnostní prvky lanových drah a lyžařských vleků v souladu

s ustanovením § 4 odst. 3 nařízení vlády č. 70/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na zařízení pro dopravu osob (do 21.01.2018) a následně podle čl. 39 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/424/EU.

- **Oddělení RID** celkem vykonalo 37 kontrol se zaměřením kontrol v provozu a to na plnění povinností dopravců podle kapitoly 1.4 předpisu RID, jakož i plnění povinností odesílatelů, příjemců, provozovatele železniční infrastruktury a dalších účastníků ve smyslu kapitoly 1.4 RID. Ve srovnání s předcházejícím rokem došlo k poklesu způsobeným dlouhodobou nemocností jednoho zaměstnance. Jednalo se i o kontroly v kolejišti provozovatele dráhy celostátní SŽDC s.o. v obvodech PO Ústí n.L., žst. Česká Třebová, Nymburk a Kralupy nad Vltavou. Některé kontroly byly provedeny ve spolupráci s oddělením ECM odboru drážních vozidel. Při výkonech kontrol se pozornost týkala především plněním požadavků stanovených pro železniční cisternové vozy a na platnost průkazů způsobilosti cisteren těchto vozů. Pozornost byla rovněž věnována dokladům o školení pracovníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí, platnosti osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, uzavřeným smlouvám s bezpečnostními poradci, posledním výročním zprávám o činnostech při přepravě nebezpečných věcí, bezpečnostním (havarijním) plánům, a dále hlášením o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí. Počet kontrol byl ovlivněn dlouhodobou nemocí vedoucího oddělení a odchodem jednoho zaměstnance do starobního důchodu k 31. 12. 2017 a s tím souvisejícím nástupem nové zaměstnankyně, která v průběhu roku absolvovala praktické zacvičení a následné zkoušky tak, aby byla schopná samostatného výkonu kontrolní činnosti. Při kontrolách byly vesměs zjišťovány nedostatky, které přímo neohrožovaly provoz a přepravu nebezpečných věcí a které byly ve většině případů odstraněny během vlastní kontroly. V roce 2018 se neuskutečnila žádná přeshraniční kontrola přepravy nebezpečných věcí ve spolupráci s kontrolními orgány sousedních zemí.
- **Odborem určených technických zařízení elektrických** (dále jen „UTZ/E“) byly státní dozory zaměřeny na všechny druhy elektrických zařízení specifikovaných v § 1 odst. 4 vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 100/1995 Sb.“). Výkon státního dozoru ve věcech drah byl zaměřen zejména na plnění § 22 a § 47 zákona o drahách, tj. provozování UTZ/E s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti, dále na plnění ustanovení o odborné způsobilosti

v elektrotechnice dle přílohy č. 4 vyhlášky č. 100/1995 Sb. V rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah dále byly dle „Podmínek pro prověřování právnických osob“, uveřejněných ve Věstníku dopravy č. 12/06 pod č.j.: 36/2006-130-SPR/2 ze dne 18.5.2006, provedeny kontroly u právnických osob, provádějící technické prohlídky a zkoušky UTZ/E.

- **Samostatné oddělení způsobilosti osob** v roce 2018 vykonalo státní dozory se zaměřením na odbornou a zdravotní způsobilost osob řídících drážní vozidla na dráze celostátní, regionální a vlečce. Samostatné oddělení způsobilosti osob v roce 2018 vykonalo 38 státních dozorů u dopravců. Došlo tedy k mírnému navýšení státních dozorů oproti roku 2017, kdy bylo vykonáno 33 státních dozorů. Pozornost byla věnována podkladům pro vydaná osvědčení strojvedoucího, provedených školeních, zkoušek odborné způsobilosti, rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucího, záznamů o provedených kontrolách a průběhu zkoušek zvláštní odborné způsobilosti. Z celkového počtu 33 státních dozorů bylo 17 státních dozorů ohlášených a 21 neohlášených zaměřených na organizaci a průběh zkoušek zvláštní odborné způsobilosti strojvedoucích dle § 46 j a § 46k zákona o dráhách. Při státních dozorech nebyly zjištěny závažné nedostatky.

Byl také vykonán dozor u tuzemského výrobce dílčího systému mobilního evakuačního zařízení (DS6) a bezpečnostního prvku záchranářské kladky pro evakuaci osob z lanové dráhy jako součást toho dílčího systému. Výrobce původně provedl posouzení shody s nesprávným notifikovaným subjektem nyní oznámeným subjektem. Výrobce měl k dispozici pouze výrobky v prototypovém – schvalovaném provedení a nedošlo k jejich uvedení na trh resp. k distribuci. Na tuto skutečnost byl upozorněn. Dále byl upozorněn na skutečnost, že směrnice č. 2000/9/EC resp. nařízení vlády č. 70/2002 Sb. končí svou platnost 21.04.2018 pro oblast posuzování shody a bude nahrazena Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 424/2016/EU. Bohužel se zde projevila negativně přechodná doba a s tím související vnitrostátní autorizace a následné jmenování oznámených subjektů. Vlastní jmenování a uvedení oznámených subjektů k posuzování shody DS a BP lanových drah v OJEU bylo opožděné a projevila se i v tomto konkrétním případě. U všech vykonaných dozorů u jednotlivých subjektů - výrobců a dodavatelů/distributorů zařízení nebylo nutné přikročit k uplatnění ochranné doložky či uložení sankcí. V závěru roku 2018 byla řešena problematika DS5 – ovládání u přemístěné lanové dráhy v rámci České republiky, kdy byla bezprostředně ohrožena bezpečnost provozu. Vlastní nastavení a naprogramování nesouvisí jen s tímto zásahem, ale také s projektem a výpočtem lanové dráhy a ověření jednotlivých

skupin. Toto bylo vyřešeno stavebníkem, jenž se obrátil na původního výrobce DS.

Od 21.04.2018 je Drážní úřad jediným orgánem v ČR pro kontroly dílčích systémů a bezpečnostních prvků lanových drah a lyžařských vleků, jelikož skončila vnitrostátní kompetence České obchodní inspekce pro lyžařské vleky zrušením nařízení vlády č. 70/2002 Sb. Výsledky státních dozorů za rok 2018 budou využity při zaměření státních dozorů DÚ pro rok 2019. V roce 2019 budou nadále pokračovat i následné státní dozory na základě vlastních zjištění.

3.1.2 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU

Podklady pro vykonání státních dozorů jsou vykonávány na základě podnětů třetích stran, výstupů Drážní inspekce nebo na základě vlastních zjištění Drážního úřadu. Drážní úřad za rok 2018 a ve výhledovém období roku 2019 zvyšuje počty státních dozorů ve všech sekcích svého působení.

3.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE

V roce 2018 nebyly uzavřeny dohody s vnitrostátními bezpečnostními orgány z jiných členských států EU o koordinaci kontrolní činnosti. Drážní úřad spolupracuje s Drážní inspekcí ve smyslu §8 odst. 2) Zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu.

3.3 ZPŮSOBILOST

Za rok 2018 se zaměstnanci Drážního úřadu účastnili, jak vstupních školení pro nové zaměstnance, tak dalšího profesního vzdělávání zaměstnanců zaměřeného na legislativu ČR a Evropské unie pro rozšíření vědomostí dané problematiky. Dále probíhaly školení ve Valenciennes a jiných místech Unie zaměřené na IV. železniční balíček (OSS, PoE, atd.) a workshopy s danou problematikou (Budapešť, atd.). V následujícím roce se počítá s dalším vzděláváním v oblasti legislativy drážní dopravy. U zaměstnanců, kteří vykonávají státní dozor je požadována zdravotní způsobilost ve smyslu Vyhlášky č. 101/1995 Sb., o zdravotní způsobilosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

3.4 ZPĚTNÁ VAZBA

Po odstranění závad bylo vždy Drážnímu úřadu písemně nahlášeno jejich odstranění a byla popsána nápravná opatření. Drážní úřad odstranění závad podle váhy závažnosti zkontroloval a ověřil správnost provedených opatření. Na činnost Drážního úřadu, nebyly ze stran provozovatelů drah ani provozovatelů drážní dopravy podány podněty ke stížnostem. Je třeba zdůraznit, že převážná část zjištěných nedostatků a závad bezprostředně neohrožovala bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ

Drážním úřadem je vypracován postup pro udělování a schvalování osvědčení dopravce a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy na základě článku 12 odst. 2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „směrnice 2004/49/ES“) a Nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic (dále jen „nařízení 1158/2010“) a Nařízení Komise (EU) č. 1169/2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání schválení z hlediska bezpečnosti železnic (dále jen „nařízení 1169/2010“), s cílem usnadnit žadatelům – provozovatelům dráhy a železničním podnikům z České republiky a jiných členských států Evropského společenství – podávání žádostí o získání:

4.1 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE, VYDÁVANÉ ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM SE SÍDLEM V ČR

V průběhu roku 2018 bylo vydáno podle §34 h Zákona o dráhách 5 nových osvědčení a 33 obnovených osvědčení dopravce (část A i B).

Dále byly vydány 4 změny již vydaných platných osvědčení dopravce. Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u dopravců, popřípadě změny názvu společnosti.

V roce 2018 nedošlo k případu, že by se zahraniční bezpečnostní úřad dotazoval Drážního úřadu na správnost vydané části A osvědčení dopravce, který by žádal o vydání osvědčení část B v jiném členském státě. V roce 2018 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení části A. Správní poplatek za vydání osvědčení části A i B je ve výši 1 000 Kč, tj. 40 Euro.

4.2 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům jiných členských států EU

V průběhu roku 2018 byla podle §34 h Zákona o dráhách vydána 2 nová osvědčení, 2 obnovená osvědčení dopravce části B a 2 změny již existujícího osvědčení dopravce části B.

Legislativa České republiky definuje pouze poplatek za obnovení osvědčení dopravce jako celek částí A i B dohromady ve výši 1 000 Kč, tj. 40 Euro.

4.3 OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI PROVOZOVATELE DRÁHY

Osvědčení o bezpečnosti je vydáváno v souladu s §23a Zákona o dráhách. V průběhu roku 2018 nebylo vydáno žádné nové a 2 osvědčení byly obnoveny. V průběhu roku 2018 nebyla vydána žádná změna již vydaného osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

Poznámka: Obecně je třeba uvést, že podle legislativy České republiky se projednávání příslušných osvědčení řídí ustanoveními zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Zde je stanovena doba správního řízení od 30 dnů do 60 dnů podle složitosti. Vzhledem k tomu, že do této doby se nepočítá doba přerušení správního řízení, je tento institut využíván prakticky ve všech případech a slouží k doplnění podané žádosti.

4.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY

Drážním úřadem nebyly zaslány a obdrženy žádosti o informace týkající se části A osvědčení dopravce, které bylo vydáno v jiném členském státě EU.

4.5 PROCESNÍ PROBLÉMY

Během vydávání, jak nových (obnovených) osvědčení, tak změn osvědčení se nevyskytly žádné zásadní problémy.

4.6 ZPĚTNÁ VAZBA

Před vydáním osvědčení poskytují pověření pracovníci Drážního úřadu konzultaci všem žadatelům, kteří o ni projeví zájem. K tomu účelu byla k dispozici tzv. příručka, která ve své podstatě obsahovala postup pro žadatele při podání žádosti.

5. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

5.1 PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY

- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 169/2018 Sb.,
účinnost od 2. srpna 2018
- Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 176/2018 Sb.,
účinnost od 2. srpna 2018
- Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě
- Nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému
- Zákon 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízeních o nich, kterým se ruší Zákon 200/1990 Sb.
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 173/2018 Sb.,
účinnost od 1. listopadu 2018
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 285/2018 Sb.,
účinnost od 1. ledna 2019
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole, (kontrolní řád)
- Prováděcí Nařízení Komise (ES) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009
- Směrnice Komise 2009/149/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách (Směrnice Komise 2014/88/EU ze dne 9. července 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách)
- Nařízení Komise (ES) č. 1078/2012 společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796, o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004*

- Směrnice ES 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii*
- Směrnice ES 2016/798 o bezpečnosti železnic*
- 3/2016 Postoj Rady EU k přijetí Směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic
- Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)
- Nařízení Komise (EU) č. 445/2011, o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a o změně nařízení (ES) č. 653/2007
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012*
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010*
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007*
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/764 ze dne 2. května 2018 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady**
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/867 ze dne 13. června 2018, kterým se stanoví jednací řád odvolacího senátu (odvolacích senátů) Agentury Evropské unie pro železnice
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797*
- Směrnice Evropského parlamentu a rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007

o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství

- Nařízení Komise (EU) 2015/995 ze dne 8. června 2015, kterým se mění rozhodnutí 2012/757/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii

*) členské státy, které podle čl. 33 odst. 2 směrnice (EU) 2016/798 agentuře a Komisi oznámily, že prodloužily lhůtu pro provedení uvedené směrnice, **použijí od 16. června 2020**

**) použije se ode dne 16. února 2019

5.2 ZMĚNY ZÁKONA O DRÁHÁCH A JEHO PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠKY

PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY PROVÁDĚJÍCÍHO ZÁKONA O DRÁHÁCH

- Vyhláška č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 47/2018 Sb., účinnost od 1. dubna 2018
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 9/2015 Sb., o stanovení náležitostí a vzorů pověření k výkonu státního dozoru, státního odborného dozoru, vrchního státního dozoru a vrchního státního odborného dozoru v dopravě ve formě průkazu a o změně souvisejících vyhlášek, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška o nákladech a úsporách přímo souvisejících se zabezpečováním náhradní dopravy za přerušenou veřejnou osobní drážní dopravu a o způsobu jejich určení
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 48/2018 Sb., účinnost od 1. dubna 2018
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících

dražní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů

- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů

ZMĚNY ZÁKONA O DRÁHÁCH

Změna č. 169/2018 Sb. (k 31. srpnu 2018), vybrané části:

Obsahuje změny a doplnění zákona v následujících oblastech: stavba dráhy a stavba na dráze.

- ✓ §5 odst. 3 – nové znění: „Pokud se vlastnické právo k pozemku nebo stavbě potřebným k uskutečnění stavby dráhy celostátní nebo regionální omezuje smlouvou, sjednává se výše úplaty ve výši 10 000 Kč. Nesouhlasí-li vyvlastňovaný s částkou podle předchozí věty, sjednává se úplata ve výši odpovídající ocenění tohoto omezení stanovené znaleckým posudkem.“

6. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK

Společné bezpečnostní metody dopravci používají v rámci zavádění managementu bezpečnosti ve formě, jak je popsána v Příloze III, Směrnice o bezpečnosti železnic. Společné bezpečnostní cíle a národní referenční hodnoty slouží dopravcům jako informativní podklad pro stanovení jejich vlastních bezpečnostních cílů. Pro získání Osvědčení z hlediska bezpečnosti jsou používána nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 ze dne 9. prosince 2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic a nařízení Komise (EU) č. 1169/2010 ze dne 10. prosince 2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání schválení z hlediska bezpečnosti železnic.

Tuto oblast upravuje opatření týkající se uplatňování prováděcí nařízení Komise č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení Komise č. 352/2009 (dále jen „nařízení č. 402/2013“) a metodický pokyn Drážního úřadu pro uplatňování nařízení č. 402/2013.

Účelem tohoto metodického pokynu je stanovit postupy pro žadatele pro uplatňování nařízení č. 402/2013, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 písm. a) Směrnice o bezpečnosti železnic.

Tento metodický pokyn platí pro uvádění strukturálních subsystémů a vozidel do provozu, jejich změny a modernizace a rovněž se vztahuje na změny organizační a provozní. Nařízení Komise č. 352/2009 se může aplikovat na systémy vozidla a změny v rámci pokročilé fázi vývoje tak, jak je definováno v čl. 2 odst. 6 nařízení č. 402/2013.

Při aplikaci řízení rizik je upřednostňován zejména kodex správné praxe, nicméně navrhovatelé používají k usměrnění rizik i referenční systémy (obdobné i odchylné) i metody jednoznačného odhadu rizik (zejména FTA, FMEA) a rovněž různých kombinací všech uvedených zásad přijatelnosti rizik.

6.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU

Drážní úřad požaduje po navrhovatelích k posuzovaným významným změnám přikládat Zprávu o posuzování bezpečnosti, a tím drží dohled nad kvalitou a úrovní výstupů Subjektů pro posuzování bezpečnosti (SPB), neboť byl, kromě jiného, Ministerstvem dopravy určen jako jeden z uznávacích subjektů. V České republice je možné požádat rovněž o akreditaci SPB, kterou provádí Český institut pro akreditaci (ČIA). Uznání SPB Drážním úřadem na rozdíl od získání akreditace SPB českým institutem pro akreditaci není způsobilé.

Za rok 2018 obdržel Drážní úřad 80 zpráv o posouzení bezpečnosti. Od 21. května 2015 Drážní úřad požaduje prohlášení bezpečnosti od navrhovatelů i na provozní a organizační změny.

Aby informace o klasifikaci konkrétní změny navrhovatelí byla transparentnější, Drážní úřad využil jejich povinnosti vypracovat tato prohlášení o bezpečnosti (čl. 16 CSM) a diferencoval je v rozsahu požadavku řízení rizik na:

- prohlášení o bezpečnosti typ A, organizační změny nemají dopad na provozní postupy a postupy údržby;
- prohlášení o bezpečnosti typ B, změna železničního systému nemá dopad na bezpečnost;
- prohlášení o bezpečnosti typ C, změna železničního systému má dopad na bezpečnost, ale je nevýznamná;
- prohlášení o bezpečnosti typ D, změna železničního systému je významná (k návrhu je povinné doložit zprávu o posouzení bezpečnosti).

6.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

Zpětná vazba od navrhovatelů a nezávislých posuzovatelů bezpečnosti je realizována konzultacemi pracovníků Drážního úřadu pověřených hodnocením zpráv o posouzení bezpečnosti, evidencí a kontrolou všech ZPB evidovaných Drážním úřadem (hodnotitelé bezpečnosti jmenováni přímo ředitelem DÚ). Drážní úřad se rovněž podílí na seminářích, které pořádá ACRI k tématu aplikace nařízení o společné bezpečnostní metodě.

6.3 REVIZE VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ (NSR) S CÍLEM ZOHLEDNIT NAŘÍZENÍ O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK

V roce 2018 došlo k revizi bezpečnostních pravidel (Metodický pokyn pro uplatňování prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009).

7. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU

V roce 2018 se nevyskytl žádný případ, kdy by byl využit čl. 14a odst. 8) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství:

„Členské státy se mohou rozhodnout, že splní povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu a vydat mu osvědčení prostřednictvím alternativních opatření v případech:

- a) vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země;*
- b) vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu kolejí hlavní železniční sítě ve Společenství, pro něž je splnění požadavku uvedeného v odst. 3 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi;*
- c) vozidel uvedených v čl. 2. odst. 2 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby požaduje vydání ad hoc povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na doby nejvýše pěti let.“*

8. UPLATŇOVÁNÍ NAŘÍZENÍ KOMISE O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ SLEDOVÁNÍ

Provozovatelé dráhy a dopravci uplatňují Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 o společné bezpečnostní metodě sledování (dále jen „nařízení č. 1078/2012“). V praxi je nařízení č. 1078/2012 realizováno zejména formou tvorby a provádění plánů kontrol bezpečného provozování drážní dopravy a implementací poznatků vyplývajících z nařízení č. 1078/2012 do interních předpisů. V případě zjištění nedostatků pak realizací nápravných opatření. Zpětná vazba je v jednotlivých výročních zprávách.

ZÁVĚR

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí bezpečnost železničního provozu a provozování železničních drah v České republice za rok 2018. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice do národních právních předpisů.

Drážní úřad za rok 2018 splnil svůj plán v oblasti státních dozorů za účelem prověření správné funkce bezpečnosti a v roce 2019 bude pokračovat ve vykonání kontrolních činností u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

Hlavní prioritou je považována především bezpečnost dráhy a bezpečná přeprava osob i zboží, především nebezpečných věcí, které by mohly vést ke vzniku nehod a mimořádných událostí. Též probíhala spolupráce s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány (NSA).

© Drážní úřad 2019

Wilsonova 300/8

121 06 Praha 2 – Vinohrady

www.ducr.cz

www.facebook.com/drazni.urad

Evidenční přehled o nehodách za rok 2018 - podle definice Směrnice Komise 2009/149/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách (viz. Tabulka 3).

Společné bezpečnostní ukazatelé nehod jsou rozděleny do následujících oblastí (CSI vychází z výročních zpráv provozovatelů celostátních a regionálních drah):

1. ukazatele týkající se vážných nehod,
2. ukazatele týkající se vážně zraněných osob,
3. ukazatele týkající se usmrcených osob,
4. ukazatele týkající se nebezpečných věcí,
5. ukazatele týkající se sebevražd,
6. ukazatele týkající se původců nehod,
7. ukazatele týkající se hospodářského dopadu,
8. ukazatele týkající se technické bezpečnosti dráhy,
9. referenční data dopravy a infrastruktury.

Tabulka 3 - Evidenční přehled o nehodách za rok 2018

1.1.a. Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod.			
N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		1
N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		5
N02	Vykolejení vlaku		5
N031	Nehody na úrovňových přejezdech bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži		8
N032	Nehody na úrovňových přejezdech se zabezpečovacím zařízením ovládaným obsluhou		0
N033	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky bez závor		34
N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závorami		5
N035	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky, závorami a s kolejovým zabezpečovacím zařízením, kterým se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém dovolující vlaku pokračovat pouze v případě, kdy je úrovňový přejezd na straně uživatele pozemní komunikace zabezpečen a nenarušen.		0
N04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		25
N05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
N06	Jiné nehody		6
2.2.a. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
PS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		1
PS02	Vykolejení vlaku		0
PS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
PS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		4
PS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PS06	Jiné nehody		0
2.3.a. Celkový počet vážně zraněných zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.			
SS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
SS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SS02	Vykolejení vlaku		0
SS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		1
SS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
SS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SS06	Jiné nehody		4
2.4.a. Celkový počet vážně zraněných uživatelů úrovňových přejezdů rozdělený do následujících kategorií.			
LS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
LS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
LS02	Vykolejení vlaku		0
LS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		29
LS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
LS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
LS06	Jiné nehody		0
2.5.a. Celkový počet vážně zraněných nepovolanců osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovňových přejezdů, rozdělený do následujících kategorií.			
US011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
US012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		1
US02	Vykolejení vlaku		0
US03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
US04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		13
US05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
US06	Jiné nehody		0
2.6.a. Celkový počet ostatních vážně zraněných osob rozdělený do následujících kategorií.			
OS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OS02	Vykolejení vlaku		0
OS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		1
OS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OS06	Jiné nehody		0
2.7.a. Celkový počet jiných osob na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií.			
OSP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OSP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OSP02	Vykolejení vlaku		0
OSP03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OSP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
OSP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSP06	Jiné nehody		0
2.8.a. Celkový počet jiných osob mimo nástupiště rozdělený do následujících kategorií.			
OSE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OSE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OSE02	Vykolejení vlaku		0

OSE03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OSE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OSE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSE06	Jiné nehody		0
3.2a. Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
PK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
PK02	Vykolejení vlaku		0
PK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
PK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
PK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PK06	Jiné nehody		0
3.3a. Celkový počet usmrcených zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.			
SK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
SK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SK02	Vykolejení vlaku		0
SK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
SK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SK06	Jiné nehody		0
3.4a. Celkový počet usmrcených uživatelů úrovních přejezdů rozdělený do následujících kategorií.			
LK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
LK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
LK02	Vykolejení vlaku		0
LK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		21
LK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
LK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
LK06	Jiné nehody		0
3.5a. Celkový počet usmrcených nepovolanců osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovních přejezdů, rozdělený do následujících kategorií.			
UK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
UK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
UK02	Vykolejení vlaku		0
UK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
UK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		6
UK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
UK06	Jiné nehody		0
3.6a. Celkový počet ostatních usmrcených osob rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OK02	Vykolejení vlaku		0
OK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OK06	Jiné nehody		0
3.7a. Celkový počet jiných osob usmrcených na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKP02	Vykolejení vlaku		0
OKP03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OKP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OKP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKP06	Jiné nehody		0
3.8a. Celkový počet jiných osob usmrcených mimo nástupišť rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKE02	Vykolejení vlaku		0
OKE03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OKE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
OKE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKE06	Jiné nehody		0

1.3.a. Celkový počet nehod při přepravě nebezpečných věcí rozdělený do následujících kategorií, které je nutné hlásit dle RID.			
N19	Počet nehod na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, a při nichž nedošlo k uvolnění nebezpečných věcí.		0
N20	Počet nehod na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, při nichž došlo k uvolnění nebezpečných věcí.		0
1.2.a. Celkový počet sebevražd.			
N07	Počet sebevražd.		184
N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama		24
4.1.a. Celkový počet původců mimořádných událostí rozdělený do následujících kategorií.			
I01	Lomy kolejnic.		0
I02	Výbočení kolejnice a ostatní nespojivosti koleje.		0
I03	Selhání návěstních systémů		0
I04	Projetí návěstidla zakazující jízdu.		142
I041	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		29
I042	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		113
I05	Lomy kol u provozovaných kolejových vozidel.		0
I06	Lomy náprav u provozovaných kolejových vozidel.		0
5. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod			
Pouze následkem vážných nehod.			
C13	Náklady spojené s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře (vážné nehody).	Kč	128 188 832
C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč	4 400 458
C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč	1 774 586
C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut	21 992
C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut	7 553
6. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti dráhy a jejího uplatňování			
6.1 Zabezpečovací zařízení			
TP01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení		19,44%
TP02	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení		0,58%
TP03	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení		0,16%
T01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení		0,00%
TT01	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení		0,00%
TT02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení.		0,00%
TT03	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti.		0,00%
T02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti.		0,00%
6.2 Počet úrovnových křížení			
T03	Celkový počet úrovnových křížení (aktivních i pasivních)		8 184
T06	Celkový počet aktivních úrovnových křížení (se zabezpečovacím zařízením)		4 204
T07	Ovládaným automaticky jízdou s výstražnými světly a bez závor		2 411
T081	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly		1 429
T10	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.		18
T15	Ovládaným obsluhou		347
T14	Celkový počet pasivních úrovnových křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).		3 980
8. Referenční data dopravy a infrastruktury			
R05	Počet vlakokilometrů v osobní dopravě	million vlakokilometrů	135,315
R06	Počet vlakokilometrů v nákladní dopravě	million vlakokilometrů	38,845
R02	Počet osobokilometrů	million osobokilometrů	16,160
R07	Počet nákladních tunokilometrů	million tunokilometrů	36464,217
R08	Počet kilometrů tratí (u víceokojných tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km	9628,323
R03	Počet kilometrů kolejí (započítává se každá kolej víceokojné železniční trati).	km	15611,628