



DUCR-52408/21

VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2020

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

Autor: Ing. Petr Hostaša, Ing. Vítězslav Lössel

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

Datum: 22. září 2021

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

rok 2020 byl pro nás všechny výjimečný. Stala se celá řada věcí, které ovlivnily a nadále ovlivňují naše životy. Nejvýraznější událostí, která všechny zaskočila, byla bezesporu pandemie COVID-19, která negativně ovlivnila různé sféry dění v naší republice i ve světě.

Za uplynulý rok se však udály také pozitivní změny, a to především v oblasti dopravní infrastruktury. Činnost Drážního úřadu i subjektů pohybujících se v železničním sektoru ovlivnilo od konce října 2020 zavedení 4. železničního balíčku. Díky němu se změnily postupy schvalování vozidel i vydávání jednotných bezpečnostních osvědčení, které nyní běží přes internetový portál, tzv. One-Stop Shop spravovaný Evropskou železniční agenturou (ERA). Cílem je usnadnit práci žadatelům při podávání žádostí. Drážní úřad tak ještě zintenzivnil spolupráci s ERA a stal se nedílnou součástí evropských schvalovacích procesů v pozici národního bezpečnostního orgánu (NSA) zodpovědného za Českou republiku.

Vysoký počet dopravců, typický pro Českou republiku, se meziročně dále navýšil o 15 subjektů, na 128 provozovatelů drážní dopravy. Počet provozovatelů drah zůstal na čísle 8.

Drážní sektor vykazuje intenzivní investiční činnost směřující do rozvoje infrastruktury, která se rozběhla již v loňském roce a letos pokračuje nadále ve zvýšeném tempu. Modernizace drah zahrnuje mimo jiné implementaci GSM-R a ETCS podle implementačního plánu ERTMS. Důraz je dále kladen na zvyšování zabezpečení přejezdů, které jsou statisticky nejrizikovějším místem z hlediska vzniku mimořádných událostí. Neopominutelnou součástí bezpečnosti je však také technický stav drážních vozidel. Povinná certifikace subjektů odpovědných za údržbu železničních vozidel (ECM) byla nově rozšířena na všechny druhy vozidel.

Drážní úřad i přes omezení spojená s pandemií vykonával a vykonává intenzivní kontrolní činnost, kterou považujeme za preventivní opatření mající zásadní vliv na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Veškeré výše uvedené činnosti směřují ke zvyšování jejich bezpečnosti. A to je také hlavním cílem a posláním Drážního úřadu. S podrobnostmi a celou strategií se můžete seznámit v této výroční zprávě, kterou Vám předkládáme a která vychází z údajů dopravců a provozovatelů celostátních a regionálních drah i Drážního úřadu.

Bezpečnou jízdu, ať už se vydáte kamkoli, Vám přeje

doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.



REFERENČNÍ DOKUMENTY

Název dokumentu
Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“)
Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o kontrole“)
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 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru
NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (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
NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2018/643 ze dne 18. dubna 2018 o statistice železniční dopravy

OBSAH

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU	1
REFERENČNÍ DOKUMENTY	1
OBSAH	4
ZKRATKY	6
ÚVOD	9
1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE.....	11
1.1 Hlavní závěry za vykazovaný rok	11
1.2 Vnitrostátní bezpečnostní strategie, programy a iniciativy	11
1.3 Shrnutí zásadních poznatků z kontrolní činnosti	15
1.4 Hlavní priority pro další období	15
2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI.....	17
2.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době	17
2.2 Výsledky bezpečnostních doporučení	21
3. DOZOR	53
3.1 Strategie, plán a rozhodování.....	53
3.1.1 Zdroje informací a hlavní vstupy používané pro stanovení strategie a plánu v oblasti dozoru.....	53
3.1.2 Průběžné aktualizace plánu dozoru.....	58
3.2 Koordinace a spolupráce	58
3.3 Způsobnost	59
3.4 Zpětná vazba	60
4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ.....	61
4.1 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům se sídlem v ČR	61
4.2 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům jiných členských států EU.....	62
4.3 Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy	62
4.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány	62
4.5 Výměna informací mezi nsu a provozovateli drážní dopravy / drah.....	63
4.6 Procesní problémy.....	64
4.7 Zpětná vazba	64
5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL.....	65
6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM).....	69
7. STROJVEDOUCÍ	71
8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	73
8.1 Platné právní předpisy	73
8.2 Změny zákona o dráhách a jeho prováděcí vyhlášky.....	76
9. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	78
9.1 Zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu	78
9.2 Zpětná vazba od zúčastněných stran	79
9.3 Revize vnitrostátních bezpečnostních předpisů (NSR) s cílem zohlednit nařízení o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik	79
9.4 podrobnosti o pokroku v oblasti bezpečnosti.....	80
10. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU.....	86
11. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SMS (SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI)	87
12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SLEDOVÁNÍ	89
13. KULTURA BEZPEČNOSTI.....	90
ZÁVĚR	91
PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2020	92

PŘÍLOHA B – POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY ZA ROK 2020	96
PŘÍLOHA C – ZAVEDENÍ NOVÉHO SYSTÉMU PROVÁDĚNÍ STÁTNÍCH DOZORŮ DRAŽNÍM ÚŘADEM	98
PŘÍLOHA D – BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRAŽNÍHO ÚŘADU PRO ROK 2021.....	103
PŘÍLOHA E – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRAŽNÍHO ÚŘADU	106

ZKRATKY

ACRI	Asociace podniků z oblasti železničního dodavatelského průmyslu
AdCo	Administrativní spolupráce dozorových orgánů (Administrative Cooperation Groups – Evropská spolupráce v oblasti dozoru nad trhem probíhá prostřednictvím neformálních skupin orgánů dozoru nad trhem, nazývaných skupiny správní spolupráce)
BD	Bezpečnostní doporučení
BP	Bezpečnostní prvek
CIRCA	Komunikační a informační systém partnerů Evropských institucí
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
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DS	Dílčí systém
DÚ	Drážní úřad
DV	Drážní vozidlo
ECM	Subjekty odpovědné za údržbu
EOV	Elektrický ohřev výměn
EP a R	Evropského parlamentu a rady
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (z francouzštiny „VEŘEJNÁ INSTITUCE ŽELEZNIČNÍ BEZPEČNOSTI“)
ERA	Evropská agentura pro železnici
ERAIL	Evropská databáze informací o železničních nehodách
ERTMS	Systém řízení železniční dopravy v Evropě (European Railway Traffic Management System)
ES	Evropská směrnice
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
FMEA	Analýza možného výskytu a vlivu vad
FTA	Analýza stromu poruchových stavů
FTE	Ekvivalent plného pracovního úvazku (Full Time Equivalent)
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
IOD	Směrnice o interoperabilitě (Interoperability Directive)
IOP	Interoperabilita (Interoperability)
ITTAB	Mezinárodní sdružení dozorových orgánů lanových drah
IZS	Integrovaný záchranný systém
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
KN	Katastr nemovitostí
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
MU	Mimořádná událost
NIB	Vnitrostátní inspekční orgán
NoBo	Oznámený subjekt (Notified Body)
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
PHS	Pohyblivý hrot srdcovky
PO	Provozní obvod
PoE	Pool of expert
PRM	Technické specifikace pro interoperabilitu, které se týkají bezbariérového přístupu evropského železničního přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (Technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with reduced mobility)
PZM	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RSD	Směrnice bezpečnosti na železnicích (Railway Safety Directive)
SAF	Bezpečnost (Safety)
SD	Státní dozor
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury

SMS	Safety management systém
SO	Stavební objekt
SPB	Subjekt pro posuzování bezpečnosti
SRV	Síť radiová vlaková
SSV	Stavební správa Východ
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDD	Směrnice strojvedoucích (Train Drivers Directive)
TEN-T	Trans-European Transport Networks – Transevropská dopravní síť
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical Specification for Interoperability)
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UIC	Mezinárodní železniční unie (francouzsky „Union Internationale des Chemins de fer – UIC“, anglicky „International Union of Railways“)
ÚNMZ	Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví
UTK	URZAD TRANSPORTU KOLEJOWEGO – Úřad železniční dopravy
UTZ	Určená technická zařízení
UTZ/E	Určená technická zařízení elektrická
VB	Výpravní budova
ZPB	Zpráva o posouzení bezpečnosti
ŽP	Železniční přejezd
ŽST	Železniční stanice

ÚVOD

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách vstoupil v účinnost k 1. lednu 1995, kdy k tomuto datu také vznikl Drážní úřad. Cílem Drážního úřadu byl výkon činnosti drážního správního úřadu v oblasti železnice. Po vstupu České republiky do Evropské unie a postupným přejímáním evropského práva do české legislativy, se činnost Drážního úřadu postupně rozšiřovala a v současné době plní roli vnitrostátního bezpečnostního úřadu v České republice pro oblast železnice. Jedním z úkolů úřadu je také zpracovat výroční zprávu o své činnosti za rok 2020, 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 Směrnice o bezpečnosti železnic;
- zkušenostech železničních podniků a provozovatelů infrastruktury s uplatňováním příslušných CSM.

Zpráva vychází z ustanovení článku 18 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, který byl do podmínek legislativy České republiky transponován § 49e odst. 6 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů 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, ve znění pozdějších předpisů.

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici za uplynulé období roku 2020.

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 úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy za uplynulý kalendářní rok.

Z celkového počtu 128 dopravců a 8 provozovatelů dráhy celostátní nebo regionální, posloužily zaslané zprávy, jako podklad pro vytvoření výroční zprávy za Drážní úřad. V roce 2020 ukončil svou činnost 1 dopravce a dalších 15 nových vzniklo.

Organizační schéma Drážního úřadu je uvedena v příloze E.

Výroční zpráva o bezpečnosti je vyhotovena v českém jazyce a je zveřejněna na webových stránkách Drážního úřadu (www.ducr.cz) a dále na stránkách Evropské agentury pro železnici (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/AnnualReport/search_results.aspx).

1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE

1.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2020 svůj plán v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2021 pokračuje ve vykonávání této činnosti u dalších provozovatelů drah a dopravců.

1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY

V souvislosti s udržením a zlepšením stavu bezpečnosti je pozornost dlouhodobě zaměřena na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty.

- A. Modernizace tranzitních železničních koridorů a dalších 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 SŽ. 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. 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 stanicích a zastávkách.
- E. Dosáhnout jednotného povolení typu vozidla a jednotného osvědčení o bezpečnosti železničních podniků posílením funkce Evropské agentury pro železnice (ERA).
- F. Postupně dosáhnout celoodvětvového přístupu k osvědčení o bezpečnosti v odvětví železniční dopravy na základě stávajících přístupů provozovatelů infrastruktury a železničních podniků a zhodnotit možné zavedení evropské normy.

- G. Posílit úlohu Evropské agentury pro železnice v oblasti bezpečnosti železniční dopravy, zejména pokud jde o její dohled nad národními bezpečnostními opatřeními přijatými vnitrostátními bezpečnostními orgány a jejich postupnou harmonizaci.
- H. Zjednodušit pravidla pro intermodální přepravu nebezpečného zboží za účelem zajištění interoperability mezi různými druhy dopravy.
- I. Z důvodu dlouhodobě vyššího počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech, vyplývajících z analýzy mimořádných událostí, pokračují i v roce 2021 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, Ministerstva dopravy, Drážního úřadu i ostatních institucí věnována značná pozornost s cílem snižování počtu úrovnových železničních přejezdů a vybavování železničních přejezdů vyšším stupněm zabezpečení.

V průběhu roku 2020 probíhala stavební činnost nejen na tranzitních železničních koridorech, ale i ostatních tratích. Například:

- Na III. tranzitním železničním koridoru na stavbě „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr se postupně zaváděl zkušební provoz.
- Na IV. TŽK byl po provedeném zkušebním provozu vydán kolaudační souhlas na stavbu „Modernizace trati Ševětín – Veselí n/L., I. část, úsek Ševětín – Horusice“ a „Modernizace trati Veselí n/L. – Tábor, II. část, úsek Veselí n/L. – Doubí, 1. etapa Veselí n/L. – Soběslav“.
- V průběhu roku bylo dokončeno zavádění zkušebního provozu na stavbě „Uzel Plzeň, 3. stavba, přesmyk domažlické trati“.
- V roce 2020 byla provedena kolaudace železničního mostu v km 1,429 regionální dráhy Pňovany – Bezdrůžice (prováděného unikátní technologií otáčení spojené staré a nové konstrukce mostu).
- Dále byl povolen časově omezený zkušební provoz tunelu mezi Plzní a Ejpovicemi pro provozní zkoušky rychlostí 200 km/h.
- V roce 2020 vydal Drážní úřad stavební povolení na další část kompletní přestavby uzlu Plzeň, a to „Uzel Plzeň, 5. stavba, Lobzy – Koterov“, dále na rekonstrukci historického mostu přes přehradu Orlík na trati Tábor – Písek.

- V uplynulém roce Drážní úřad, ve zvýšené míře, vedl stavební řízení na doplňování závor u železničních přejezdů se světelným zabezpečovacím zařízením.
- Dokončení I. žel. koridoru v traťovém úseku Lanžhot (ČR) – Kúty (SR)“ – stavební povolení vydáno dne 9. ledna 2020, stavby by měla být dokončena do 31. prosince 2022.
- „Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, 1. etapa“ – stavební povolení vydáno dne 17. března 2020, stavba by měla být dokončena do 31. prosince 2021.
- „Dětmarovice – Petrovice u Karviné- státní hranice PR, BC“ – stavební povolení vydáno dne 16. dubna 2020, stavba by měla být dokončena do 31. května 2022.
- „D 55 5506 Napajedla – Babice, 3. etapa“ – stavební povolení vydáno dne 20. dubna 2020, stavba by měla být dokončena do 31. prosince 2022.
- “D55 (R55) 5507 Babice - Staré Město“ – rozsahu Železniční most v km 140,480 přes přivaděč Staré Město atd. – stavební povolení vydáno dne 15. června 2020, stavba by měla být dokončena do 31. prosince 2023.
- „Rekonstrukce mostních objektů na tratích Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem, Hanušovice – Lichkov a Hanušovice – Mikulovice“ – stavební povolení vydáno dne 29. května 2020, stavba by měla být dokončena do 31. prosince 2021.
- „Ústí nad Orlicí-Brandýs nad Orlicí, původní stopa, BC-postup 2020“ – stavební povolení vydáno dne 12. srpna 2020, stavba by měla být dokončena do 30. března 2023.
- „Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí, původní stopa, BC-postup 2020“ – stavební povolení vydáno dne 5. října 2020, stavba by měla být dokončena do 31. března 2023.
- „Elektrizace a zkapacitnění trati Šumperk – Libina (mimo) – stavební povolení vydáno dne 8. října 2020, stavba by měla být dokončena do 30. června 2023.
- „Elektrizace a zkapacitnění trati Libina – Uničov“ – stavební povolení vydáno dne 15. října 2020, stavba by měla být dokončena do 30. června 2023.
- „Výstavba odbočky Rajhrad“ – společné povolení vydáno dne 2. listopadu 2020, stavba by měla být dokončena do 30. června 2022.
- „Výstavba R110 kV na TNS Ostrava Svinov“ – stavební povolení vydáno dne 11. listopadu 2020, stavba by měla být dokončena do 30. listopadu 2022.
- „Elektrizace trati Zábřeh-Šumperk“ – 1. část – rozhodnutím ze dne 26. listopadu 2020 povolena změna stavby před jejím dokončením.
- „Zvýšení trakčního výkonu TNS Čebín“ – společné povolení vydáno dne 21. prosince 2020, stavba by měla být dokončena do 31. prosince 2022.

Zajímavé stavby zkolaudované v roce 2020:

- „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim-Tišnov“ – stavba dána do užívání kolaudačním souhlasem ze dne 3. února 2020.
- “Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ – část stavby SO 22-16-01 žst. Třinec, železniční spodek v úseku km 312,300-312,750, SO 22-17-01 žst. Třinec, železniční svršek v úseku km 312,300-312,750, SO 23-16-01 Třinec – Český Těšín, železniční spodek v úseku km 312,300-312,750 a SO 23-17-01 Třinec – Český Těšín, železniční svršek v úseku km 312,300-312,750 (poslední stavební objekty) dána do užívání kolaudačním souhlasem ze dne 24. února 2020.
- „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou“ – stavba dána do užívání kolaudačním rozhodnutím dne 26. března 2020.
- „Úpravy rádiových sítí SRV na tratích D3-SSV“ – stavba dána do užívání kolaudačním souhlasem ze dne 7. dubna 2020 v rozsahu:
 - PS 101 SRV na trati 322B Moravské Budějovice-Jemnice,
 - PS 102 SRV na trati 325B Studenec-Křižanov,
 - PS 103 SRV na trati 325C Havlíčkův Brod-Humpolec,
 - PS 201 SRV na trati 3045B Zborovice-Kroměříž,
 - PS 202 SRV na trati 304D Velké Karlovice-Vsetín,
 - PS 203 SRV na trati 304G Rožnov pod Radhoštěm-Valašské Meziříčí,
 - PS 204 SRV na trati 312C Hanušovice-Staré Město pod Sněžníkem,
 - PS 205 SRV na trati 312D Lipová Lázně-Javorník ve Slezsku,
 - PS 206 SRV na trati 313A Kostelec na Hané-Olomouc,
 - PS 207 SRV na trati 313B Senice na Hané-Červenka a SRV na trati 313C Litovel předměstí-Mladeč,
 - PS 209 SRV na trati 313D-Prostějov hlavní nádraží – Chornice,
 - PS 210 SRV na trati 316B Vizovice-Otrokovice,
 - PS 301 SRV na trati 306B Studénka-Bílovec,
 - PS 302 SRV na trati 307B Hlučín-Opava východ,
 - PS 303 SRV na trati 307C Chuchelná-Kravaře ve Slezsku,
 - PS 304 SRV na trati 307D odb. Moravice-Svobodné Heřmanice,
 - PS 306 SRV na trati 312G Osoblaha-Třemešná ve Slezsku,
 - PS 401 SRV na trati 314E Chornice-Třebovice v Čechách,
 - PS 405 SRV na trati 512D Štítý-Dolní Lipka.

- „GSM-R Kolín – Havlíčkův Brod – Křižanov – Brno“ – dílčí části jsou postupně dávány do trvalého užívání – kolaudačním souhlasem ze dne 14. května 2020, kolaudačním souhlasem ze dne 30. listopadu 2020.
- „DOZ Ostrava Svinov – Petrovice u Karviné st. hranice a Dětmárovice (mimo) - Mosty u Jablunkova st. hr., I. etapa“ – stavba byla dána do užívání kolaudačním souhlasem ze dne 11. prosince 2020.
- „Rozšíření železničního přejezdu (P7983) v km 123,284 trati Vlárský průsmyk-Staré Město u U. H. o přechod pro pěší“ – stavba byla dána do užívání kolaudačním souhlasem ze dne 29. června 2020.

Přejezdy:

Byla vedena řízení o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdů, zejména na tratích:

- Valašské Meziříčí – Frýdek-Místek,
- Český Těšín – Frýdek-Místek,
- Brno – Veselí nad Moravou v úseku Blažovice – Nesovice.

1.3 SHRUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI

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

1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ

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

Od 16. června 2019 je agentura ERA odpovědná za vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti, pokud oblast činnosti zahrnuje více než jeden členský stát, který do uvedeného data transponoval Směrnici (EU) 2016/798. Vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, které odložily provedení nového právního rámce o jeden rok, nadále vydávali bezpečnostní osvědčení v souladu se Směrnicí 2004/49/ES do 16. června 2020. Česká republika měla datum

transpozice od 16. června 2020. Vzhledem k mimořádné a nepředvídatelné situaci způsobené rozšířením onemocnění COVID-19 čelily některé členské státy potížím při dokončování legislativních prací v daných lhůtách pro provedení. Na základě Směrnice Evropského parlamentu a rady (EU) 2020/700 ze dne 25. května 2020, kterou se měnila směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu, uvědomila Česká republika agenturu a Komisi o prodloužení lhůty. Na základě této skutečnosti se termín posunul na 31. října 2020. Drážní úřad se průběžně připravoval na tyto změny.

Také v roce 2020 pokračovaly intenzivní kontrolní činnosti u dalších provozovatelů dráhy celostátní a regionálních drah a dopravců.

- 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.
- Snaha uzákonit MLS do právních národních předpisů (Monitoring licencí strojvedoucích).
- 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 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, 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 2020 zaevidováno:

- počet nehod: 91;
- počet úmrtí: 34;
- počet vážně zraněných: 60.

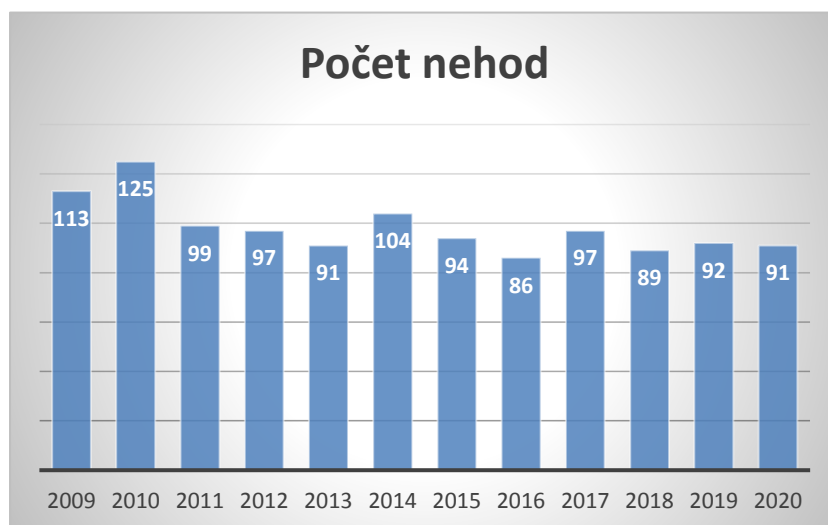
V Tabulce 1 jsou uvedené nejdůležitější ukazatelé za sledované období.

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
2019	92	30	50
2020	91	34	60

Poznámka: Podklady jsou získány z výročních zpráv, které byly předloženy provozovateli celostátních drah nebo regionálních drah podle § 22 odst. 2 písm. e) zákona o dráhách ke dni 30. 6. 2021. Podrobný přehled o nehodách za rok 2020 je v *Příloze A*, který je nedílnou součástí této zprávy.

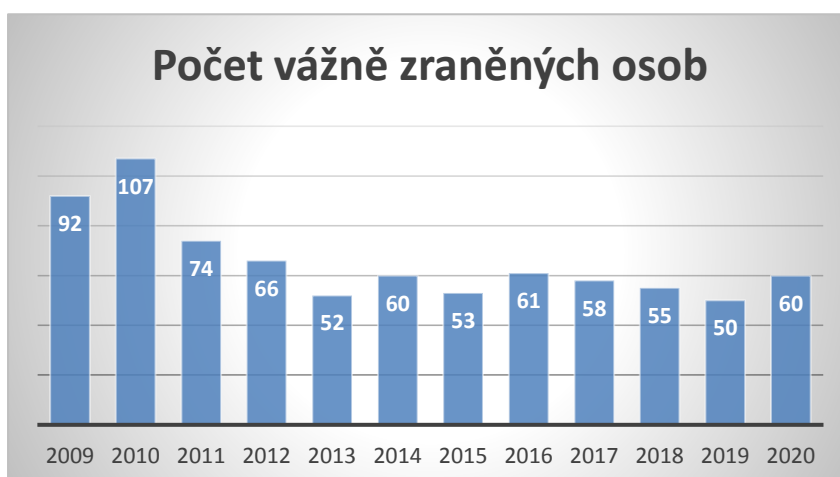
Graf 1 – Počet nehod za sledované období



Graf 2 – Počet usmrcených osob za sledované období



Graf 3 – Počet vážně zraněných osob za sledované období

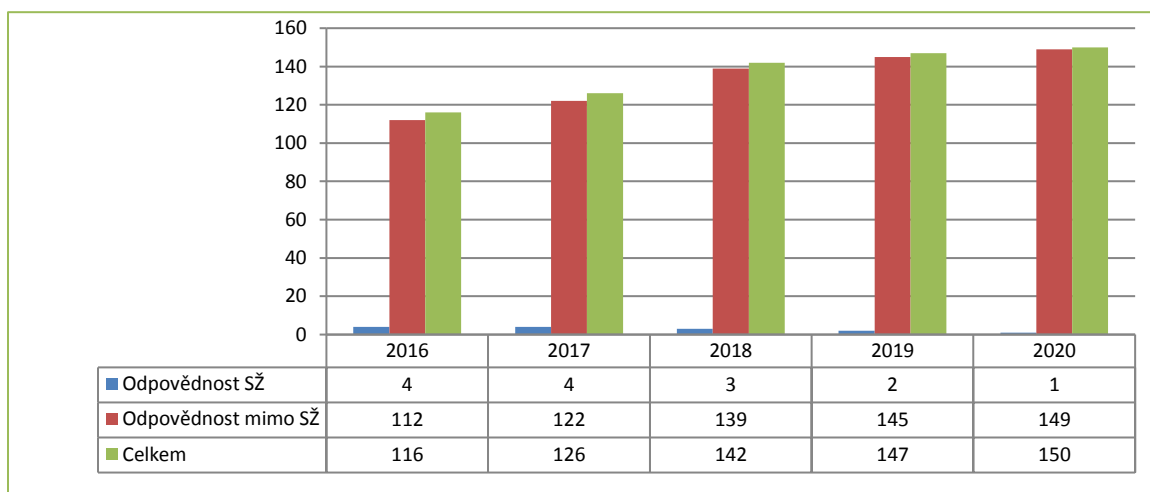


Z analýzy vyplývá, že z dlouhodobého hlediska dochází ke stagnaci počtu nehod. V roce 2020 došlo v porovnání s předešlým rokem k mírnému poklesu počtu nehod o 1,1 %. Při nehodách podle definic uvedených ve Směrnici Komise 2009/149/ES bylo usmrceno 34 osob (s vyloučením sebevražd) a vážně zraněno bylo 60 osob.

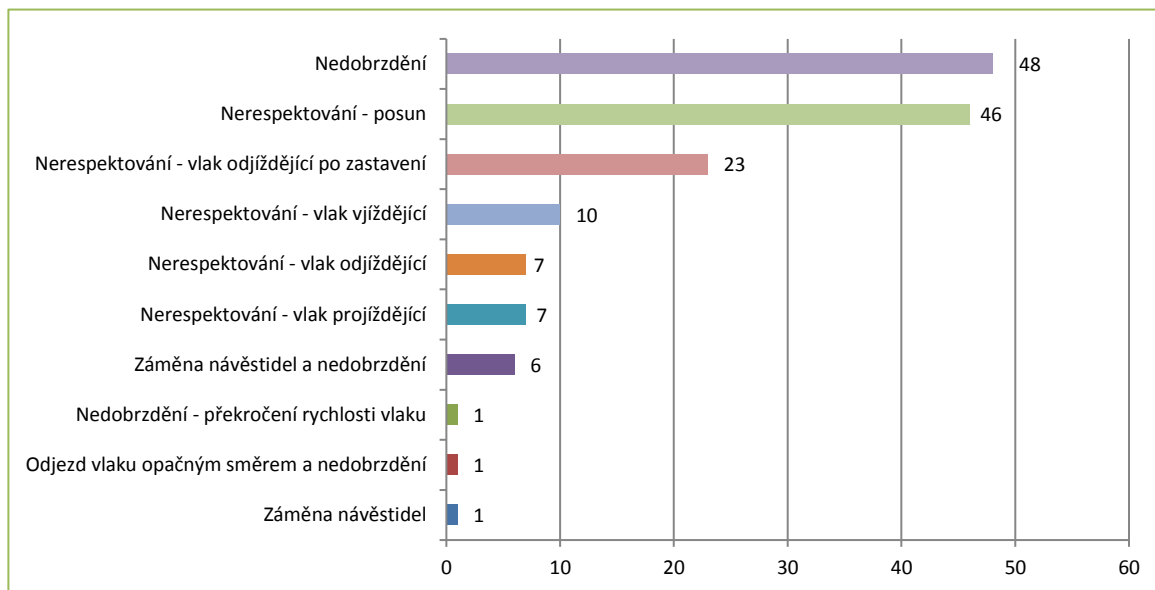
Pro úplnost uvádíme souhrnné údaje ze statistiky SŽ. Při střetech na železničních přejezdech s osobou, která nerespektuje zásady bezpečného pohybu v obvodu dráhy, dochází k výraznému omezení a narušení pravidelnosti drážní dopravy. Většinu nehod na železničních přejezdech způsobují účastníci silničního provozu, který nerespektují a především porušují ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákona o dráhách.

Nedovolená jízda drážních vozidel za návěstidla zakazující jízdu, kde se eviduje celkem 150 MU. Porovnáním s předchozím obdobím se jedná o nárůst o 3 MU a jedná se nejvyšší počet za sledované období.

Graf 4 – nedovolených jízd DV za návěstidla zakazující jízdu v letech 2016 až 2020

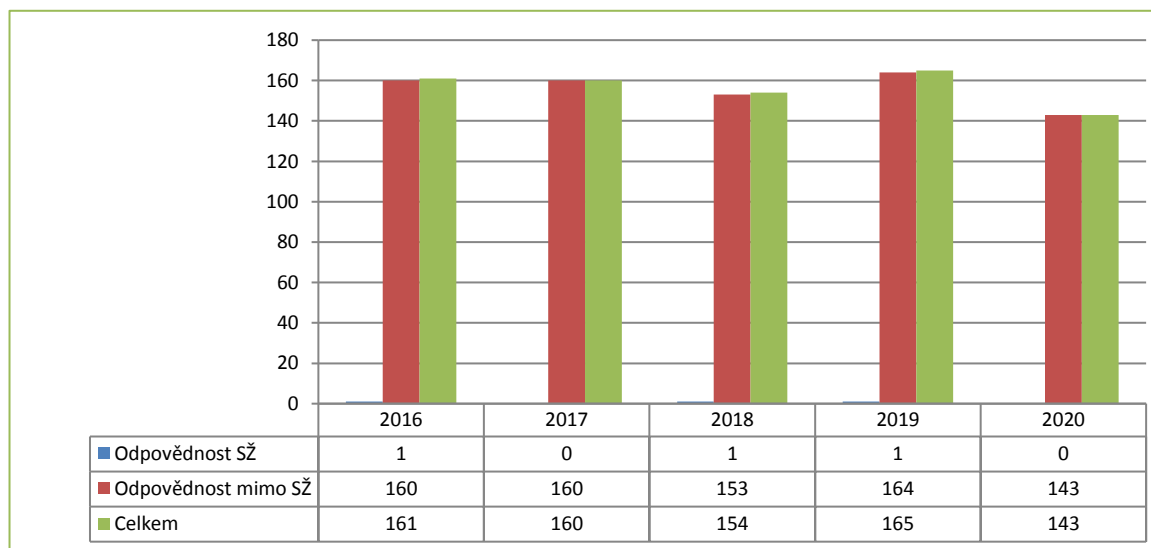


Graf 5 – nedovolených jízd DV za návěstidla zakazující jízdu v roce 2020 podle důvodů projetí



Střetnutí drážních vozidel s účastníky silničního provozu na železničních přejezdech, kde této kategorii se eviduje celkem 143 MU. Porovnáním s předchozím obdobím se jedná o pokles o 22 MU a nejnižší počet za sledované období. Z celkového počtu 40 usmrčených osob jich 18 jednalo v sebevražedném úmyslu.

Graf 6 – střetnutí na železničních přejezdech v letech 2016 až 2020



Tabulka 2 – střetnutí na železničních přejezdech v roce 2020 podle jejich zabezpečení

2020	Počet MU	Výstražné kříže	PZS bez závor	PZS se závorami	PZM
MU	143	53	60	29	1
usmrčeno	40	11	13	15	1
zraněno	93	39	43	11	0

2.2 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ

V Tabulce 3 je uveden seznam bezpečnostních doporučení obdržených od vnitrostátního inspekčního orgánu (Dražní 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 dražní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách. Od 1. 4. 2017 vešla v platnost změna č. 319/2016 Sb. (novela zákona o dráhách), kde se změnil § 53e odst. 4. Jednalo se o novou formu úpravy závěrečné zprávy ze šetření. K podstatné změně došlo u bezpečnostních doporučení, kde Dražní úřad na základě těchto doporučení musí přijmout odpovídající opatření a informovat o tom Dražní inspekci do 12 měsíců. Dražní 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. Za rok 2020 obdržel Dražní úřad celkem 23 bezpečnostních doporučení od Dražní inspekce, které využil k přijetí odpovídajících opatření.

Tabulka 3 – postup aplikace bezpečnostních doporučení za rok 2020

1 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 12. 9. 2019 mezi železničními stanicemi Hněvčeves a Všestary, železniční přejezd P5391 v km 16,178. Zde došlo ke střetnutí vlaku Os 5505 s osobním automobilem.</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> 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. <u>Obecnímu úřadu Sovětice:</u> Zajistit provedení opravy povrchu účelové komunikace na parcelním pozemku číslo 589/1 s cílem odstranit výtluk nacházející se v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu P5391, a to ve směru jízdy do obce Sovětice.	K druhé části bezpečnostního doporučení (výtluk v účelové komunikaci ve správě SŽ) vyzval Drážní úřad č. j. DUCR – 8685/20/Lv ze dne 13. 2. 2020 k odstranění výtluhu. SŽ odpověděla dopisem č.j. 20470/2020 – SŽDC – GŘ – O 18 ze dne 25. 3. 2020, že povrch komunikace byl uveden do řádného stavu dne 17. 9. 2019.

2 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 28. 6. 2019 v dopravně D 3 Vysoké Mýto na výhybce č. 1 v km 7,489. Podstatou mimořádné události bylo vykolejení vlaku Os 15048.</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> V návaznosti na již dříve vydané bezpečnostní doporučení obsažené ve Zprávě o výsledcích šetření mimořádné události, č. j.: 6-1527/2018/DI, ze dne 5. 3. 2019, přijmout vlastní opatření, které ve spolupráci s provozovatelem drah železničních, kategorie regionální, zajistí, aby u výhybek se samovratným přestavníkem na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy poježděných vlaky, jež jsou osazeny světelným návěstidlem výhybky se samovratným přestavníkem, byla aktivní návěst „Jízda zajištěna“ navěstěna daným světelným návěstidlem doplněna o aktivní návěst zakazující jízdu pro případ, kdy výhybka v samovratném režimu není správně přestavena v přednostní poloze. Přijmout vlastní opatření, které zajistí úpravu (rozšíření) stávajícího způsobu nabývání základních obecných znalostí, dovedností a postupů, nezbytných pro řízení drážního vozidla a výkon činnosti strojvedoucího, o povinné absolvování výcviku pro získání prvotních praktických návyků řešení situací vyžadujících okamžitou reakci na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků, a to ještě před započatím praktického jízdního výcviku při řízení jízdy vlaku. Přijmout vlastní opatření, které zajistí „přemístění“ stávající záklopky záchranné brzdy v kabině strojvedoucího drážních vozidel řady 814 a 914 z pravé strany ovládacího pultu stanoviště strojvedoucího nebo zřízení duplicitní záklopky záchranné brzdy na takové místo, aby ji mohla v situaci bezprostředního ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy snadno použít také druhá osoba v kabině strojvedoucího sedící na nouzovém sedadle nebo stojící vlevo vedle osoby řídící drážní vozidlo.	Provozovatel dráhy SŽ a dopravce České dráhy, a.s., byly dopisem č. j. DUCR - 8687/20/Lv ze dne 13. 2. 2020 vyzváni k přijetí opatření ve smyslu bezpečnostního doporučení. Provozovatel dráhy ve svém dopise č. j. 20830/2020- SŽDC – GŘ – O 14 ze dne 26. 3. 2020 odpověděl, že v rámci úprav v dopravně D3 Vysoké Mýto bylo návěstidlo Sv1 doplněno o svítlnu červené barvy pro možnost budoucího ověření technického řešení návěsti zakazující jízdu pro případy, kdy výhybka v samovratném režimu není správně přestavena v přednostní poloze. Vzhledem k tomu, že aplikace této změny vyžaduje nemalé úpravy v obvodech technického dohledu výhybky v samovratném režimu, ověření denní a noční viditelnosti navržené návěsti a úpravu v podmínkách organizování a řízení drážního provozu lze možné první nasazení předpokládat, v rámci ověřovacího provozu, ve druhé polovině roku 2020. České dráhy, a.s., svým dopisem č. j. 0508/20 - O 18 z 31. 3. 2020 odpověděly, že s odvoláním na bezpečnostní doporučení, je prováděna analýza směřující ke zvážení a případnému přijetí vlastních opatření k zamezení či minimalizaci vzniku obdobné mimořádné události. Nebylo možné analýzu dokončit. Další vývoj Drážní úřad sledoval a na základě urgency obdržel dne 24. 6. 2020 od ČD pod č. j. 1987/20-012 „Opatření po MU ze dne 28. 6. 2019“, kde dopravce sděluje, že oslovili DPOV s cílem zajistit technické řešení zdvojení záklopky záchranné brzdy na stanovišti strojvedoucího vozidel řady 814 a 914. Po schválení této změny bude tato změna nařízena a bude realizována na všech vozidlech uvedených řad v rámci oprav vyšších stupňů.

3 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 30. 7. 2019 mezi odbočkou Moravice a dopravnou D3 Hradec nad Moravicí, železniční přejezd P7812 v km 4,982. Zde se střetl vlak Os 23477 s nákladním automobilem.</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti a předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí a železničních přejezdů bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely.	Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale SŽ, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení. Prioritou by měly být přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi. Smyslem uvedeného opatření je na železničních přejezdech zvýšení, resp. udržení, právními předpisy požadované úrovně bezpečnosti drážní dopravy a bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a zejména pak eliminování, resp. snížení rizik spojených s nedisciplinovaným chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích v místě křížení pozemní komunikace a železniční dráhy v úrovni kolejí. Dalším cílem opatření je předcházení vzniku obdobným mimořádným událostem. Situace na citovaném přejezdu je komplikovaná tím, že v rámci obchvatu Otice by měl být přejezd změněn na přechod pro pěší. Předělávat přejezd na světelný se závorami by bylo vzhledem k obchvatu neekonomické. Proto Drážní úřad podpořil návrh Drážní inspekce na trvalé omezení rychlosti na tomto přejezdu. Pod č. j. DUCR – 67079/19/Wo ze dne 29. 11. 2019 vyzval SŽ o omezení traťové rychlosti. Z dopisu provozovatele dráhy č. j. 76425/2019 – GŘ – SŽDC – O 13 ze dne 10. 12. 2019 je patrné, že trvalé omezení rychlosti je zavedeno od 1. 1. 2020. Na přejezdu byla od 15. 11. 2019 zavedena v obou směrech pomalá jízda 30 km/h.

4 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 13. 4. 2019 na Vlečce – přístav Mělník. Podstatou mimořádné události byla nezajištěná jízda posunového dílu, následná srážka s odstaveným drážním vozidlem, vykolejení 4 drážních vozidel a požár drážních vozidel.</i> Dopravcem taženého posunového dílu bylo ČD Cargo, a.s. Drážní inspekce ve svých závěrech konstatuje, že zásadní příčinou mimořádné události bylo: Nedodržení technologických postupů pro kontrolu správného postavení posunové cesty vedoucím posunu. Nedodržení technologických postupů pro řízení hnacího drážního vozidla strojvedoucím. Jako přispívající faktory Drážní inspekce uvádí: Nedodržení jízdy podle rozhledových poměrů, mj. nepřizpůsobení rychlosti jízdy posunového dílu. Nesledování návěstí a nejednání podle zjištěných skutečností. Drážní inspekce v návaznosti na zákon o dráhách, svěřené pravomoci bezpečnostní doporučení nevydala, nicméně považuje za nutné upozornit Drážní úřad, provozovatele dráhy a dopravce, že při šetření bylo zjištěno nedodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu. Tyto nedostatky jsou zaznamenány v poslední době u více mimořádných událostí.	Drážní úřad vzhledem k výše uvedenému (přes skutečnost, že bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí uloženo) vyzval pod č. j. DUCR – 16665/20/Lv dne 24. 3. 2020 dopravce ČD Cargo, a.s., k přijetí zásadních opatření k předcházení nebo eliminaci počtu těchto mimořádných událostí. A to i vzhledem k již přijatým opatřením vůči svým zúčastněným zaměstnancům, které však mají z velké části pouze restriktivní charakter. Dopravce ČD Cargo, a.s., pod č.j. 45/2020- KPR ze dne 28. 4. 2020 na výzvu reagoval rozsáhlým opatřením a uložením dalších třech úkolů na oblast tematických kontrol, kontrolní jízdy na stanovišti strojvedoucího a na používání radiostanic, technickou kvalitu radiostanic a dodržování závazných slovních znění.

5 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 12. 2. 2018 mezi žst. Velké Březno a Ústí nad Labem-Střekov, na železničním přejezdu P2969 v km 434,211, kde došlo ke střetnutí vlaku Nex 55383 s osobním automobilem.</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> 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 P2969 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevena, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale SŽ, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení. Prioritou by měly být přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi. Smyslem uvedeného opatření je na železničních přejezdech zvýšení, resp. udržení, právními předpisy požadované úrovně bezpečnosti drážní dopravy a bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a zejména pak eliminování, resp. snížení rizik spojených s nedisciplinovaným chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích v místě křížení pozemní komunikace a železniční dráhy v úrovni kolejí. Dalším cílem opatření je předcházení vzniku obdobným mimořádným událostem.

6 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 25. 8. 2019 na dráze tramvajové na území města Olomouce, kolej č. 2, v traťovém úseku vedeném po pozemní komunikaci ul. 1. máje, na zastávce U Dómu (směr Neřetín). Při MU došlo k nezajištěné (samovolné) a posléze neřízené jízdě tramvajového vlaku ve směru spádu dráhy, v jejímž průběhu došlo navíc ke srážce s odstaveným silničním motorovým vozidlem.</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> Přijetí vlastního opatření, které zajistí, aby na všech vyrobených drážních vozidlech typové řady EVO (EVO 1 a EVO 2), u nichž zapojení ovládání kolejnicových neadhezních elektromagnetických brzd odpovídá provedení dle technických podmínek „TP 6-07-EVO1-01/06-DPMO“ motorového jednočládkového jednosměrného bezbariérového tramvajového vozidla EVO 1, resp. „TP 6-07-EVO1-01/03-DPMO“ motorového jednočládkového jednosměrného oboustranného bezbariérového tramvajového vozidla EVO 1/O, platných od 10. 5. 2017, byly provedeny úpravy zapojení jističů FA11 a FA13 a zapojení ovládání kolejnicových neadhezních elektromagnetických brzd tak, aby tyto brzdy bylo možné aktivovat i při vypnutém řízení (za podmínky zapnutí vozových baterií). Všechna drážní vozidla typové řady EVO (EVO 1 a EVO 2) byla pro případ, kdy se nedostaví odpovídající brzdný účinek mechanické – elektrohydraulické kotoučové brzdy pro zastavení drážního vozidla a jeho zajištění proti pohybu, vybavena mechanickými prostředky k zajištění vozidel proti pohybu, např. zajišťovacími klíny.	Drážní úřad pod č. j. DUCR – 25462/20/Lv ze dne 11. 5. 2020 požadoval od všech dopravních podniků, které provozují tramvaje typové řady EVO (EVO 1 a EVO 2), aby přijaly obě bezpečnostní doporučení a zajistily jejich praktickou realizaci. Na vědomí byl požadavek zaslán také příslušným drážním správním úřadům pro tramvajovou dráhu. Z reakcí příslušných dopravních podniků je patrné, že bezpečnostní doporučení bylo přijato a prakticky realizováno.

7 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 23. 2. 2019 v železniční stanici České Budějovice, v obvodu osobního nádraží, staniční kolej č. 1, v km 213, 331.</i> Příčinou mimořádné události byl nefunkční brzdový systém hnacího drážního vozidla zapříčiněný technickou závadou (vzduchovou netěsností) jeho brzdové jednotky (brzdových jednotek). <u>Drážnímu úřadu:</u> „Přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci kontroly možné instalace nesprávných pryžových manžet pístů brzdových válců brzdových jednotek hnacích drážních vozidel, především řady 362, 363, 162 a 163 u všech dopravců, a to z důvodu změny jejich vlastností vlivem mrazu (ztuhnutí a zmenšení průměru pod potřebou mez) a při spolupůsobení opotřebení – kavitace (korozního napadení feriticko-perlitické uhlíkové oceli) pracovních stěn brzdových válců zásadního propouštění tlakového vzduchu z brzdových válců do ovzduší“.	Drážní úřad v souladu s § 54 odst. 1 zákona o dráhách, který dohlíží na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a s cílem předcházet vzniku obdobných mimořádných událostí, rozšířil bezpečnostní doporučení Drážní inspekce o tyto řady lokomotiv: 150, 151, 263, 371 a 372. Také tyto řady lokomotiv používají pryžové manžety pístů brzdových válců brzdových jednotek. Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je předejít možnému opakování selhání brzdových systémů hnacích drážních vozidel, která by ve svém důsledku, za změněných podmínek, mohla vést ke vzniku vážných nehod. Drážní úřad pod č. j. DUCR – 30490/20/Lv ze dne 1. 6. 2020 vyzval všechny dopravce, kteří při provozování drážní dopravy využívají vyjmenované řady lokomotiv uvedené v bezpečnostním doporučení Drážní inspekce a rozšířené o řady 150, 151, 263, 371 a 372, aby bezpečnostní doporučení přijali a zajistili jeho praktickou realizaci. Zprávu o tom, jak byla zajištěna praktická realizace bezpečnostního doporučení, požaduje Drážní úřad v termínu do 31. 7. 2020.

8 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 29. 3. 2019 v železniční stanici Veselí nad Moravou, kdy došlo k nezajištěné jízdě parní lokomotivy z vlečkové koleje č. 102 provozovatele dráhy – vlečky DPOV, a.s., na vlečkové koleje provozovatele dráhy – vlečky České dráhy, a.s., a na koleje provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, a následně srážce se zarážedlem a vykolejení.</i> Bezprostřední příčinou MU bylo, dle zjištění Drážní inspekce, zborcení přítokové roury (přivádějící páru k parnímu stroji lokomotivy) způsobené vnějším přetlakem a protržení stěny v oblasti jejího ztenčení. Bezpečnostní doporučení se týká dopravce České dráhy, a.s., a také ostatních dopravců, kteří při provozování drážní dopravy v České republice používají parní lokomotivy. <u>Drážnímu úřadu:</u> Přijetí vlastního opatření, které zajistí, aby: Minimálně v rámci konání prohlídek a zkoušek lokomotivních kotlů v provozu u všech jím v úvahu připadajících provozovaných parních lokomotiv byla provedena kontrola stavu (včetně měření tloušťky stěn) přítokových rour /přivádějících páru k parnímu stroji lokomotivy) a rovněž byl při těchto kontrolách vizuálně zjištěn vnější stav povrchu předmětných rour. Na základě vyhodnocení výsledků kontrol dle předchozího bodu zajistit výměnu nevyhovujících přítokových rour (přivádějících páru k parnímu stroji lokomotivy).	Drážní úřad, jako drážní správní úřad podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona o dráhách a v souladu s ustanovením § 53e odst. 4 zákona o dráhách pod č. j. DUCR – 31624/20/Lv ze dne 4. 6. 2020 vyzval všechny dopravce, kteří při provozování drážní dopravy využívají parních lokomotiv, aby bezpečnostní doporučení přijali a zajistili jeho realizaci. Zprávu o tom, jak byla zajištěna praktická realizace bezpečnostního doporučení, požaduje Drážní úřad v termínu do 31. 7. 2020.

Komplexně aktualizovat stávající vnitřní předpisy o provozování určených technických zařízení – lokomotivních kotlů nebo vydal nový, případně obecně platný vnitřní předpis o provozování určených technických zařízení, kam by se daly lokomotivní kotle zahrnout, v jejichž rámci bude zohledněn nepravdivý provoz lokomotivních kotlů a celková změna přístupu k jejich provozování a s tím související problematika jako například ochrana lokomotivních kotlů proti korozi, dodržování provozně technických parametrů podle technické dokumentace, uložení technické dokumentace, zápisy do tzv. „kotelní knihy“ atd. Aktualizace nebo vydání nových vnitřních předpisů dle předchozího bodu bylo provedeno nejpozději do doby nejbližšího podání žádosti o vydání osvědčení dopravce podle § 34h zákona o dráhách, kdy již tyto vnitřní předpisy budou k této žádosti přiloženy.	

9 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 16. 7. 2019 v železniční stanici Hořetice na železničním přejezdu P65, kdy došlo ke střetnutí vlaku R 1083 s osobním automobilem s následným vykolejením.</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> 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 P65 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. <u>Městskému úřadu Žatec, odboru dopravy a silničního hospodářství, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech pozemních komunikací III. třídy:</u> Doplnit dopravní značku A 31a „Návěstní deska“ dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“.	Opatření Drážního úřadu k vydanému bezpečnostnímu doporučení, k druhé části bezpečnostního doporučení zaslal Drážní úřad výzvu provozovateli dráhy SŽ pod č. j. DUCR - 26533/2020/Lv ze dne 14. 5. 2020. Provozovatel dráhy na výzvu reagoval č. j. 40214/2020- SŽ-GŘ – O18 ze dne 22. 6. 2020 s tím, že okamžitě doplní na přejezd výstražník, aby se zlepšila viditelnost výstrahy při vjezdu ze zatáčky ve směru od Hořetic. Výstražník bude, dle sdělení SŽ, aktivován hned v červnu 2020. Požadavek na doplnění závor byl uplatněn do plánu investic. Termín realizace se bude řídit prioritou ve vztahu k ostatním požadavkům na akce zvýšení bezpečnosti přejezdů.

10 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 6. 9. 2019 na železničním přejezdu P5674 v žst. Praha – Uhřetěves, v km 169,986. Příčinou mimořádné události bylo nedovolené vjetí soupravy na železniční přejezd P5674 v době, kdy byla dávana uživatelům pozemní komunikace světelná a akustická výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Příspívajícím faktorem bylo neopuštění prostoru železničního přejezdu – nepřeražení sklopeného závorového břevna před příjezdem vlaku.</i> Obdobné mimořádné události se opakují. Například dne 25. 3. 2004 došlo na stejném přejezdu P5674 ke střetnutí vlaku Os 9131 s jízdní soupravou, která uvázla na železničním přejezdu. Dne 24. 7. 2019 došlo opět na stejném přejezdu P5674 ke střetnutí vlaku Os 9171 s motocyklem uzavřeným mezi závorovými břevny, následkem bylo usmrcení řidiče motocyklu. Dne 22. 7. 2015 došlo v železniční stanici Studénka ke střetnutí vlaku Ex 512 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P6501. <u>Drážnímu úřadu:</u> Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky iniciovat změnu české technické normy ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění, tak, aby u železničních přejezdů zabezpečovaných světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením doplněným celými závorami, která se sklápějí polovičními břevny závor současně proti sobě a která po sklopení nezasahují před železničním přejezdem do jízdního pruhu pro opačný směr jízdy silničních vozidel, bylo přednostně uplatňováno postupné (sekvenční) sklápění polovičních břeven celých závor proti sobě v témže jízdním pruhu.	Na základě závěrů šetření Drážní inspekce a vydávaných bezpečnostních doporučení, považuje Drážní úřad za nutné, aby u železničních přejezdů zabezpečovaných světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením doplněným celými závorami, která se sklápějí polovičními břevny závor současně proti sobě a která po sklopení nezasahují před železničním přejezdem do jízdního pruhu pro opačný směr jízdy silničních vozidel, bylo přednostně uplatňováno postupné (sekvenční) sklápění polovičních břeven celých závor proti sobě v témže jízdním pruhu. Dne 3. 6. 2020 proběhlo na MD odboru 130 pracovní jednání k bezpečnostnímu doporučení Drážní inspekce. První část, týkající se sekvenčního sklápění závor, byla řešena výzvou Drážního úřadu provozovateli dráhy SŽ č.j. 31817/2020/Lv ze dne 8. 6. 2020. a) Doporučuje trvale provozovateli dráhy celostátní a regionální Správě železnic, státní organizace, u stávajících přejezdů (s vybavením popsáním výše) s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi, případně podle vlastního uvážení, co v nejvyšší míře zařazovat do plánu investic sekvenční sklápění polovičních břeven celých závor proti sobě v témže jízdním pruhu.

Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky iniciovat změnu české technické normy ČSN 34 2650 ed. 2 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění, tak, aby červenobílý návětní nátěr na vnitřní straně břevna celých závor byl nahrazen jiným (zákaz neevokujícím), resp. aby byl doplněn instrukcí, nabádající řidiče silničního motorového vozidla, z jakékoliv příčiny uzavřeného na železničním přejezdu mezi sklopenými závorovými břevny, k urychlenému opuštění železničního přejezdu přerážením břevna závory. <u>Magistrátu hl. města Prahy, jakožto příslušnému silničnímu správnímu úřadu:</u> Zajistit doplnění vodorovného dopravního značení v prostoru železničního přejezdu P5674, zejména pak doplnění dopravní značky V5 „Příčná čára souvislá“ v souladu s TP 133.	b) Požaduje trvale po provozovateli dráhy celostátní a regionální Správě železnic, státní organizace, u nově budovaných přejezdů, rekonstruovaných a modernizovaných, (s vybavením popsaným výše) vybavovat tyto přejezdy sekvenčním sklápěním polovičních břevna celých závor proti sobě v témže jízdním pruhu. Druhá část bezpečnostního doporučení, týkající se změny nátěrů vnitřních stran břevna, řeší dle dohody na poradě dne 3. 6. 2020 MD, odbor 130 s odborem 160 a skupinou BESIP. Drážní úřad bude i nadále postup MD sledovat.

11 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 29. 3. 2019 v žst. Kostelec u Heřmanova Městce na výhybce č. 2 v km 17, 721 vykolejilo hnací drážní vozidlo za jízdy vlaku Mn 83306.</i> Bezprostřední příčinou MU byla jízda vlaku Mn 83306 přes výhybku č. 2, jejíž pravý jazyk byl po provedených opravných pracích v nevyhovujícím technickém stavu. K zásadní příčině Drážní inspekce zařadila neodborně provedené obroušení jazyka po jeho navaření ze strany zhotovitele a nedodržení technologických postupů zaměstnancem provozovatele dráhy, vázaných ke kontrolní činnosti při přebírání opravných prací od zhotovitele – nezjištění nevyhovujícího stavu jazyka výhybky č. 2 po obroušení a nepřijetí opatření k zajištění bezpečnosti. Drážní inspekce stanovila ve své závěrečné zprávě o výsledcích šetření MU také příčinu v systému bezpečnosti, která spočívá v absenci jednoznačného a jednoduchého technologického postupu, ve kterém by byl shrnut jasný postup a jednoznačné požadavky na parametry přejímky jazyka po navaření a broušení. <u>Drážnímu úřadu:</u> S využitím výkonu svých pravomocí přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy, Správa železnic, státní organizace, a u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů drah na dráze železniční vytvoření jednotných a jasných technologických postupů pro výkon kontroly a měření jazyků výhybek po jejich navaření a broušení, a sjednocení do jednoho závazného dokumentu.	Drážní úřad vyzval č. j. DUCR - 35040/20/Lv ze dne 22. 6. 2020 všechny provozovatele drah k přijetí opatření k praktické realizaci bezpečnostního doporučení. Z následných reakcí provozovatelů drah uvádíme stanovisko Správy železnic, s. o.: Ve věci Opatření k realizaci bezpečnostního doporučení Drážní inspekce, pod čj.: DUCR- 35040/20/Lv ze dne 22. 6. 2020, a požadavku vydání konkrétního bezpečnostního doporučení u Správy železnic, státní organizace, Vám sdělujeme následující stanovisko. Používání technologie pro opravy lokálních vad jazyků výhybek navařováním bylo na základě našich zkušeností a v souvislosti s uvedenou mimořádnou událostí pozastaveno s účinností již od 1. 9. 2019. Ve výjimečných řádně odůvodněných jednotlivých případech lze udělit souhlas ředitele Odboru traťového hospodářství k opravě lokální vady navařením. V souhlasu budou pro každý jednotlivý případ stanoveny konkrétní požadavky na provedení a kontrolu opravy a podmínky následného provozování. <u>Závěr:</u> Kladné reakce obdržel Drážní úřad také od ostatních provozovatelů drah. Bezpečnostní doporučení při důsledné praktické realizaci splnilo svůj účel.

12 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 1. 10. 2019 na železničním přejezdu P7115 v žst. Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov v km 0, 645. Příčinou mimořádné události bylo nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P7115 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 4507 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením a nerespektování světelné a zvukové výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení řidičem osobního automobilu</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> 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 železničních přejezdů P7115 a P3926 zabezpečených 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 svým přípisem č. j. DUCR-34447/20/Lv ze dne 17. 6. 2020 vyzval provozovatele dráhy k přijetí opatření k praktické realizaci bezpečnostního doporučení Drážní inspekce. Ze stanoviska provozovatele dráhy uvádíme: doplnění obou přejezdů bylo uplatněno v návrzích samostatných staveb ke schválení Ministerstvem dopravy. <u>Závěr:</u> Bezpečnostní doporučení bylo provozovatelem dráhy akceptováno a jsou vytvořeny předpoklady k jeho praktické realizaci.

13 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 22. 10. 2019 mezi železničními stanicemi Blansko a Rájec-Jestřebí na železničním přejezdu P6803 v km 182,324. Příčinou mimořádné události bylo uvážnutí osobního automobilu v prostoru železničního přejezdu vpravo ve směru jízdy po předchozím sjetí z přejezdové vozovky.</i> Zásadní příčinou bylo nedodržení povinnosti řidiče osobního automobilu přizpůsobit své chování a způsob jízdy při účasti na provozu pozemních komunikací dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám a výhledu z vozidla. Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, uložené Městskému úřadu Blansko a Drážnímu úřadu se týká úpravy stávajícího vodorovného dopravního značení. <u>Drážnímu úřadu:</u> Zajistit provedení úpravy stávajícího vodorovného dopravního značení před železničním přejezdem P6803 ve směru jízdy od obce Dolní Lhota a rozšířit v odpovídající vzdálenosti před, přes a za tímto přejezdem, vodorovné dopravní značení o dopravní značku č. V4 „Vodící čára“.	Drážní úřad vyzval zúčastněné organizace č. j. DUCR-31886/20/Lv dne 8. 6. 2020 k přijetí opatření k naplnění bezpečnostního doporučení. Ze stanoviska Správy železnic, s.o. uvádíme: Z výše uvedeného bezpečnostního doporučení se provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, týká část zřídit v prostoru přejezdu vodorovné dopravní značení č. V4 „Vodící čára“. Požadavky na vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích jsou dány jednak TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích a dále VL 6.2 Vybavení pozemních komunikací – Vodorovné dopravní značky. Dle Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), však přejezd není pozemní komunikací. Platná legislativa neumožňuje v prostoru železničního přejezdu vodorovné dopravní značení zřizovat. <u>Závěr:</u> Bezpečnostní doporučení nebylo možno prakticky realizovat.

14 – Bezpečnostní doporučení

Mimořádná událost ze dne 28. 7. 2019 mezi železničními stanicemi Chodová Planá a Mariánské Lázně v km 422, 162.

Zásadní příčinou mimořádné události bylo, dle závěrečné zprávy Drážní inspekce, porušení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce strojvedoucím vlaku Pn 64520 nedodržením nejvyšší dovolené rychlosti nařízené neproměnným návěstidlem rychlostník N s návěstí „Traťová rychlost“ s číslicí „30“. Dále Drážní inspekce stanovila bezprostřední příčinu a přispívající faktory vzniku mimořádné události.

Na základě stanovené příčiny a všech okolností vzniku mimořádné události, vydala Drážní inspekce rozsáhlé bezpečnostní doporučení pro Drážní úřad. Z důvodu předcházení obdobným mimořádným událostem proto Drážní úřad přijal vlastní opatření směřující k realizaci bezpečnostních doporučení u provozovatelů drah a dopravců v České republice.

Bezpečnostní doporučení pro dopravce:

Vytvoření řídicího aktu (systému) k zajištění bezprostředního zjištění a přijetí opatření u osob řídící drážní vozidlo, které se prokazatelně neseznámily se změnami stavebně technických parametrů drah, které mají přímý vliv na zajištění bezpečnosti drážního provozu, a to ještě před uvedením drážního vozidla do pohybu.

Zvážit zkrácení stanovené lhůty platnosti znalosti traťových poměrů u osob řídících drážní vozidlo, a to ve vztahu ke skutečnosti, že v současné době dochází na českých železnicích k mnoha rekonstrukcím, optimalizacím a výstavbám, které mají za následek mnoho změn stavebně technických parametrů drah a staveb na dráze s přímým vlivem na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy.

Bezpečnostní opatření

Dražní úřad, jako dražní správní úřad podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona o dráhách a v souladu s ustanovením § 53e odst. 4 zákona o dráhách vyzval č. j. DUCR – 43420/20/Lv ze dne **30. 7. 2020** všechny provozovatele dražní dopravy v České republice **k přijetí opatření pro zabezpečení praktické realizace bezpečnostního doporučení Dražní inspekce.**

Ze souborů stanovisek dopravců, vesměs s pozitivní reakcí na bezpečnostní doporučení, uvádí Dražní úřad stanovisko dopravce ČD Cargo:

Prokazatelné seznámení osoby řídící dražní vozidlo se změnami stavebně technických parametrů drah je v prostředí ČDC kromě stanovení povinnosti interními normami též zajištěno funkcí pracovního tabletu, kdy potvrzení uživatelem o prokazatelném seznámení s takovými dokumenty je nutnou podmínkou pro odeslání informace provozovateli dráhy o připravenosti vlaku k odjezdu. Aktuálně jsou prověřovány možnosti zřízení softwarové podpory pro zjednodušení možnosti kontroly ze strany nadřízených a kontrolujících zaměstnanců ČDC.

Lhůta platnosti znalosti traťových poměrů je na infrastruktuře ve správě Správy železnic, státní organizace, obecně stanovena vnitřním předpisem SŽDC D1 Dopravní a návětní předpis, článek 284 (citace článku: „Znalost traťových a místních poměrů se musí obnovovat u těch zaměstnanců, kteří nevykonávali na příslušné trati (ve stanici) dopravní službu déle než 12 měsíců“). Pokud provozovatel dráhy provádí ve zvýšené míře činnosti, které mají ve svém důsledku přímý vliv na bezpečnost a plynulost dražní dopravy, měl by adekvátně prověřit rozsah těchto činností a případně upravit tuto lhůtu. ČDC jako jedno z preventivních opatření k této MU a bezpečnostnímu doporučení připravuje aplikaci do pracovního tabletu, která má s využitím grafického zobrazení a doprovodného zvukového signálu na trvale změněné stavebně technické parametry osobu řídící dražní vozidlo upozorňovat.

Dále Dražní úřad, jako dražní správní úřad podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona o dráhách **doporučil** (mimo bezpečnostní doporučení Dražní inspekce, k vlastnímu využití) provozovatelům dražní dopravy:

Aby v rámci svých pravomocí zajistili, že přijatý systém bezpečnosti, zejména pak způsob posuzování rizik a přijímání opatření pro usměrňování rizik, bude prováděn tak, aby jejich obecně stanovené postupy a metody byly aplikovány efektivněji i na konkrétní provozní situace.

Iniciovat zlepšení vzájemné spolupráce a součinnosti provozovatelů drah s dopravci při usměrňování rizik, zejména v konkrétních případech, kdy dochází ke vzájemné interakci na společném rozhraní zasahujícím do provozování dráhy rizikem možného selhání lidského činitele při provozování dražní dopravy zaměstnanci dopravců, např. prostřednictvím konkrétních ustanovení ve Smlouvách o provozování dražní dopravy.

Dražní úřad, jako dražní správní úřad podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona o dráhách **upozornil** všechny provozovatele dražní dopravy v České republice na to, že:

V rámci udělování „Osvědčení dopravce“ bude Dražním úřadem vyžadováno, mimo jiné, předložení řídícího aktu (systému) k zajištění bezprostředního zjištění a přijetí opatření u osob řídící dražní vozidlo, které se prokazatelně neseznámily se změnami stavebně technických parametrů drah, které mají přímý vliv na zajištění bezpečnosti dražního provozu, a to ještě před uvedením dražního vozidla do pohybu. Řídící akt musí být zcela jednoznačně stanovený a pochybnosti vylučující způsob prokazatelného seznamování osob řídící dražní vozidlo.

Bezpečnostní opatření

V souvislosti s mimořádnými událostmi, které nastaly kumulovaně v měsíci červenci 2020 a v rámci systému bezpečnosti dle přílohy č. 1 vyhlášky 376/2006 Sb., v platném znění, bude v rámci udělování „Osvědčení dopravce“ Drážním úřadem vyžadován řídící akt (dokument, vnitřní předpis dopravce), který rozpracoval Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě (rozvržení pracovní doby strojvedoucích a posunovačů, případně jiných provozních zaměstnanců, přestávky na jídlo a oddech, nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami, nepřetržitý odpočinek v týdnu, atd.). Řídící akt musí obsahovat odpovědnou osobu dopravce, která za předmětné záležitosti za provozovatele drážní dopravy odpovídá.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo v zásadě všemi dopravci přijato a realizováno. Někteří dopravci odmítli zkracovat doby platnosti TTP.

15 – Bezpečnostní doporučení

Mimořádná událost ze dne 17. 1. 2020 v dopravě D3 Krásný Jez na výhybce č. 1sv v km 37,485.

Příčinou mimořádné události bylo nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávané světelným návěstidlem Sv1 před vjezdem na výhybku č. 1sv dopravní D3 Krásný Jez. Zásadní příčinou bylo nedodržení technologických postupů stanovených provozovatelem dráhy a nesledování návěstidla Sv1 a nejednání podle zjištěných skutečností – nezastavení vlaku Os 7122 před výhybkou č. 1sv a nekontrolování jejího správného postavení.

Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce pro Drážní úřad se týká úpravy elektronického ovládacího a diagnostického systému REMONTE 98, kterou má zajistit ve spolupráci s provozovatelem drah.

Drážnímu úřadu:

„V návaznosti na již dříve vydaná bezpečnostní doporučení č. j. 720/2016/DI, ze dne 9. 11. 2016, přijmout vlastní opatření, které ve spolupráci s provozovatelem drah železničních, kategorie regionální, zajistí úpravu elektronického ovládacího a diagnostického zařízení systému REMONTE 98 tak, aby ztráta přednostní polohy výhybky se samovratným přestavníkem byla indikována nejen optickým způsobem na obrazovce monitoru jednotného obslužného pracoviště, ale také zobrazením okna poruchových hlášení a jejich výpisem, a dále akustickým způsobem“.

Bezpečnostní opatření

Drážní úřad vyzval č. j. DUCR – 43106/20/Lv ze dne **29. 7. 2020** všechny provozovatele regionálních drah k plnění bezpečnostního doporučení.

Ze stanoviska Správy železnic uvádíme:

1. V drtivé většině případů ztráty informace o přednostní poloze u výhybek se samovratným přestavníkem (dále také jen ztráta polohy) jde o správnou funkci zařízení v reakci na jízdu kolejových vozidel, či obsluhu výhybky při posunu. Pouze vlastní ztráta přednostní polohy u výhybek se samovratným přestavníkem bez vyhodnocení dalších skutečností není poruchou.

2. Pokud by při každé ztrátě polohy docházelo k indikaci jako při poruše, musel by obsluhující zaměstnanec u každého takového stavu posuzovat, zda se o poruchu jedná či nikoli. Takové funkční chování by s ohledem na předpokládanou vyšší četnost poruchových hlášení obsluhujícího zaměstnance mimo jiné vedlo k rutinnímu potvrzování poruchových hlášení, které by ve svém důsledku mohlo přispět k chybnému vyhodnocení konkrétní situace při vzniku skutečné poruchy a případně přehlednutí z pohledu možných bezpečnostních rizik závažnější poruchy na jiném prvku. Skutečnost, že velké množství poruchových hlášení vede k chybným reakcím obsluhujících zaměstnanců, byla v železničním provozu opakovaně potvrzena. Proto vždy sledujeme taková konkrétní řešení, u kterých je počet poruchových hlášení přenášných na pracoviště obsluhujících zaměstnanců minimalizován pouze na ty bezpodmínečně nutné.

3. S ohledem k výše uvedeným skutečnostem, aby změnou v systému zabezpečení nebyla zvýšena pravděpodobnost selhání ze strany obsluhujícího zaměstnance a tím pravděpodobně i snížena celková bezpečnost, sledujeme uvedené doporučení aplikovat odchylně a to následovně. Skutečnost, zda se jedná o poruchu nebo běžný provozní stav nebude vyhodnocovat obsluhující zaměstnanec, ale vlastní zabezpečovací zařízení, které až po vyhodnocení poruchy bude na pracovišti obsluhy indikovat poruchový stav standardním způsobem. Při ztrátě polohy bude porucha vyhodnocena, až pokud doba ztráty polohy přesáhne maximální předpokládanou dobu. Pro stanovení této doby je rozhodující funkční chování / zpoždění vlastního samovratného přestavníku a parametry vlaku (maximální délka vlaku a jeho předpokládaná rychlost), který může v dotčeném úseku trati být. Porucha nebude také vyhodnocena, nebude-li výhybka zapnuta do samovratného režimu. Popsané řešení předpokládáme aplikovat postupně s ohledem na aktuální možnosti infrastruktury. Nasazení uvedeného řešení bude vyžadovat nejen změnu vlastní technologie REMOTE 98, ale i změnu na zabezpečení dotčené výhybky a vyžádá si změnu dimenze kabelu (položení nového kabelu), popsané řešení totiž požaduje zajistit dostupnost nezávislých informací o koncové přednostní poloze výhybky a zapnutí výhybky do samovratného režimu.

Závěr:

Na bezpečnostní doporučení bylo příslušnými provozovateli kladně reagováno.

16 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 22. 1. 2019 mezi železničními stanicemi Vesec u Liberce – Jablonec nad Nisou, železniční přejezd P5508 v km 5, 446, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 2652 s nákladním automobilem.</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> Vzhledem ke skutečnosti, že došlo k opakovaným uvážnutím silničních motorových vozidel na železničních přejezdech, které byly po významné opravě nebo přestavbě schválené, aniž by bylo ověřeno splnění všech platných norem včetně ČSN 73 6380, aby byl zajištěn plynulý průjezd silničních vozidel, resp. aniž by byl železniční přejezd správně označen odpovídajícím dopravním značením o omezení provozu silničních vozidel na pozemní komunikaci na přejezdu, přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci: 1) Úpravy systému bezpečnosti tak, aby provozovatel dráhy dokázal porovnáním se skutečným stavem kriticky hodnotit údaje o kategorii a funkční třídě pozemní komunikace získané od správce pozemní komunikace. 2) Systematického zjišťování kategorie a funkční třídy (skupiny) pozemní komunikace, včetně zajištění dokladování způsobu získání této informace. 3) Kontroly, zda dopravní značení před železničními přejezdy odpovídá kategorii a funkční třídě (skupině) pozemní komunikace, a kontroly plnění opatření stanovených při společných prohlídkách železničních přejezdů.	Drážní úřad vyzval č. j. DUCR – 10826/21/Lv ze dne 23. 2. 2021 provozovatele celostátní dráhy k plnění bezpečnostního doporučení. <u>Závěr:</u> Bezpečnostní doporučení bylo provozovatelem dráhy akceptováno a postupně realizováno.

17 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 20. 8. 2019 na vlečce TSS Lovosice kolej 421a, hala Malá výtopna.</i> Zásadní příčinou mimořádné události bylo, dle závěrečné zprávy Drážní inspekce, nepozornost výpravčí 2 železniční stanice Lovosice při obsluze staničního zabezpečovacího zařízení, kdy nevědomou chybou – omylem postavila posunovou cestu ze staniční koleje č. 5 žst. Lovosice na vlečku „TSS Lovosice“, tzn. do místa (na dráhu), které zaměstnanec řídící posun při sjednávání posunu nestanovil. Výpravčí 2 neprovedla kontrolu správného postavení posunové cesty, zda je posunová cesta postavena k místu stanovenému při sjednání posunu zaměstnancem řídícím posun, tzn. na vlečku „Vlečka AWT – Lovosice“. Dále Drážní inspekce stanovila bezprostřední příčinu a přispívající faktory vzniku mimořádné události. <u>Bezpečnostní doporučení pro provozovatele dráhy celostátní a regionální:</u> U provozovaných a nově do provozu uváděných staničních zabezpečovacích zařízení 3. kategorie — elektronických stavědel zajistí, aby při stavění jízdních cest pro jízdy drážních vozidel přes styk vzájemně zaústěných drah, uskutečňovaných formou posunu, kdy se konec posunové cesty nachází na jiné dráze, byla pro potvrzení povinně dokumentovaných úkonů obsluhy vždy zabezpečovacím zařízením vyžadována sekvence znaků, tzv. potvrzovací sekvence, obsahující název nebo číslo dráhy, na níž se konec jízdní cesty nachází. <u>Bezpečnostní doporučení pro dopravce:</u> Zajistit, aby jednotné technologické postupy, jež jsou prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy dopravce Advanced World Transport, a.s. (od 2. 10. 2019 PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.), resp. ostatních dopravců v České republice, obsahovaly sled bezpečnostních zásad pro obsluhu brzdového, popř. pískovacího zařízení drážních vozidel osobou řídící drážní vozidlo, které při jízdě vlaku nebo posunu za zhoršených povětrnostních či adhezních podmínek zajistí snížení rychlosti drážních vozidel nebo jejich bezpečné zastavení na požadovaném místě, a to započítáním brzdění včas s předstihem menším brzdícím účinkem, resp. podpořením odvalování kol použitím pískovacího zařízení, pokud je tímto zařízením drážní vozidlo vybaveno.	Drážní úřad vyzval č. j. DUCR-57579/20/Lv ze dne 8. 10. 2020 provozovatele dráhy celostátní a všechny dopravce, provozující drážní dopravu na území České republiky pod č. j. 57588/20/Lv ze dne 8. 10. 2020 k plnění bezpečnostního doporučení. <u>Závěr:</u> Z reakcí provozovatele dráhy a dopravců je patrné, že bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

18 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 21. 2. 2020 mezi žst. Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou, železniční přejezd P4571. Zde se střetl vlak Os 15655 s nákladním automobilem.</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> 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, a to vč. železničního přejezdu P4571, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely.	Opatření Drážního úřadu k vydanému bezpečnostnímu doporučení v obecné poloze: je řešeno zaslaným sdělením SŽ pod č. j. 29316/18/Wo ze dne 22. 5. 2018 ve věci „Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, zařazení závorových břeven do plánu investic u stávajících PZZ vybavených světelným a zvukovým výstražným zařízením“. Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale SŽ, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení. Prioritou by měly být přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi. Smyslem uvedeného opatření je na železničních přejezdech zvýšení, resp. udržení, právními předpisy požadované úrovně bezpečnosti drážní dopravy a bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a zejména pak eliminování, resp. snížení rizik spojených s nedisciplinovaným chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích v místě křížení pozemní komunikace a železniční dráhy v úrovni kolejí. Dalším cílem opatření je předcházení vzniku obdobným mimořádným událostem. <u>Závěr:</u> Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno.

19 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 6. 1. 2018 srážka vlaku Sv 6095 s posunovým dílem a vykolejení v žst. Česká Lípa hlavní nádraží, kde došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za návěstidlo Se16 v km 45, 255 a k jeho vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Sv 6095. Následně došlo ke srážce Sv 6095 s posunovým dílem a k vykolejení motorového vozu vlaku Sv 6095.</i> <u>Dražnímu úřadu:</u> V rámci monitorování stavu bezpečnosti a vlastní kontrolní činnosti se zaměřit na dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu včetně rádiové komunikace jednotlivými zúčastněnými zaměstnanci a na kontrolní činnost provozovatelů dráhy a dopravců týkající se této oblasti. Zajistit zvýšení kontrolní činnosti týkající se dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu včetně rádiové komunikace ze strany zúčastněných provozovatelů dráhy a dopravců.	Dražní úřad vyzval č. j. DUCR-57666/20/Lv ze dne 9. 10. 2020 provozovatele dráhy celostátní a všechny ostatní provozovatele drah a dále všechny dopravce, provozující drážní dopravu na území České republiky pod č. j. 57651/20/Lv ze dne 9. 10. 2020 k plnění bezpečnostního doporučení. <u>Závěr:</u> Z reakcí provozovatelů drah a dopravců je patrné, že bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

20 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 27. 4. 2020 mezi dopravnou D3 Heřmanova Hut' a železniční stanicí Nýřany, na železničním přejezdu P647 v km 1,856. Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P647 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 27413.</i> <u>Drážnímu úřadu:</u> Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti a předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí a železničních přejezdů, a to včetně železničního přejezdu P647, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny. Přijetí opatření, které zajistí, že u železničního přejezdu P647, zabezpečeného v současné době pouze výstražným křížem, bude dopravní značení na tomto železničním přejezdu bezodkladně dovybaveno žlutozeleným retroreflexním podkladem. Přijetí opatření, které zajistí, že v rozhledových polích pro řidiče silničních vozidel u železničního přejezdu P647 nebudou přilehlá obhospodařovaná pole osévaná plodinami, které svou výškou omezují rozhled na dráhu, tj. že pro řidiče silničních vozidel budou ve všech kvadrantech železničního přejezdu zajištěny rozhledové délky.	Drážní úřad vyzval č. j. DUCR – 59004/20/Lv ze dne 14. 10. 2020 provozovatele celostátní dráhy k plnění bezpečnostního doporučení. Ze stanoviska Správy železnic, s.o., uvádíme: Na základě výzvy Drážního úřadu k jednotlivým bodům bezpečnostního doporučení sděluji, že: 1. Správa železnic, Stavební správa západ připravuje investiční akci „Revitalizace a elektrizace trati Nýřany – Heřmanova Hut'“ řešící celou trať Nýřany (mimo) – Heřmanova Hut' (včetně). V rámci této investiční stavby je řešen i přejezd P647. Přejezd bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami, třídy PZS 3 ZBLI (dle ČSN 34 2650). V současné době je na tuto investici schválený Záměr projektu stavby Centrální komisí MD (datum schválení 02. 06. 2020) a bylo zahájeno zpracování Dokumentace pro územní řízení. Předpokládaný termín realizace stavby je 10/2026 – 11/2027.

	2. Drážní úřad Plzeň nedoporučil vzhledem k přehlednosti tohoto železničního přejezdu označit přejezd P647 DZ A32a) s retroreflexním žlutozeleným podkladem. Toto řešení je určeno pro nepřehledné a jinak zvlášť nebezpečné přejezdy. Městský úřad Nýřany, Odbor dopravně-správních agend měl přijmout opatření týkajících se svislého dopravního značení (A 30, A 31a, A31b, A31c), které se má doplnit žlutozeleným retroreflexním podkladem a vodorovného dopravního značení [V18, V15/A32a) a A30]. Dle sdělení MěÚ Nýřany bylo zahájeno správní řízení ve věci úprav dopravního značení. 3. V roce 2012 byla vyzvána společnost ZEAS Puclice a.s. obhospodařující přilehlé polnosti u železničního přejezdu P647 o zajištění „Rozhledových polí pro řidiče silničních vozidel“ a to tím, že nebudou přilehlá pole osévána plodinami, které svou výškou omezují rozhled na dráhu. Zajištění rozhledových polí je pravidelně kontrolováno zaměstnanci SŽ, OŘ Plzeň, Správy tratí Plzeň. <u>Závěr:</u> Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno.

21 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 16. 5. 2020 mezi žst. Hnojník a Dobrá u Frýdku-Místku, na přejezdu P8324 v km 125,250.</i> Příčinou mimořádné události bylo nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P8324 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 12818, způsobené jednáním řidičky osobního automobilu, která na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nezastavila vozidlo na takovém místě, aby měla náležitý rozhled na trať a nepřesvědčila se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet. Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, uložené Drážnímu úřadu se týká doplnění přejezdu P8324 o zabezpečovací zařízení světelné a doplnění o závorová břevna. Současně ukládá opatřit výstražné kříže, včetně dopravní značky P6 retroreflexním fluorescenčním žlutozeleným podkladem. <u>Drážnímu úřadu:</u> Co nejrychlejší realizace změny způsobu zabezpečení železničního přejezdu P8324, a to z důvodu dopravního momentu překračujícího hodnotu 10 000, jenž při zohlednění výhledové padesátirázové intenzity dopravního proudu má hodnotu až 28 800, tak, aby v návaznosti na již dříve vydaná bezpečnostní doporučení Drážní inspekce byl předmětný železniční přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným doplněným závorovými břevny, - aby do doby změny zabezpečení železničního přejezdu P8324 byly jeho výstražné kříže, vč. svislých dopravních značek P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ opatřeny retroreflexním fluorescenčním žlutozeleným podkladem.	Drážní úřad vyzval č. j. DUCR – 63449/20/Lv ze dne 4. 11. 2020 provozovatele celostátní dráhy k plnění bezpečnostního doporučení. Ze stanoviska Správy železnic, s. o., uvádíme: Na základě výzvy Drážního úřadu k jednotlivým bodům bezpečnostního doporučení sděluji: 1. V plánu investiční výstavby Správy železnic je změna zabezpečení železničního přejezdu P8324 v železničním kilometru 125,250 na trati Český Těšín – Frýdek Místek zařazena pod názvem „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8324 v km 125,250 na trati Český Těšín – Frýdek Místek“. 2. Dne 30. 10. 2020 byla ze strany Správy železnic provedena na železničním přejezdu P8324 v železničním kilometru 125,250 na trati Český Těšín – Frýdek-Místek výměna dopravního značení (dopravních značek P6 – Stůj, dej přednost v jízdě a A32a – Výstražný kříž jednokolejný) za značky opatřené retroreflexním fluorescenčním žlutozeleným podkladem. <u>Závěr:</u> Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

22 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 23. 8. 2019 mezi železničními stanicemi Mimoň – Zákupy, na železničním přejezdu P3395 v km 94,623.</i> Příčinou mimořádné události bylo nedovolené vjetí jízdní soupravy na železniční přejezd P3395 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 6606 a byla dávana světelná a zvuková výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením. <u>Drážnímu úřadu:</u> Ve spolupráci s příslušnými provozovateli drah se přednostně, plošně a intenzivně zaměřit na problematiku železničních přejezdů, u kterých je hranice nejbližší křižovatky vzdálena od nebezpečného pásma přejezdu méně než 30 m, a pokud nejdou zrušit ani řešit mimoúrovňovým křížením dráhy s pozemní komunikací, alespoň na nich systematicky zvyšovat bezpečnost např. využitím opatření popsaných v bodě 4.2.1. této závěrečné zprávy.	Drážní úřad vyzval č. j. DUCR – 63649/20/Lv ze dne 4. 11. 2020 provozovatele celostátní dráhy k plnění bezpečnostního doporučení. Ze stanoviska Správy železnic, s.o., uvádíme: Správa železnic se soustavně a intenzivně zabývá oblastí zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech, jak dokumentuje přiložená Koncepce snižování nehodovosti na železničních přejezdech Správy železnic. Koncepce snižování nehodovosti na železničních přejezdech Správy železnic reaguje na požadavek zvyšování bezpečnosti a provozní spolehlivosti dopravy jak železniční, tak také bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Dokument stanovuje nástroje ke snižování nehodovosti, které spočívají ve zvyšování stupně zabezpečení přejezdů včetně využívání moderních technologií, rušení a nahrazování přejezdů, úpravě pozemních komunikací v oblasti přejezdů a prevence. Prioritně se zvyšuje stupeň zabezpečení u přejezdů, které jsou vyhodnoceny jako potenciálně rizikové. Jedná se o doplnění výstražných světél, instalaci závorových břeven a také nově o technologii kompozitových břeven s LED diodami. V období 2020 – 2022 bude zvýšena úroveň zabezpečení téměř u 500 přejezdů. <u>Závěr:</u> Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

23 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
<i>Mimořádná událost ze dne 27. 11. 2019 v železniční stanici Praha – Běchovice, kde vlak Pn 57506 nezastavil před odjezdovým návěstidlem S0a, které návěstidlo návěst zakazující jízdu.</i> <u>Ministerstvu dopravy ve spolupráci s Drážním úřadem:</u> Iniciovat změnu a doplnění obsahu bodu 1.7 přílohy 3 k vyhlášce č. 16/2012 Sb., a to o informování o relevantních mimořádných událostech, ke kterým došlo na vymezené dráze nebo její části (přičemž je důležité nevztahovat je pouze k jednomu dopravci, ale ke všem vzniklým mimořádným událostem na dané dráze).	Stanovisko Drážního úřadu, zaslané pod č. j. DUCR-69335/20/Lv ze dne 30. 11. 2020 na MD, k bezpečnostnímu doporučení Drážní inspekce: Příloha č. 3 k vyhlášce MD č. 16/2012 má název „Rozsah a obsah podrobných znalostí a dovedností a postupů k prokázání zvláštní odborné způsobilosti pro řízení na vymezené dráze nebo její části a rozsah a obsah školení k získání příslušných znalostí, dovedností a postupů“. Bezpečnostní doporučení se tedy týká druhé části z názvu přílohy, a to „rozsah a obsah školení k získání příslušných znalostí, dovedností a postupů“. Drážní úřad podporuje myšlenku informovat strojvedoucí o relevantních mimořádných událostech. Pojem relevantní mimořádné události Drážní úřad chápe jako mimořádné události, ze kterých se mohou strojvedoucí poučit a především kterých se musí na vymezené dráze vyvarovat. Jedná se také o mimořádné události, které se opakují (např. nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu, srážka drážních vozidel, srážka drážního vozidla s překážkou, srážka drážního vozidla se zařízením dráhy, střetnutí na přejezdu, střetnutí mimo přejezd, roztržení vlaku, poškození sběrače nebo trakčního vedení). Za irelevantní mimořádnou událost Drážní úřad považuje např. sražení osoby v průjezdném průřezu (především v případě sebevražedného konání). To je jev zcela nahodilý a nelze jej predikovat ani se na tuto skutečnost připravit.

	Rozšíření obsahu školení strojvedoucích o záležitosti mimořádných událostí Drážní úřad považuje za systémovou preventivní činnost, a proto doporučuje Ministerstvu dopravy začlenit bezpečnostní doporučení Drážní inspekce do bodu 1. 7. (mimořádné události) přílohy č. 3 vyhlášky č. 16/2012 „Vyhláška o odborné způsobilosti osob řídících drážní 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“.

Závěrem je třeba konstatovat, že převážná část BD spočívá v doplnění PZZ břevny. Dražní 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, PLÁN A ROZHODOVÁNÍ

V roce 2020 vykonávali pověření pracovníci Drážního úřadu, mimo další činnosti, státní dozory ve věcech drah se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů 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 vyžadovat 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 Drážní úřad 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.

Konkrétní kontrolní činnosti

V roce 2020 byla vykonávána kontrolní činnost jak sekcí stavební, tak sekcí provozně – technickou, která se z hlediska svého pracovního zaměření dělí na tři odbory a jejich 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 jeho prováděcími předpisy.

V roce 2020 bylo pověřenými pracovníky DÚ, **sekce stavební** provedeno **428** výkonů státního dozoru. Státní dozor byl zaměřen na plnění povinností vlastníků dráhy, provozovatelů dráhy a dopravců, stanovené právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Výkon státního dozoru byl s ohledem na stálý nárůst střetů silničních a drážních vozidel na železničních přejezdech především zaměřen na přejezdy. V oblasti železničních přejezdů byl výkon SD zaměřen zejména na zajištění rozhledových poměrů dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

Státní dozor byl prováděn rovněž se zaměřením na dodržování § 49e zákona o dráhách, zda u dráhy, která je součástí evropského železničního systému, při provozování a údržbě splňují strukturální a provozní subsystémy a jejich jednotlivé části základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti. Státní dozor byl zaměřen na plnění § 25 a § 26 vyhlášky č. 173/1995 Sb. včetně přílohy č. 1 k této vyhlášce, na tratích celostátních drah, které jsou dle § 3a zákona o dráhách součástí evropského železničního systému. V rámci státního dozoru nebyly v této oblasti zjištěny nedostatky, dokumentace, evidence, předepsaná měření a kontroly probíhají v časových intervalech stanovených ve vyhlášce č. 173/1995 Sb.

Dále byl výkon státního dozoru zaměřen zejména na provádění údržby a kontrol dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost (§ 20 odst. 1 zákona o dráhách), na plnění povinností provozovatele dráhy (§ 22 odst. 1 písm. d) a e) zákona o dráhách), dále na provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v souladu s ustanoveními přílohy č. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Na železničních tratích nebyly nedostatky zjištěny. Podle výsledků státního dozoru tramvajových tratí jsou i zde prohlídky pravidelně prováděny ve lhůtách stanovených vyhláškou a zjištěné závady jsou průběžně odstraňovány. V Olomouci v ulici 8. května bylo v zimním období zjištěno, že v důsledku velkých výkyvů počasí se na části tratí projeví závady na kolejovém svršku – zborcení koleje. V rámci výluk tramvajového provozu byly lokální závady ve zborcení koleje ve stanoveném termínu odstraněny.

Sekce provozně-technická vykonala v roce 2020 svými pověřenými pracovníky **204** státních dozorů včetně komplexních státních dozorů.

Odbor drážní dopravy a licencí vykonal (i ve spolupráci s ostatními odbornými útvary) 77 státních dozorů v roce 2020, z toho se zaměřením na plnění povinností dopravce 6 dozory, při jízdě vlaků celkem 38 dozorů. U společností České dráhy, a.s. a ARRIVA vlaky s.r.o. vykonal kontrolu systému bezpečnosti dopravce pro oblast strojvedoucích. Dále bylo vykonáno 25 dozorů na vlečkách a 6 státních dozorů s jiným zaměřením (např. akreditovaná střediska).

Počty státních dozorů byly významně ovlivněny epidemií COVID – 19 a hygienickými opatřeními. Zaměření výkonu státních dozorů a jiná kontrolní činnost zůstala zaměřena jako v předchozích letech. Kontroly se týkaly především plnění povinností provozovatele dráhy, dopravců a vlastníků dráhy.

Oddělení drážní dopravy a práv cestujících řešilo kontrolní činnost na předpisy provozovatelů, systémy bezpečnosti a bezpečné provozování drážní dopravy na celostátní a regionální dráze. Oddělení úředních povolení vykonávalo kontroly na vlečkách a oddělení způsobilosti osob na provádění zvláštní odborné způsobilosti u dopravců, doklady prokazující odbornou způsobilost strojvedoucích a akreditovaná střediska pro přípravu strojvedoucích. Odbor zvýšil počty státních dozorů v terénu na vlcích různých dopravců, především ve veřejné osobní dopravě.

Oddělení drážní dopravy a práv cestujících se zaměřilo na dráhu celostátní a dráhy regionální. Jednalo se především o kontrolu na systémy bezpečnosti, naplňování a dodržování předpisů jednotlivých provozovatelů, včetně jejich systému kontroly. Oddělení (odbor) ve spolupráci s ostatními odbornými útvary sekce provozně – technické provádělo státní dozory s komplexní kontrolou plnění povinností dopravce, systém zajišťování bezpečnosti a práv cestujících u dopravců s přepravou osob. Dále oddělení drážní dopravy a práv cestujících provádělo státní dozory se zaměřením na plnění povinností dopravce a systém zajišťování bezpečnosti u menších dopravců a stavebních společností, kde provozování drážní dopravy je podpůrným prvkem stavební činnosti na dráze. Tyto kontroly byly prováděny vlastními silami. Oddělení také provedlo několik kontrol vztahujících se k mimořádným událostem. Při státních dozorech byly zjištěny v některých případech nedostatky v oblasti neoznámení změn předpisů, neprovedení změn v předpisech vycházející ze změny legislativy, nedostatečné kontrolní činnosti, pozdní předložení dokladů o zdravotní nebo odborné způsobilosti zaměstnanců.

Oddělení úředních povolení a licencí zaměřilo svoji kontrolní činnosti především na plnění povinností provozovatele dráhy – vlečky, dopravců provozující drážní dopravu na vlečkách a povinnosti vlastníka vlečky. Na této činnosti spolupracoval celý odbor. Závady a nedostatky byly hlavně v oblasti označení dráhy, zajištění technické způsobilosti, provádění pravidelných prohlídek a měření dle platné legislativy, pozdní předložení dokladů o zdravotní nebo odborné způsobilosti zaměstnanců, chyby v předpisech a neoznámení změn údajů uvedených v úředním povolení a licencí k provozování drážní dopravy.

Oddělení způsobilosti osob v roce 2020 vykonalo celkem 15 státních dozorů u dopravců. Oproti roku 2019 došlo k nárůstům státních dozorů o 5. Státní dozory byly vykonány se zaměřením na odbornou a zdravotní způsobilost osob řídících drážní vozidla na dráze celostátní, regionální a vlečce. Pozornost byla věnována podkladům pro vydaná osvědčení strojvedoucího, provedených školení, zkoušek odborné způsobilosti, rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucích, záznamů o provedených kontrolách, průběhu zkoušek zvláštní odborné způsobilosti a činnost akreditovaných školicích středisek pro výcvik strojvedoucích. Z celkového počtu 15 státních dozorů byly 4 státní dozory ohlášené a 11 neohlášených, zaměřených na organizaci a průběh zkoušek zvláštní odborné způsobilosti strojvedoucích dle § 46j a § 46k zákona o dráhách. Při výkonech státních dozorů nebyly zjištěny závažné nedostatky.

Odbor drážních vozidel a ECM provedl za rok 2020 celkem 78 státních dozorů s přednostním zaměřením na údržbu a její provádění s namátkovou kontrolou vozidel, kontrolu provádění revizí a technických kontrol. V porovnání s předešlým rokem došlo k nárůstu pouze o 1 dozor. Počet vykonaných dozorů byl negativně ovlivněn omezeními, způsobenými pandemickou situací. 39 SD bylo provedeno se zaměřením na železniční vozidla, 23 SD na ECM a 6 SD na MHD. Velmi dobrá spolupráce trvá s odborem UTZ neelektrických a projevila se i na společně vedených státních dozorech a kontrolách. Pozitivní vliv těchto společných kontrol patrný u auditovaných subjektů a v oblasti přeprav nebezpečných věcí. Počet nedostatků v segmentu drážních vozidel a jejich provozování v nevyhovujícím technickém stavu se oproti předchozímu roku snížil. Opět byly zjištěny nesrovnalosti bez přímého vlivu na nedodržení bezpečného provozování drážní dopravy při vedení dokumentace k drážním vozidlům, ať již k 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 v některých případech pochybení, která byla následně napravena. Odbor se také zúčastnil komplexních dozorů organizovaných ODL.

Odbor určených technických zařízení vykonal státní dozory ve věcech drah u 65 dozorovaných subjektů.

Oddělení dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení (dále jen „DPTZ“) vykonalo v roce 2020 celkem státní dozory u 23 dozorovaných subjektů. Oddělení pevných

elektrických zařízení vykonalo v roce 2020 celkem státní dozory u 19 dozorovaných subjektů. Dále byly vykonány státní dozory v rámci komplexních dozorů prováděných odborem drážní dopravy a licencí provedených za účasti pracovníků oddělení DPTZ (vždy v odbornosti tlakových zařízení a zdvihacích zařízení).

V rámci samostatných státních dozorů konaných odborem UTZ v jednotlivých odbornostech byly provedeny u provozovatelů železničních drah a dopravců. Vzhledem ke kontrolní činnosti u dopravních podniků v minulých letech nebyl státní dozor vykonán žádný.

Oddělení RID a svařování celkem vykonalo 23 státních dozorů se zaměřením kontroly 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. Jednalo se i o kontroly v kolejišti provozovatele dráhy celostátní Správy železnic, státní organizace v obvodech PO Děčín, PO Beroun, PO Nymburk, PO Kolín a PO Kralupy nad Vltavou. Při výkonech kontrol se pozornost týkala především plnění požadavků stanovených pro železniční cisternové vozy, jejich značení ve smyslu kapitol 5.3 a 5.4 RID 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. Při kontrolách byly vesměs zjišťovány nedostatky, které přímo neohrožovaly provoz a přepravu nebezpečných věcí a které byly ve většině případů odstraněny během vlastní kontroly. Další kontroly byly provedeny v rámci komplexních dozorů řízených odborem drážní dopravy a licencí.

Výsledky státních dozorů za rok 2020 budou využity při zaměření státních dozorů DÚ pro rok 2021. V roce 2021 budou nadále pokračovat i následné státní dozory na základě vlastních zjištění.

Státní dozor ve věcech stavebního řádu

V roce 2020 byl proveden pracovníky sekce stavební Drážního úřadu téměř stejný počet výkonů státního dozoru ve věcech stavebního řádu. Předmětem výkonu státního dozoru dle stavebního zákona byl dohled nad dodržováním této právní úpravy, včetně souvisejících právních předpisů. V praxi to znamenalo kontrolu plnění podmínek rozhodnutí vydaných Drážním úřadem dle zákona č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kontrolu projektové dokumentace, hlavně

pak její kompletnosti, dále pak kontroly, zda jsou stavby užívány k účelu, ke kterému byly uvedeny do provozu příslušným povolením. Z velké části těchto výkonů šlo opět jako v předchozích letech o vydávání dokladů o existenci, popř. neexistenci staveb v rámci postupné konsolidace vlastnických vztahů k pozemkům a stavbám na nich ve vazbě na katastr nemovitostí.

Dozor nad výrobky

V roce 2020 byl uskutečněn odborem určených technických zařízení neelektrických podle ustanovení zvláštního právního předpisu dozor 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 byly provedeny 2 dozory, z toho 1 na novém zařízení a 1 u přemístěné lanové dráhy, a to na dílčí systémy a bezpečnostní prvky lanových drah v souladu s ustanovením čl. 39 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/424/EU.

U všech vykonaných dozorů u jednotlivých subjektů - výrobců a dodavatelů/distributorů zařízení nebylo nutné přikročit k uplatnění ochranné doložky či uložení sankcí.

3.1.2 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU

Výkon státních dozorů je prováděn na základě podnětů třetích stran, výstupů Drážní inspekce nebo na základě vlastních zjištění Drážního úřadu. Drážní úřad průběžně analyzuje a posuzuje rizika a výsledky státních dozorů ve všech oblastech svého působení.

3.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE

V roce 2020 byla uzavřena Dohoda o spolupráci mezi Dopravným úřadem a Drážním úřadem. Dále je vypracována předběžná dohoda s UTK a v současnosti práce na uzavření dohody finišují. Dohoda s EBA je v připomínkovém stavu. Rakouskému Ministerstvu Dopravy byl zaslán návrh dohody.

Vnitrostátní bezpečnostní orgány ze sousedních členských států EU koordinují dohled nad železničními podniky, které působí v obou státech, a nad provozovateli infrastruktury s přeshraniční infrastrukturou. Tato koordinace vychází z nařízení (EU) 2018/761, zejména článku 8 a Přílohy II. Koordinace mimo jiné zahrnuje pravidelnou výměnu příslušných

výsledků dohledu, možnost společného provádění auditů a kontrol a také komunikaci o budoucích záležitostech a metodách dohledu včetně strategie dohledu a plánu (plánů). Podrobnosti k této koordinaci dohledu jsou stanoveny v příloze 2 Dohody o spolupráci.

3.3 ZPŮSOBILOST

V uplynulých letech 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 online školení zaměřené na IV. železniční balíček (OSS, PoE, atd.) a workshopy s danou problematikou.

V oblasti přeprav nebezpečných věcí po železnici Drážní úřad, pod metodickým řízením Ministerstva dopravy, odboru 130, spolupracoval s Výborem znalců pro přepravu nebezpečných věcí při OTIF a Společným zasedáním ADR/RID/ADN při EHK OSN a OTIF. Zástupce Drážního úřadu z oddělení RID, odboru UTZ neelektrických se zúčastnil 2 společných zasedání RID/ADR/ADN a to na jaře v Bernu a na podzim v Ženevě předešlého roku. V rámci delegace ČR se zástupce DÚ zúčastnil jednání v plénu, tak i jednání pracovní skupiny „cisterny“, kde jsou projednávány změny kapitoly 6.8, oddílů 1.8.6 a 1.8.7, kde je DÚ pověřen rozhodnutím MD ČR č.j.: 87/2013-130-OST/1 k výkonu činnosti „příslušného úřadu“ pro RID v ČR. Předmětem zasedání bylo projednávání a participování na předpisové činnosti RID a z toho následné praktické zabezpečení úkolů vyplývajících pro přepravu nebezpečných věcí v cisternových železničních vozech a příslušná administrativně kontrolní činnost. Drážní úřad, oddělení RID, řídilo činnosti výboru RID při Drážním úřadu, zejména při projednávání a zpracovávání stanovisek a podnětů k navrhovaným úpravám Řádu RID na mezinárodní úrovni s ohledem na změny Řádu RID. Při účasti zástupce O 110 MD jsou pak návrhy projednávány i z hlediska silniční přepravy nebezpečných věcí.

Drážní úřad má stálého zástupce v pracovní skupině AdCo lanových drah (Nařízení 2016/424/EU) informačního a výstražného systému Evropské komise CIRCA. Informační systém slouží k vzájemnému oznamování a poskytování informací o opatřeních podle ochranných doložek mezi členskými státy. V roce 2020 za Českou republiku nebyla poskytnuta žádná informace do této databáze, jelikož nastalé události nemají evropský charakter a význam. Byly však poskytnuty informace do statistiky ITTAB v souladu s článkem 18 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 765/2008 pro oblast lanových drah a lyžařských vleků. Pracovníci sekce provozně-technické, odboru určených technických zařízení

neelektrických jsou trvale aktivně zapojeni do činností v národních normalizačních technických komisích, které jsou zřízeny ÚNMZ pro tvorbu a přijetí technických a následně harmonizovaných technických norem do soustavy ČSN (např. harmonizované technické normy, které konkretizují základní technické požadavky pro lanové dráhy stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/424, dále dvoucestná vozidla jako nosič železničních jeřábů a pracovních pohyblivých plošin pro splnění podmínek interoperability, strojního zařízení, dále pak výtahy a pohyblivé schody). Pracovníci sekce provozně-technické jsou stálými členy komise dozorových orgánů výboru koordinační komise pro lanové dráhy a lyžařské vleky a koordinační komise pro přepravitelné tlakové zařízení pro účinnou spolupráci dozorových orgánů (Drážní úřad) na území ČR. Zástupci sekce provozně-technické aktivně spolupracovali s ÚNMZ na činnosti koordinační komise oznámeného subjektu pro činnosti podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/424 o lanových dráhách a o zrušení směrnice 200/9/ES. Aktivně spolupracovali na úpravách a udržení jednotné metodiky činností oznámeného subjektu při posuzování shody bezpečnostních prvků a dílčích systémů lanových drah. Mezi aktivní činnosti sekce provozně-technické patří stálá účast jejího zástupce v Komisi pro posuzování shody, která je zřízena Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Tato komise projednává a doporučuje postup v oblasti posuzování shody, subjekty splňující kritéria pro autorizaci a rozvoj zkušebnictví.

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 následujících osvědčení.

U dopravců a provozovatelů dráhy, kteří mají osvědčení vydané do 30. 10. 2020 bez pozdějšího posouzení podle podmínek podle 4. železničního balíčku se postupuje podle nařízení 1158/2010 nebo 1169/2010 a 1077/2012.

U dopravců nebo provozovatelů dráhy, kteří mají osvědčení vydané po 31. 10. 2020 nebo jinak posuzovaných po tomto datu se postupuje podle nařízení 2018/761 a podmínek podle 2018/762.

4.1 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE, VYDÁVANÉ ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM SE SÍDLEM V ČR

V průběhu roku 2020 bylo vydáno podle §34 h zákona o dráhách 15 nových osvědčení a 9 obnovených osvědčení dopravce (část A i B). Svou činnost ukončil 1 dopravce.

Dále byla vydána 1 změna již vydaného platného osvědčení dopravce. Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u dopravců, popřípadě změny názvu společnosti.

V roce 2020 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 2020 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení části A. Správný poplatek za vydání osvědčení části A i B je ve výši 1 000 Kč.

4.2 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům jiných členských států EU

V průběhu roku 2020 byla podle §34 h zákona o dráhách vydána 4 nová osvědčení, 3 obnovené osvědčení dopravce části B a 2 změny již existujících 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.

Pro žádosti posuzované Evropskou agenturou platí hodinová sazba, tj. celkový poplatek je součtem počtu hodin jednotlivých NSA a ERA. Hodinová sazba ERA je 130 Euro. Hodinová sazba DÚ je 40,02 Euro.

Od 31. 10. 2020 se osvědčení dopravce vydává prostřednictvím One-Stop Shop (OSS) a jmenuje se jednotné osvědčení dopravce. Od 31. 10. 2020 do 31. 12. 2020 bylo vydáno 1 jednotné osvědčení dopravce, prostřednictvím OSS. Jednalo se o dopravce CER Slovakia, kterému bylo uděleno jednotné osvědčení dopravce dne 15. 12. 2020 Evropskou agenturou pro železnici. Případné nejasnosti při podávání žádostí o jednotné osvědčení dopravce jsou řešeny průběžně prostřednictvím konzultací na Odboru drážní dopravy a licencí.

4.3 OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI PROVOZOVATELE DRÁHY

Osvědčení o bezpečnosti je vydáváno v souladu s § 23a Zákona o dráhách. V průběhu roku 2020 nebylo vydáno žádné nové a žádné osvědčení nebylo obnovené. V průběhu roku 2020 byla vydána 1 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. Spolupráce se zahraničními bezpečnostními orgány spočívala v projednávání dohod o vzájemné spolupráci. Počátkem března 2020 bylo uskutečněno společné jednání mezi Dopravným úřadem a Drážním úřadem

v Bratislavě. Další spolupráce probíhá v rámci posuzování materiálů (žádostí) dopravců na společných konferencích. V záležitostech společných dohledů týkajících se osvědčení není z důvodu covidové pandemie co diskutovat.

4.5 VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI NSA A PROVOZOVATELI DRÁŽNÍ DOPRAVY/

DRAH

V rámci výměny informací mezi NSA a provozovateli drážní dopravy byl v listopadu 2020 uskutečněn seminář (prostřednictvím videokonference). Za výměnu informací lze považovat také nepřetržité zasílání bezpečnostních doporučení a zpětnou odezvu při jejich naplňování ze strany provozovatelů.

ERA vydává osvědčení o bezpečnosti v případě provozu ve více než jednom členském státě a vybírá poplatky a platby související se zpracováním žádostí. Žadatel může zvolit Evropskou železniční agenturu místo konkrétního NSA také pro posuzování žádosti pro jeden stát. Všechny žádosti o osvědčení o bezpečnosti se předkládají prostřednictvím informačního a komunikačního portálu spravovaného ERA One-Stop Shop. Žadatelé o jednotné osvědčení o bezpečnosti mohou požádat o přezkum rozhodnutí ERA a v případě potřeby podat odvolání u Odvolacího senátu ERA. Potřeba spolupráce mezi různými subjekty železničního systému je velmi důležitá vzhledem k velkému počtu rozhraní, které je třeba řešit za účelem zajištění bezpečnosti železnic.

Vnitrostátní bezpečnostní úřady se mohou na základě vzájemné dohody shodnout, že si budou uznávat jednotná osvědčení platná na území jednoho státu také na území sousedního státu pro přeshraniční úseky, popř. příhraniční úseky. U žádosti týkajících se pouze železniční sítě ČR je možnost provozovat drážní přeshraniční dopravu na vymezených úsecích tratí, dle uzavřených dohod se sousedními NSA. Jednotné osvědčení o bezpečnosti je tedy rovněž platné bez rozšíření oblasti provozu pro dopravce jedoucí do pohraničních přechodových stanic sousedních členských států s podobnými vlastnostmi sítě a podobnými provozními předpisy. Výhodou pro dopravce je, že nemusí žádat o osvědčení jako pro více států. V případě České republiky se vychází z již existujících mezistátních dohod. Drážní úřad má uzavřenou dohodu s Dopravním úřadem (Slovensko) a dále předběžnou dohodu s UTK (Polsko). EBA (Německo) a BMK (Rakousko) jsou v jednání.

4.6 PROCESNÍ PROBLÉMY

Během vydávání, jak nových (obnovených) osvědčení, tak změn osvědčení se vyskytly menší, ale nijak zásadní problémy. Oddělení drážní dopravy a práv cestujících v rámci své činnosti vykonávalo běžnou agendu, která spočívá ve vydávání osvědčení o bezpečnosti dopravce, kdy bylo vydáno v roce 2020 celkem 34 osvědčení dopravce. V oblasti posuzování systému bezpečnosti mělo dojít původně od 16. 6. 2020, z důvodu omezení související s nákazou COVID – 19 byla účinnost tzv. IV. železničního balíčku posunuta až na 31. 10. Změny v této oblasti spočívaly především ve sjednocení postupů ve vydávání bezpečnostních certifikátů ze strany všech vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Změnil se celý schvalovací proces, protože osvědčení platná pro více států Evropská agentura pro železnici po schválení příslušnými bezpečnostními orgány. V případech, kdy dopravce provozuje drážní dopravu pouze v jednom členském státě, žádost posuzuje pouze bezpečnostní orgán daného konkrétního států. Všechny žádosti a komunikace již po 31. 10. 2020 probíhá pouze přes webové rozhraní „One stop shop“. Podobné změny proběhly stejně tak v oblasti schvalování drážních vozidel a jejich změn (nově uvádění vozidel na trh). V roce 2020 také probíhala jednání o uzavření dohod o spolupráci v oblasti dozorů, dohledů a uznávání osvědčení o bezpečnosti, resp. provozu vozidel v přeshraniční dopravě do pohraničních přechodových stanic, resp. úseků. Zaměstnanci Drážního úřadu absolvovali různá školení na připravované změny.

4.7 ZPĚTNÁ VAZBA

Před vydáním osvědčení poskytují pověření pracovníci Drážního úřadu konzultaci všem žadatelům, kteří o ni projeví zájem. K tomu účelu byl Drážním úřadem vydán Metodický pokyn pro vydávání osvědčení dopravce (Metodický pokyn č. 2/2019 „Osvědčení dopravce“, účinnost od 1. srpna 2019). Metodický pokyn se vydává jako postup pro provozovatele drážní dopravy, při podávání žádosti o vydání „Osvědčení dopravce“ (nové, obnovené, aktualizované/změněné).

V rámci IV. železničního balíčku byly vydány tyto metodické pokyny:

- Metodický pokyn č. 1/2020 „Jednotné osvědčení o bezpečnosti“, účinnost od 31. října 2020 (Stanovuje doporučené postupy pro získání osvědčení. Pokyn v současné době prochází revizí.)
- Metodický pokyn pro posuzování bezpečnosti dopravce (železničního podniku) a provozovatele dráhy (infrastruktury), účinnost od 31. října 2020

5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL

Výkony státní správy v oblasti schvalování nových typů železničních drážních vozidel a schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel byly v roce 2020 v porovnání s rokem minulým zhruba podobné. Schváleno bylo 14 nových typů drážních vozidel, schválených odchylek, změn od schváleného typu drážního vozidla bylo 138. Převážná část nových typů drážních vozidel schválených v roce 2020 je soustředěna do dvou hlavních oblastí, a to do speciálních drážních vozidel a nákladních vozů. Zvláště u nákladních vozů jsme zaznamenali nárůst žádostí v září a říjnu v souvislosti s přijetím 4. železničního balíčku v ČR. Převládaly schvalovací procesy nových typů železničních vozů a změn schválených typů vesměs z provenience popradské Tatravagonky.

Každoročně dochází ze strany žadatelů k mimořádnému zájmu o schvalování v ČR neschválených typů speciálních drážních vozidel a schvalování odchylek od schválených typů. Negativním rysem však zůstává skutečnost, tak jako v minulých letech, že se vesměs jedná o zahraniční vozidla staršího data výroby, byť od renomovaných výrobců (Liebherr, Plasser & Theurer apod). Často tato vozidla neodpovídají současným požadavkům na technické specifikace interoperability, či jejich technické parametry nevyhovují platným limitům harmonizovaných norem. Tuto pozornost bylo však nutno věnovat i hnacím vozidlům nebo vozidlům pro osobní dopravu při schvalovacím řízení podle § 43b zákona o dráhách.

Typové schvalování drážních vozidel či schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel je prováděno podle § 43 zákona o dráhách, zatímco správní řízení podaných žádostí o typová schválení drážních vozidel schválených v jiných členských státech EU, probíhá podle § 43b zákona o dráhách. V souvislosti s již zmíněným přijetím technického pilíře 4. železničního balíčku s účinností od 31. 10. 2020 došlo k značnému zkomplikování postupů při schvalovacích procesech. Tím, že není technický pilíř dosud transponován do zákona o drahách, o prováděcí vyhlášce č. 173/1995 Sb., musí odbor postupovat podle dvou různých legislativních rámců. Je zde sice přímo účinné prováděcí nařízení Komise (EU) č. 545/2018, to je však aplikovatelné pouze na tratě evropského železničního systému, což je dráha celostátní a novelizací zákona o drahách do něj budou zařazeny i dráhy regionální. Na provoz vozidel na vlečkách, příp. místních drahách se budou i nadále vztahovat stávající, neharmonizované postupy.

Množství posouzené a následně ověřené dokumentace v porovnání s rokem minulým však značně narostl, až o třetinu, a to především z důvodu nárůstu žádostí o vydání osvědčení dopravce. Celkem byly posouzeny předpisy z 80 žádostí. Studium předložených podkladů je

činnost časově náročná, na kterou navazují další úkony podle správního řádu. Bohužel, kvalita dokumentace ne vždy odpovídá legislativním požadavkům

Výkony vedené ve správním řízení byly realizovány podle ustanovení příslušných paragrafů zákona o dráhách a v souladu s prováděcími vyhláškami. Typové schvalování drážních vozidel či schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel je prováděno podle § 43 zákona o dráhách, zatímco správní řízení podaných žádostí o typová schválení drážních vozidel schválených v jiných členských státech EU, probíhá podle § 43b zákona o dráhách.

V roce 2020 bylo způsobilými právními subjekty předloženo a Drážním úřadem vyhodnoceno 73 zpráv o posouzení bezpečnosti dle Nařízení komise (ES) č. 402/2013, o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik (dále jen „nařízení“). Oblast působnosti tohoto nařízení se vztahuje na jakoukoliv změnu železničního systému v členském státě, která má technickou, provozní či organizační povahu, přičemž na poslední dva typy změn jsou uznány jen dva hodnotící subjekty. V oblasti registrace železničních vozidel a zapisování nových nebo oprava stávajících údajů do registru je za rok 2020 evidováno 45 513 záznamů v národním registru drážních vozidel. Jednalo se o registraci nových nákladních vagónů a dále zejména úkony spojené se změnou zápisu v registru z důvodu změny vlastníka, další nemalé procento vyřízených žádostí bylo i z oblasti hnacích drážních vozidel a změn v zápisech speciálních drážních vozidel.

Neopominutelnou součástí náplně odboru drážních vozidel a ECM byla participace na tvorbě legislativních a technických předpisů, spolupráce na připomínkovém řízení v předpisových oblastech s Evropskou železniční agenturou (ERA), Ministerstvem dopravy, ÚNMZ (normalizační komise) či ACRI.

Drážní úřad i v roce 2020 ověřoval technickou a odbornou způsobilost právnické osoby pro výkon technickobezpečnostních zkoušek (TBZ) podle § 60 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., ale i pro zkoušky drážních vozidel podle § 43 odst. 4 zákona o dráhách. Celkem odbor drážních vozidel a ECM ověřil odbornou způsobilost u 5 právnických osob.

Rozsáhlou stavební činnost na železniční infrastrukturu dokumentuje i vysoký počet žádostí stavebních organizací o výjimky z TSI ve smyslu požadavku § 49 odst. c) zákona o dráhách. Bylo podáno 8 žádostí. Jednalo se o stavební projekty, u drážních vozidel nebyly výjimky zaznamenány.

V průběhu roku 2020 byly doplňovány údaje do registru vozidel, a to typového registru železničních vozidel podle požadavků ERA s výjimkou tramvají, trolejbusů a vozidel metra (typový registr vozidel ERATV). Při jeho vedení je nezbytná komunikace registrační entity

nejen s výrobcí vozidel, ale i s pracovníky Evropské železniční agentury, a to jak při přímém styku, tak i při školeních v rámci pracovní skupiny ERATV.

Drážní úřad, odbor drážních vozidel a ECM, spolupracoval s ERA při implementaci Nařízení Komise (EU) č. 445/2011 v oblasti udělování Osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a funkce údržby (ECM). Odbor drážních vozidel a ECM se pro zvládnutí této problematiky zúčastnil několika „online“ zasedání, která přispěla k informovanosti o praktických činnostech a legislativě úzce spjaté s vykonávanou agendou. Za rok 2020 bylo vydáno 6 osvědčení ECM včetně rozšíření ECM. V roce 2020 bylo provedeno také 26 kontrol subjektů s osvědčením ECM v souladu s článkem 7, odst. 6 nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (v rámci ČR podle zákona o kontrole) za účelem ověření plnění kritérií, stanovených subjektem vnitřními předpisy a že subjekt i nadále splňuje kritéria stanovená přílohou III nařízení č. 445/2011.

Celkově lze hodnotit rok 2020 jako rok se zvýšeným počtem úkonů ve správním řízení, mírným nárůstem počtu úkonů schvalovacího procesu, s nárůstem dalších činností neopomenutelných pro chod celého úřadu a dalších odborných požadavků na kvalifikované pracovníky, s dalším nárůstem rozsahu a počtu nových požadavků evropské legislativy, zaměřením vycházejícím z požadavků ERA na vytváření a vedení dalších nových dokumentů jako je např. národní referenční dokument NRD, referenční databáze dokumentů (RDD), databáze schválených subsystémů (kromě drážních vozidel) a prvků (ERADIS) nebo databáze národních bezpečnostních pravidel (NOTIF-IT).

V roce 2020 pokračovala jednání zástupců odboru na pravidelných zasedáních představitelů národních bezpečnostních úřadů. Velmi aktivně se odbor podílí jednání k subjektům odpovědným za údržbu drážních vozidel a bezpečnostní problematice.

Odborná způsobilost osob provádějících obsluhu, kontroly, revize nebo prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v oblasti ověřování odborné způsobilosti osob k provádění revizí, prohlídek a zkoušek UTZ bylo zaznamenáno po začlenění oddělení pevných elektrických zařízení zvýšení počtu zkoušek a vydání příslušných osvědčení. Na základě ověření odborné způsobilosti z odborných teoretických znalostí (kvalifikační zkouškou) pak byly vydány i zde ve větším počtu nová osvědčení. Zde se nadále projevuje zcela zjevně periodicita 5 let pro ověření odborné způsobilosti pravidelnou zkouškou (atestační zkouškou). Nových případů k získání výše uvedené odbornosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek UTZ je nízké procento.

Schvalování vozidel během vykazovaného roku se týkalo těchto společností: ARRIVA vlaky s.r.o., Bombardier Transportation Czech Republic, a.s., České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s., Edikt a.s., GW Train Regio, a.s., HROCHOSTROJ a.s., Pars nova, a.s., Rothleiner, ŠKODA TRANSPORTATION, a.s., ŠKODA VAGONKA, a.s., Tatravagónka a.s. Poprad, VHC Trade, spol. s r.o., WYNX Pool s.r.o. Hlavními problémy z vykazovaného roku byla dosud neproběhnutá transpozice 4. železničního balíčku do národní legislativy, z toho vyplývá souběh dvou právních úprav komplikující postupy schvalování.

6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)

Výjimky, o nichž bylo rozhodnuto v souladu s článkem 15 směrnice (EU) 2016/798 (Výjimky v systému certifikace subjektů odpovědných za údržbu (ECM)): výjimky budou stanoveny novelou Zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, která je v době přípravy této výroční zprávy ještě ve stavu schvalování (aktuálně 3. čtení). Nelze tedy odpovědět s konečnou platností, předpokladem však je, že Výjimky ze systému udělování osvědčení subjektům odpovědným za údržbu budou stanoveny v plném rozsahu tak, jak to článek 15, odst. 1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 umožňuje.

Informace podle článku 15 odst. 3 směrnice (EU) 2016/798: konečná podoba zdůvodnění ještě není v tuto chvíli k dispozici.

NSA CZ funguje jako certifikační orgán pro ECM a poskytuje následující informace:

Osvědčení vydaná, aktualizovaná/změněná, obnovena, pozastavená a zrušená během vykazovaného roku (nařízení Komise č. 445/2011, čl. 7):

- v roce 2020 nově vydáno 0 osvědčení pro ECM dle NK 445/2011,
- v roce 2020 nově vydáno 1 osvědčení pro funkce údržby dle NK 445/2011,
- v roce 2020 nově vydáno 1 osvědčení pro ECM dle PNK 2019/779,
- v roce 2020 nově vydáno 1 osvědčení pro funkce údržby dle PNK 2019/779,
- v roce 2020 obnovena 2 osvědčení pro ECM,
- v roce 2020 obnovena 3 osvědčení pro funkce údržby,
- v roce 2020 zrušeno 0 osvědčení pro ECM,
- v roce 2020 zrušeno 0 osvědčení pro funkce údržby.

Nedostatky, které NSA zjistilo při dohledu:

- Nejčastěji chybné či nedostatečné praktikování procesu analýzy a řízení rizik (firmy jej často vnímají jako obtěžující a zbytečně zatěžující krok, nechápou dostatečně jeho význam).
- Jiné nedostatky se vyskytují pouze v malé míře a liší se dle kontrolovaných společností.

Změny strategie a postupu, které souvisí s procesem certifikace ECM

- V roce 2020 nepraktikovány žádné, ale s ERA byl diskutován rozsah platnosti požadavků ECM pro některá speciální vozidla, především dvoucestné bagry (bude praktikováno v roce 2021).

7. STROJVEDOUCÍ

Vnitrostátní právní předpisy stanoví, že NSA CZ je příslušným orgánem (směrnice 2007/59/ES, článek 20). Uvádíme střediska odborné přípravy, která jsou uznaná během vykazovaného roku k 31. 12. 2020, kterých je celkem 17, která byla NSA akreditována jako školicí střediska pro výcvik strojvedoucích podle § 46o zákona o dráhách a splňujících kritéria podle kapitoly 2 Rozhodnutí Komise č. 2011/765/EU ze dne 22. 11. 2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES. V roce 2020 bylo nově akreditováno 5 subjektů.

Změny strategie a postupu, které souvisí s procesem vydávání licencí strojvedoucím: V roce 2021 dojde k prodloužení platností licencí strojvedoucích po 10 letech. NSA je na tuto výměnu připraveno.

Zkoušky způsobilosti osob k řízení drážních vozidel: V průběhu roku 2020 probíhaly zkoušky jak k ověření všeobecné odborné způsobilosti nových uchazečů k získání licence strojvedoucího, tak i zkoušky k získání odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce. Od 1. 1. 2020 do 31. 12. 2020 bylo vydáno celkem 489 ks licencí strojvedoucího, 799 ks Průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce a 107 ks Průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na lanové dráze a to včetně změn a duplikátů. Jde o podobné počty jako v roce 2019. V roce 2020 bylo v počtu vykonaných zkoušek k získání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce zaznamenáno pokles oproti roku 2019. Tento pokles reaguje na změnu zákona o dráhách, která spočívala v tom, že licence strojvedoucího platí nejen na dráze celostátní a regionální, ale nově i na vlečce. V roce 2020 proběhlo 50 zkoušek s celkovým počtem 196 zkoušených s 91 % úspěšností. Počet vykonaných zkoušek k získání licence strojvedoucího byl nižší než v roce 2019, z důvodu pandemie covid-19. V roce 2020 proběhlo 61 zkoušek s celkovým počtem 578 zkoušených s 69 % úspěšností.

Akreditace právnické nebo fyzické osoby k poskytování školení: V roce 2017 vstoupila v platnost novelizace zákona o dráhách, která zavedla nový status akreditované právnické nebo fyzické osoby k poskytování školení pro činnosti související s provozováním dráhy a drážní dopravy (§ 46s zákon o dráhách). Tato akreditace byla následně novelou zákona o dráhách zrušena. Dále v roce 2020 probíhalo udělování akreditace k poskytování školení pro činnost strojvedoucího (§ 46o zákon o dráhách). Tuto akreditaci získalo 5 nových subjektů. Dle Rozhodnutí komise číslo 2011/765/EU ze dne 22. 11. 2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského

parlamentu a Rady 2007/59/ES Drážní úřad začal v roce 2018 uznávat zkoušející k provádění zkoušek zvláštní odborné způsobilosti (k získání osvědčení strojvedoucího) podle § 46e a § 46j zákona o dráhách. Uznání zkoušejícího bylo v roce 2020 uděleno celkem 4 zkoušejícím.

8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

8.1 PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY

- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách
 - Vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 115/2020 Sb., ze dne 4. 3. 2020, účinnost od 01. 07. 2020.
- 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. 12/2020 Sb., ze dne 11. 12. 2019.
 - Vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 403/2020 Sb., ze dne 29. 9. 2020.
- Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu
- 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.
 - Nález Ústavního soudu jménem republiky č. 54/2020 ze dne 4. 2. 2020.
 - Nález Ústavního soudu jménem republiky č. 325/2020 ze dne 16. 6. 2020.
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád)
- 2011/765/EU: Rozhodnutí Komise ze dne 22. listopadu 2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES
- 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
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011**
- 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
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU*
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/572 ze dne 24. dubna 2020 o systému podávání zpráv, který má být dodržován pro účely zpráv o vyšetřování železničních nehod a mimořádných událostí

*) Členské státy, které podle čl. 33 odst. 2 směrnice (EU) 2016/798 agentuře a Komisi oznámily, že prodloužily lhůtu pro provedení uvedené směrnice. Na základě SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/700 ze dne 25. května 2020, kterou se mění směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu, uvědomila Česká republika agenturu a Komisi o prodloužení lhůty. Na základě této skutečnosti se termín posunul na 31. října 2020. **Použije se ode dne 31. 10. 2020.**

**) Použije se ode dne 16. června 2020.

8.2 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
- 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 MDS č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- Vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 374/2020 Sb., ze dne 10. 09. 2020, účinnost od 01. 10. 2020.
- 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. 269/2020 Sb., ze dne 02. 06. 2020, účinnost od 01. 07. 2020.
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní 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

- Vyhláška MDS č. 429/2001 Sb., o podrobnostech prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální a o doplňkových přepravních službách

ZMĚNY ZÁKONA O DRÁHÁCH

Změna č. 115/2020 Sb. (účinnost k 1. 7. 2020), vybrané části:

Obsahuje změny a doplnění zákona v následujících oblastech: pro přepravní řád.

1. V § 37 odst. 4 písm. d) se za slovem "doručování⁶ⁱ⁾" slovo "a" nahrazuje čárkou a za slovem "dokladu" se doplňují slova "a u osob, které nedosáhly plnoletosti, osobní údaje zákonného zástupce v rozsahu jméno, příjmení, datum narození a adresa pro doručování".

9. 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.

9.1 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 zpoplatněno.

Za rok 2020 obdržel Drážní úřad 74 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).

9.2 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.

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

V roce 2020 nedošlo 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).

9.4 PODROBNOSTI O POKROKU V OBLASTI BEZPEČNOSTI

Změny ve vyspělosti sektoru týkající se porozumění CSM a zvýšení nebo snížení jejich uplatňování:

Vzhledem k tomu, že Drážní úřad vydal již před dvěma lety Metodický pokyn pro uplatňování CSM, lze konstatovat, že porozumění i uplatňování má stoupající charakter. Neznamená to však, že by situace byla zcela vyřešená - viz další text.

Rozdíly ve zkušenostech a uplatňován velkými a malými společnostmi, nově příchozími a zavedenými železničními společnostmi, provozovateli dráhy a ECM:

Protože Drážní úřad vydal pro stanovení kategorizace změn vlastní metodiku tak, aby navrhovatelům usnadnil pochopení celého procesu a pokud možno sjednotil základní pohledy na stanovování významnosti změn železničního systému, není víceméně rozdílu mezi uplatňováním CSM velkými a malými společnostmi. Nově příchozí spíše akceptuje požadavky než zavedená společnost, nicméně Drážní úřad si vymíní u každé žádosti o zavedení či změnu subsystému prověřovat i formální stav předané bezpečnostně relevantní dokumentace příbuzné k CSM. Pak, v případě nesrovnalostí, tuto problematiku s navrhovatelem řeší v rámci jednotlivých schvalovacích procesů a kontroluje případnou jejich nápravu. Současně má rovněž k dispozici navrhovatelem předané Zprávy posouzení bezpečnosti (ZPB), jedná-li se o změny významné a zde soustavně kontroluje i práci subjektů pro posuzování CSM (SPB), neboť ve valné většině je Drážní úřad tím, který jim v ČR vydal uznání SPB a proto může i účinně a včas požadovat nápravu závěrů SPB a dalších formálních nedostatků v jejich ZPB přímo v praxi při schvalovacích procesech jednotlivých subsystémů. Rovněž pak velmi snadno může přistoupit k nápravě práce SPB nebo mu, v krajním případě, uznání odebrat.

Rozdíly v posuzování technických a provozních a organizačních změn, včetně účastníka, který hraje roli subjektu pro posuzování CSM pro provozní a organizační změny:

Vzhledem k tomu, že má Drážní úřad vypracovanou vlastní metodiku pomocí prohlášení navrhovatele o bezpečnosti Typ A, B, C, D, jejichž deklarace při správném postupu navrhovateli vyjdou, jsou rozdíly vcelku minimální. Pro technické, provozní i organizační změny platí víceméně velmi podobný postup.

Koordinace (nebo chybějící koordinace) se subjekty, které se podílí na změně/projektu vedoucí ke společnému určení a společnému řízení rizik sdílených napříč jejich rozhraními, včetně způsobů výměny jejich informací:

V současné době je stav uplatňování CSM ve stavu, kdy Drážní úřad částečně účinně zavedl aplikaci CSM u navrhovatele, který je žadatelem o nějaký úkon na DÚ. Aktuálně se kontroluje dokumentace k CSM předávaná při různých žádostech na DÚ. Lze konstatovat, že tato dokumentace je cca z 50-60% správná, proto se DÚ v aktuálním období zaměřuje zejména na tuto dokumentaci a z ní související kontrolní činnost. Teprve až toto bude 100%, přistoupí k dalšímu kroku a to jakým způsobem se informace u navrhovatelů distribuují a sdílená rizika předávají apod.

Disponibilita dodatečnými, kvalifikovanými a kompetentními zdroji ve společnostech v oblastech posuzování rizik a řízení rizik:

Lze konstatovat, že v ČR existuje několik renomovaných odborníků na tuto problematiku, nicméně obecná úroveň v této oblasti je slabá. Jedná se o nový nástroj, který ovšem sebou přináší i nezanedbatelnou práci s její agendou a prosazování této činnosti neshledává přílišnou ochotu se tím zabývat jak na straně navrhovatelů, tak na straně posuzovatelů (vyjma SPB typu A fungujících na komerční bázi).

Kombinované používání CSM pro posuzování rizik a CSM pro sledování proaktivního a kontrolovaného řízení změn, včetně identifikace informací ke sledování v průběhu provozu a údržby železničního systému a účinnosti prediktivních opatření vyplývajících posouzení rizik:

Ne, takové informace k dispozici nejsou. Celá energie DÚ je nasměrována zatím na to, aby navrhovatelé vůbec předali nějaké dokumenty příbuzné k CSM a protože DÚ disponuje pouze jediným pracovníkem, který se problematikou CSM zabývá, není možno ani prakticky takové zpracovávání informací provádět, tím spíše vyhodnocovat.

Celkové zkušenosti železniční odvětví v zemi, včetně okamžiku, kdy je posouzení rizik provedeno (např. od začátku nebo na konci) v rámci projektu a kvalita dokumentace k posouzení rizik (reálné proaktivní řízení nebo čistě kosmetické papírování):

Metoda předávání PNB jednotlivých typů je funkční, nicméně je citlivá do jaké hloubky se navrhovatel rozhodne zacílit. Pokud je tato hloubka problematiky příliš povrchní, metoda nemůže správně fungovat. Hlavním kritériem navrhovatelů je vyhnout se placeným službám SPB (pokud nemají svého interního) a tomu je pak podřízené celé jejich hodnocení CSM. Drážní úřad už je ze zkušeností připraven hrát roli určitého arbitra a licituje s navrhovatelem o stanovení významnosti změny, kdy navrhovatel deklaruje změnu jako např. nevýznamnou, nicméně Drážní úřad je přesvědčen, že je to změna významná. K tomu negativně přispívá i situace kdy jednotliví pracovníci DÚ posuzující úroveň předané technické dokumentace, včetně té příbuzné k CSM předávané navrhovatelem k žádosti musí postupovat podle metodického pokynu

(vydaného vedením DÚ), kde je uvedeno, že pokud pracovník DÚ posoudí předanou změnu jinak, než uvádí navrhovatel, musí podrobně popsat, proč a jak postupoval a uvést předpisy/normy, podle kterých při svém hodnocení postupoval. Vzhledem k tomu, že takové předpisy či normy v ČR neexistují, dostává této požadavek celý systém CSM do patové situace. Není zatím dostatek dat k tomu stanovit zda CSM pozitivně ovlivnila bezpečnostní situaci v železničním odvětví ČR.

Řádné využití konceptu významné změny nebo zneužití konceptu tak, aby se vyhnulo jmenovat nezávislý subjekt pro posuzování CSM (nedůvěra). Co se týká druhého případu, jaká je kvalita ukázky správné kontroly rizik vyplývající z nevýznamných změn, pokud RU, IM a ECM nevyužívají přílohu I CSM: Jak už je již výše zmíněno metoda vypracovaná na DÚ s tímto zneužitím konceptu významné změny od začátku počítá a velmi rychle tuto skutečnost u navrhovatelů rozkryje. Druhou věcí však je praktická náprava, která kromě jiného byla omezena i národními právními překážkami, kdy DÚ nemá právo taková hodnocení navrhovatelů rozporovat, aniž by k tomu nebyl vypracován posuzovatelem komplikovaně odůvodněný elaborát na základě použitých předpisů, které v ČR legislativně neexistují.

Popis vypracované a používané metody Drážním úřadem pro stanovení významnosti změny určený navrhovatelům je následující:

POPIS PROCESU STANOVENÍ VÝZNAMNOSTI ZMĚNY NAVRHOVATELEM

1) Stanovit správně deklarovanou změnu (Deklarovaná změna je označení souhrnu všech dílčích (jak technických, provozních, či organizačních)) změn vedoucích k uskutečnění uvažovaného záměru navrhovatele). Je nutno si uvědomit, že nesprávně stanovená deklarovaná změna vede nezřídka vždy ke zcela špatnému nasměrování celého schvalovacího procesu, který bohužel bývá odhalen až v závěru a vede k velkým časovým (někdy i finančním) ztrátám a navazují na ně další komplikace schvalovacího procesu.

2) Definovat dílčí změny/změnu, které v souhrnu tvoří deklarovanou změnu (dílčí změna je jednou z částí deklarované změny). Je nutno si uvědomit, že deklarovaná změna může v sobě zahrnovat n-počet dílčích změn a to jak technické, tak provozní, resp. organizační povahy navrhovatelem stanovený rozsah dílčích změn určuje zároveň požadované vymezení posuzovaného systému resp. dosah prováděné deklarované změny. Pokud deklarovaná změna v sobě obsahuje pouze jednu dílčí změnu, platí, že deklarovaná změna je dílčí změnou.

3) Vypracovat seznam všech dílčích změn vedoucích k dosažení uvažovaného záměru (deklarované změny) navrhovatelem. K vytvoření seznamu dílčích změn slouží přednastavená tabulka Analýza deklarované změny s ohledem na její dopad na bezpečnost (dále jen stanovení

dopadu na bezpečnost), která je součástí zadní strany každého typu prohlášení navrhovatele o bezpečnosti (dále jen PNB) A, B, C, D a jejíž vyplněný vzor je v příloze 10 pro technické změny (resp. příloze 11 pro provozní a organizační změny). Je nutno mít na zřeteli přílohu 9, která uvádí, že tabulka stanovení dopadu na bezpečnost může obsahovat seznam jak technických, provozních, tak organizačních změn. Přílohy 10 a 11, které ukazují, jak se od sebe odlišuje zápis pro technické a pro provozní / organizační změny. Je nutné dodržovat jejich předepsaný formální zápis do předmětné tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost a to zejména z důvodu rychlého rozpoznání kategorie změny (technické změny v příloze 10 mají jiný způsob zápisu, než v příloze 11, uvedené změny provozní / organizační).

4) Stanovit váhy významnosti a to pro každou dílčí změnu zvlášť. V tabulce Stanovení dopadu na bezpečnost provedeme pro každou dílčí změnu stanovení její významnosti. Jak z této tabulky vyplývá, každá dílčí změna může nabývat hodnot vah významnosti 0, 0,25, 0,5 a 1, kde:

0 = změna nemající dopad na bezpečnost,

0,25 = změna mající dopad na bezpečnost, ale je nevýznamná,

0,5 = změna mající dopad na bezpečnost, ale je nevýznamná / významná,

1 = změna významná.

Samotná stupnice významnosti není důležitá, důležitá skutečnost je ta, že tato stupnice odpovídá stupnici tabulky Doporučených kritérií pro posuzování významnosti technické resp. provozní / organizační změny (viz násl. Text). Abychom mohli správně stanovit váhu významnosti konkrétní dílčí změny, použijeme k tomu 6 hodnotících kritérií, které jsou součástí nařízení o CSM čl. 4 odst. 2: důsledek selhání, nový prvek, složitost změny, možnost sledování změny, vratnost změny, doplňkovost (přihlédnutí k vlivu dříve posuzovaných změn).

Každou dílčí změnu (ze seznamu všech dílčích změn tj. z tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost) zhodnotíme výše uvedenými šesti kritérii, uvedenými v tabulkách Doporučených kritérií pro posuzování významnosti technické, resp. provozní/organizační změny (tabulky existují dvě, jedna pro technické změny příloha 7 a jedna pro provozní a organizační změny příloha 8). Vyhodnotíme její nejvyšší dosaženou váhu významnosti ze všech šesti kritérií

5) Takto zjištěnou nejvyšší dosaženou váhu významnosti konkrétní dílčí změny, zaneseme zpět do tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost a postup aplikujeme pro každou dílčí změnu uvedenou v seznamu. Tímto postupem získáme:

- Stanovení dopadu jednotlivé dílčí změny na bezpečnost.
- Současně stanovení ne/významnosti jednotlivých dílčích změn.
- A rovněž seznam všech dílčích změn, které určují deklarovanou změnu (vymezení rozsahu).

6) Z vyplněné tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost již velmi snadno odečteme, jakou nejvyšší váhu významnosti jsme pro jednotlivé dílčí změny definovali a podle této váhy významnosti zvolíme dle legendy uvedené v posledním řádku tabulky konkrétní typ prohlášení navrhovatele (PNB):

- **PNB typ A** – změna nemá dopad na provozní postupy a postupy údržby (týká se pouze kategorie změny organizační),
- **PNB typ B** – změna nemá dopad na bezpečnost (týká se všech kategorií změn),
- **PNB typ C** – změna má dopad na bezpečnost, ale je nevýznamná (týká se všech kategorií změn),
- **PNB typ D** – změna významná (týká se všech kategorií změn).

Dle výše uvedeného postupu vedoucího ke zjištění nejvyšší dosažené váhy významnosti pro celý všechny dílčí změny zvolíme příslušný typ PNB, kterým definujeme významnost námi posuzované deklarované změny. Zadní strana PNB bude obrazem našeho výše popsaného hodnocení, aby byl zveřejněn proces, jak jsme postupovali. Tabulka Stanovení dopadu na bezpečnost je součástí veřejného dokumentu PNB a slouží jako výchozí bod jednoznačného postupu navrhovatele, subjektu pro posuzování, Drážnímu úřadu a případně dalším. Deklarovaná změna, která nám výše popsanou metodou vyjde jako významná, neztrácí svou významnost ani v případě, že máme nástroje a postupy k usměrnění pro ni/nich identifikovaného nebezpečí na přijatelnou úroveň. Změnit můžeme pouze její nebezpečí, která buď přijatelně usměrníme, nebo úplně odstraníme.

Výše popsaná metoda pro stanovení významnosti změn nám umožní komfortní stanovení jejich významnosti, s důkazem jejich zpětného odůvodnění a dokazování. Tím, že důkazní materiál je vlastně vždy součástí předávaného PNB, všichni následující posuzovatelé mohou na zadní straně PNB v tabulce Stanovení dopadu na bezpečnost transparentně a rychle dohledat, jakým způsobem a s jakým výsledkem navrhovatel pracoval a současně i v jakém rozsahu (dílčích změn) se pohyboval. Proto Drážní úřad důrazně doporučuje jak navrhovatelům, tak i subjektům pro posuzování, aby tuto metodu zahrnuli do svých SMS a používali tuto základní metodu vždy, dojde-li ke změně železničního systému (nařízení o CSM č. 2, odst. 1), a to i v případech, kdy navrhovatelé nejsou povinni tento dokument (PNB) Drážnímu úřadu

předkládat.

Nejpozitivnější zkušenost získaná s použitím metody a hlavních zbývajících problémů:

Výše stanovenou metodou dostane schvalovatel na stůl velmi přehledný seznam změn, které navrhovatel přiznal, hodnotil a které dávají jednoduchý, ucelený a hlavně přehledný celek toho co vlastně bylo změněno. Takový materiál pak může snadno porovnat s poněkud archaickým, značně nepřehledným systémem technických dodatků, který je používán dle národní legislativy a může porovnáním velmi rychle zjistit, že některé změny se v technických dodatcích nerozkryly v dostatečné míře a může se zaměřit na jejich nápravu či doplnění.

V souvislosti s implementací 4. železničního balíčku, kroky k uzavření problémů typu 4, které vyvstaly při jednotné certifikaci bezpečnosti CSM ze strany ERA nebo NSA v oblastech použití:
Zatím jsme tuto problematiku nebyli schopni prozkoumat.

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

V roce 2020 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.“*

11. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SMS (SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI)

Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zavedou vlastní systémy zajišťování bezpečnosti s cílem zajistit, že železniční systém Unie je schopen dosáhnout alespoň CST, že je v souladu s bezpečnostními požadavky stanovenými v TSI a že jsou používány odpovídající části CSM a vnitrostátní předpisy.

Systém zajišťování bezpečnosti musí být přizpůsoben druhu, rozsahu, oblasti provozu a jiným podmínkám vykonávaných činností. Musí zajišťovat usměrňování všech rizik spojených s činnostmi provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku.

Železniční podniky zavedou své systémy zajišťování bezpečnosti v souladu s požadavky stanovenými v příloze I 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. Tyto požadavky na systém zajišťování bezpečnosti se použijí na jednotná osvědčení o bezpečnosti podle článku 10 směrnice (EU) 2016/798 pro účely posuzování žádostí a pro účely dohledu.

Provozovatelé infrastruktury zavedou své systémy zajišťování bezpečnosti v souladu s požadavky stanovenými v příloze II 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. Tyto požadavky na systém zajišťování bezpečnosti se použijí na schválení z hlediska bezpečnosti podle článku 12 směrnice (EU) 2016/798 pro účely posuzování žádostí a pro účely dohledu.

Systém zajišťování bezpečnosti zahrnuje tyto základní prvky:

- a. Bezpečnostní zásady schválené výkonným ředitelem organizace a sdělené všem zaměstnancům.
- b. Kvalitativní a kvantitativní cíle organizace v oblasti zachování a zvyšování bezpečnosti a plány a postupy pro dosažení těchto cílů.
- c. Postupy zajišťující dodržování stávajících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených v TSI, vnitrostátních předpisech uvedených v článku 8 a v příloze II, v jiných příslušných předpisech nebo v úředních rozhodnutích.

- d. Postupy pro zajištění souladu s normami a jinými závaznými podmínkami po dobu životnosti zařízení a po dobu provozu.
- e. Postupy a metody zjišťování a posuzování rizika a zavádění opatření k usměrňování rizik v případě, že změna provozních podmínek nebo zavedení nových materiálů představují nová rizika pro infrastrukturu nebo rozhraní člověk-stroj-organizace.
- f. Poskytování programů pro školení zaměstnanců a pro systémy za účelem udržení kvalifikace zaměstnanců a odpovídající úrovně plnění úkolů, včetně opatření pro fyzickou a psychickou způsobilost zaměstnanců.
- g. Opatření zajišťující poskytování dostatečných informací uvnitř organizace a podle potřeby mezi organizacemi železničního systému.
- h. Postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro řízení nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací.
- i. Postupy zajišťující, aby byly nehody, mimořádné události, nebezpečné situace a jiné nebezpečné jevy oznamovány, vyšetřovány a analyzovány a aby byla přijímána nezbytná preventivní opatření.
- j. Zajištění zásahových plánů, varování a informací v případě mimořádné situace, jež jsou dohodnuty s příslušnými orgány veřejné správy.
- k. Ustanovení o provádění pravidelných vnitřních auditů systému zajišťování bezpečnosti.

Drážní úřad vydal Metodický pokyn č. 1/2001 „Výroční zpráva o bezpečnosti provozování drážní dopravy / dráhy (s účinností od 1. března), který se vydal, jako jednotný postup pro provozovatele drážní dopravy a provozovatele dráhy při zpracování i předkládání výroční zprávy o bezpečnosti Drážnímu úřadu dle zákona o dráhách. Cílem metodického pokynu je zvýšení úrovně a vypovídající hodnoty obsahu výroční zprávy o bezpečnosti. Dne 7. 9. 2021 až 8. 9. 2021 proběhlo setkání dopravců a výrobců s drážními úřady, jako seminář Drážního úřadu na MD, kde byl tento metodický pokyn upřesněn.

V praxi je nařízení č. 2018/762 kontrolováno zejména formou státních dozorů nebo komplexních státních dozorů na systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy / dráhy. V případě zjištění nedostatků pak realizací nápravných opatření. Zpětná vazba je v jednotlivých výročních zprávách o bezpečnosti.

12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA 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.

13. KULTURA BEZPEČNOSTI

Jedná se o interakce mezi požadavky stanovenými systémem zajišťování bezpečnosti, jak si je lidé vykládají v závislosti na svých postojích, hodnotách a přesvědčeních a jak skutečně jednají, což se projevuje v jejich rozhodování a chování. Pozitivní kultura bezpečnosti se vyznačuje kolektivním závazkem ze strany vedoucích pracovníků a jednotlivců, že budou vždy jednat bezpečně, zejména pokud se mají rozhodnout mezi cíli, které si vzájemně odporují.

Všechny důležité části systému zajišťování bezpečnosti musí být zdokumentovány a musí být zejména popsáno rozdělení povinností v rámci organizace provozovatele infrastruktury a železničního podniku. Musí být uvedeno, jakým způsobem zabezpečuje vedení podniku řízení na různých úrovních, jakým způsobem jsou zapojeni zaměstnanci a jejich zástupci na všech úrovních a jak je zajištěno soustavné zlepšování systému zajišťování bezpečnosti. Musí platit jednoznačný závazek důsledně uplatňovat poznatky a metody týkající se lidského faktoru. Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky podporují prostřednictvím systému zajišťování bezpečnosti kulturu vzájemné důvěry, jistoty a učení, při které jsou zaměstnanci vybízeni k tomu, aby přispívali k rozvoji bezpečnosti při zaručení důvěrnosti.

V praxi je kultura bezpečnosti kontrolováno zejména formou státních dozorů na systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy / dráhy nebo schvalováním jednotného osvědčení o bezpečnosti, kde je součástí části SMS. V případě zjištění nedostatků pak realizací nápravných opatření. Zpětná vazba je v jednotlivých výročních zprávách o bezpečnosti.

ZÁVĚR

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí bezpečnost železničního provozu a provozování železničních drah v České republice za rok 2020. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice do národních právních předpisů.

Drážní úřad za rok 2020 splnil svůj plán v oblasti státních dozorů za účelem prověření správné funkce bezpečnosti a v roce 2021 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 2021

Wilsonova 300/8

121 06 Praha 2 – Vinohrady

www.ducr.cz

www.facebook.com/drazni.urad

PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2020

Evidenční přehled o nehodách za rok 2020 - 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 4).

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

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 4 - Evidenční přehled o nehodách za rok 2020

Evidenční přehled o nehodách za rok 2020			
1.1a. Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod.			
N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		5
N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		6
N02	Vykolejení vlaku		5
N031	Nehody na úrovňových přejezdech bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži		14
N032	Nehody na úrovňových přejezdech se zabezpečovacím zařízením ovládaným obsluhou		0
N033	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky bez závor		21
N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závorami		7
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.		2
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		1
N06	Jiné nehody		4
2.2a. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		10
PS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
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		2
PS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PS06	Jiné nehody		0
2.3a. Celkový počet vážně zraněných zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.			
SS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		2
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)		0
SS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
SS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SS06	Jiné nehody		0
2.4a. 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)		31
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
2.5a. Celkový počet vážně zraněných nepovolaných 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		0
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		12
US05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
US06	Jiné nehody		0
2.6a. 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)		0
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
2.7a. 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		0
OSP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSP06	Jiné nehody		0

3.2.a. Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		2
PK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
PK02	Vykolejení vlaku		0
PK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		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
3.3.a. Celkový počet usmrcených zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.			
SK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		1
SK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SK02	Vykolejení vlaku		0
SK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
SK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SK06	Jiné nehody		0
3.4.a. Celkový počet usmrcených uživatelů úrovňových 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 úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		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
3.5.a. Celkový počet usmrcených nepovolaných osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovňových 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 úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		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
3.6.a. 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 úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		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
3.7.a. Celkový počet jiných osob usmrcených na nástupištích, tj. osoby, které jsou na nástupištích 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 úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		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 usmrčených mimo nástupiště 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	Výkolejení vlaku		0
OKE03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OKE04	Nehody osob, na kterých se podílel drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		3
OKE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKE06	Jiné nehody		0
1.3a. 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
1.2a. Celkový počet sebevražd.			
N07	Počet sebevražd.		204
N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama		26
4.1a. Celkový počet původců mimořádných událostí rozdělený do následujících kategorií.			
I01	Lomy kolejnic.		0
I02	Výbočení koleje a ostatní nespojivosti koleje.		0
I03	Selhání návěštních systémů		0
I04	Projatá návěštla zakazující jízdu.		150
I041	Projatí návěštla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		28
I042	Projatí návěštla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		122
I05	Lomy kol u provozovaných kolejových vozidel.		0
I06	Lomy náprav u provozovaných kolejových vozidel.		1
5. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod			
Pouze následkem vážných nehod.			
C13	Náklady spojené s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře (vážné nehody).	Kč	293 027 835
C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč	3 713 322
C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč	2 335 738
C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut	45 600
C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut	8 431
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		2,94%
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 úrovních křížení			
T03	Celkový počet úrovních křížení (aktivních i pasivních)		8 029
T06	Celkový počet aktivních úrovních křížení (se zabezpečovacími zařízeními)		4 272
T07	Ovládaným automaticky jízdu s výstražnými světly a bez závor		2 126
T081	Ovládaným automaticky jízdu se závorami a výstražnými světly		1 385
T10	Ovládaným automaticky jízdu se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.		2
T15	Ovládaným obsluhou		759
T14	Celkový počet pasivních úrovních křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).		3 785
8. Referenční data dopravy a infrastruktury			
R05	Počet vlakových kilometrů v osobní dopravě	million vlakových kilometrů	133,458
R06	Počet vlakových kilometrů v nákladní dopravě	million vlakových kilometrů	35,882
R02	Počet osobních kilometrů	million osobních kilometrů	6 665,100
R07	Počet nákladních tunokilometrů	million tunokilometrů	32 833,211
R08	Počet kilometrů tratí (u víceokružních tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km	9 598,815
R03	Počet kilometrů koleji (započítává se každá kolej víceokružní železniční trati).	km	15 486,037

1. Trati vyloučené z rozsahu směrnice IOP/SAF (na konci roku)

1a	Délka tratí vyloučených z rozsahu uplatnění směrnice IOP [km]	83,424
1b	Délka tratí vyloučených z rozsahu uplatnění směrnice SAF [km]	83,424

Seznam vyloučených tratí:

- Jindřichův Hradec – Obrataň (46 km)
- Jindřichův Hradec – Nová Bystřice (33 km)
- Praha-Vršovice – Praha jih (0,7 km)
- Místní dráha: Praha-Malešice – Praha-Žižkov (3,724 km)

2. Délka nových tratí schválených NSA (během vykazovaného roku)

2a	Celková délka tratí [km]	187,091
----	--------------------------	---------

3. Stanice přizpůsobené PRM (na konci roku)

3a	Železniční stanice vyhovující PRM TSI	N/A
3b	Železniční stanice v souladu s PRM TSI - částečná shoda s TSI	N/A
3c	Bezbariérově přístupné železniční stanice	714
3d	Jiné stanice	1.938

4. Licence strojvedoucích (na konci roku)

4a	Celkový počet platných evropských licencí vydaných v souladu s TDD	10.212
4b	Počet nově vydaných evropských licencí (první vydání)	489

5. Počet schválených vozidel podle směrnice o interoperabilitě (EU) 2008/57 (během vykazovaného roku)

5a	První schválení - celkem	1.196
5aa	Drážní vozidla	1.065
5ab	Lokomotivy	4
5ac	Tažená osobní vozidla	0
5ad	Ucelená jednotka	1
5ae	Speciální vozidla	126
5b	Dodatečné schválení - celkem	30

5ba	Vagón	0
5bb	Lokomotivy	10
5bc	Tažená osobní vozidla	0
5bd	Ucelená jednotka	20
5be	Speciální vozidla	0
5c	Schválení typu - celkem	6
5ca	Vagón	3
5cb	Lokomotivy	0
5cc	Tažená osobní vozidla	1
5cd	Ucelená jednotka	0
5ce	Speciální vozidla	2
5d	Schválení udělená po modernizaci nebo obnově - celkem	258
5da	Vagón	120
5db	Lokomotivy	27
5dc	Tažená osobní vozidla	84
5de	Ucelená jednotka	15
5df	Speciální vozidla	12

6. Vozidla vybavená ERTMS (na konci roku)

6a	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS	98
6b	Hnací vozidla včetně vlakových souprav – bez ERTMS	3.991

7. Počet zaměstnanců NSA (zaměstnanců na plný úvazek) ke konci roku

7a	Pracovníci FTE, kteří se podílí na osvědčení o bezpečnosti	5
7b	Pracovníci FTE, kteří se podílí na schvalování vozidel	10
7c	Pracovníci FTE, kteří jsou zapojeni do dohledu	85
7d	Pracovníci FTE, kteří se podílí na jiných úkolech týkajících se železnic	87

PŘÍLOHA C – ZAVEDENÍ NOVÉHO SYSTÉMU PROVÁDĚNÍ STÁTNÍCH DOZORŮ DRÁŽNÍM ÚŘADEM

Postup dohledu podle Článku 3 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 (dále jen „nařízení“):

- 1. Vnitrostátní bezpečnostní orgány uplatňují postup dohledu stanovený v příloze I nařízení.*
- 2. Vnitrostátní bezpečnostní orgány zavedou interní mechanismy nebo postupy pro řízení postupu dohledu.*
- 3. Pro účely dohledu uznávají vnitrostátní bezpečnostní orgány schválení, uznání a osvědčení produktů nebo služeb poskytovaných železničními podniky a provozovateli infrastruktury nebo jejich subdodavateli, partnery nebo dodavateli, udělená v souladu s příslušným právem Unie jakožto důkaz schopnosti železničních podniků a provozovatelů infrastruktury plnit příslušné požadavky vymezené v nařízení v přenesené pravomoci Komise (EU) 2018/762.*

1. VŠEOBECNĚ

Vnitrostátní bezpečnostní orgán vypracuje strukturovaný a kontrolovatelný postup pro veškeré činnosti dohledu zohledňující níže uvedené prvky. Zajistí se tak, aby postup dohledu byl iterativní a zohledňoval potřebu soustavného zlepšování, jak ukazuje schéma dodatku nařízení.

2. ZAVEDENÍ STRATEGIE A PLÁNU (PLÁNŮ) DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

- a) shromažďuje a analyzuje údaje/informace z různých zdrojů s cílem stanovit strategii a plán nebo plány dohledu. Zdroji mohou být informace shromážděné v průběhu posuzování systémů zajišťování bezpečnosti, výsledky z předchozích činností dohledu, informace pocházející ze schvalování subsystémů nebo vozidel, zprávy/doporučení vnitrostátních vyšetřovacích orgánů týkající se nehod, jiné zprávy nebo údaje o nehodách/mimořádných událostech, výroční zprávy o bezpečnosti železničních podniků nebo provozovatelů infrastruktury předkládané vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, výroční zprávy o údržbě subjektů odpovědných za údržbu, stížnosti veřejnosti a další relevantní zdroje;

- b) určuje ve strategii dohledu rizikové oblasti pro cílené činnosti dohledu, včetně těch, které vyplývají z případného zapojení a řízení lidských a organizačních faktorů;
- c) vypracovává plán nebo plány dohledu, v nichž se uvádí, jak bude realizovat strategii dohledu během životního cyklu platných jednotných osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti;
- d) na základě určených cílových oblastí vypracuje počáteční odhad zdrojů potřebných na realizaci plánu nebo plánů;
- e) přiděluje zdroje na realizaci plánu nebo plánů;
- f) ve strategii a plánu (plánech) dohledu se zabývá veškerými záležitostmi, které se týkají přeshraničního provozu nebo infrastruktur, prostřednictvím jejich koordinace s dalším vnitrostátním bezpečnostním orgánem (nebo orgány).

HLAVNÍ BODY DOHLEDOVÉ STRATEGIE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

1. Základní informace

2. Cíl

3. Zásady

- a. **Přiměřenost** rizikům, která železniční společnosti řídí, nikoli její ziskovosti, dostupnosti zdrojů nebo době do konce platnosti smlouvy, kterou má uzavřenou.
- b. **Jednotnost** postupu napříč aktivitami Drážního úřadu.
- c. **Koncentrace** na efektivitu systému řízení bezpečnosti společností, která ověřuje, zda lidé v každé společnosti využívají systém řízení k dosahování bezpečných výsledků.
- d. **Transparentnost** a otevřenost o politice, praktikách a přístupu, který používá Drážní úřad, za současného respektování požadavku společností zachovávat mlčenlivost o některých záležitostech mezi nimi a členským státem.
- e. **Spravedlnost a odpovědnost** v souladu se zákonem v případě aktivit, zejména prosazování, které budou odpovídat prosazování praxe Drážního úřadu.

f. Spolupráce: NSA spolupracuje s jinými příslušnými orgány a zajišťuje tak řešení bezpečnostních záležitostí, na nichž mají společný zájem.

g. Informovanost z mnoha zdrojů, např. z hodnocení pro účely osvědčení o bezpečnosti a informací zjištěných na základě šetření NIB.

4. Mechanismy dohledu

a. Správa a řízení

b. Zaměstnanci

5. Úrovně rizika v členském státě

6. Strategické priority dohledu

a. Systémy řízení bezpečnosti

b. Spolupráce s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány

c. Nejvyšší priority dohledu

d. Sekundární priority dohledu

7. Techniky dohledu

8. Jak jsou konstruovány plány dohledu

9. Prosazování

3. SDĚLENÍ TÝKAJÍCÍ SE STRATEGIE A PLÁNU (Ů) DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

- a) příslušným železničním podnikům nebo provozovatelům infrastruktury a případně dále v širším smyslu ostatním zúčastněným stranám sděluje celkové cíle strategie dohledu a podává celkové vysvětlení plánu nebo plánů;
- b) příslušným železničním podnikům nebo provozovatelům infrastruktury podává celkové vysvětlení způsobu realizace plánu nebo plánů dohledu.

4. PROVÁDĚNÍ ČINNOSTÍ DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

- a) realizuje plán nebo plány dohledu;
- b) přijímá přiměřená opatření k řešení případů neplnění právních povinností ze strany železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury, včetně vydávání případných naléhavých bezpečnostních varování a uplatňování dočasných bezpečnostních opatření;
- c) vyhodnocuje, do jaké míry bylo vypracování a realizace akčního plánu nebo plánů ze strany železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury přiměřené pro nápravu jakéhokoli nesouladu nebo přetrvávajícího problému v určeném časovém období;
- d) dokumentuje výsledky svých činností dohledu.

5. VÝSLEDKY ČINNOSTÍ DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

- a) sděluje výsledky svých činností dohledu příslušnému železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury, včetně určení oblastí neplnění povinností ze strany železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury a osvědčených postupů v jakékoli oblasti, které podpoří zvyšování bezpečnosti;
- b) má přehled o stavu bezpečnosti jednotlivých železničních podniků nebo provozovatelů infrastruktury vykonávajících svou činnost na území jeho členského státu;
- c) zveřejňuje svá stanoviska k celkovému stavu bezpečnosti v členském státě a informuje o nich zúčastněné strany;
- d) zveřejňuje svá stanoviska k účinnosti právního rámce v oblasti bezpečnosti a informuje o nich zúčastněné strany;
- e) využívá, a pokud je to vhodné, sděluje informace o výkonnosti systému zajišťování bezpečnosti shromážděné během svých činností dohledu nad železničními podniky a provozovateli infrastruktury před opětovným posouzením žádosti o obnovení nebo aktualizaci jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti agentuře působící jako orgán vydávající osvědčení nebo v případě přeshraniční infrastruktury příslušnému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu;
- f) pokud je to vhodné, přijímá donucovací opatření, určuje, zda existují důvody pro omezení nebo odebrání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti

a v případě, že není odpovědný za vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti, patřičně informuje příslušný orgán.

6. PŘEZKUM ČINNOSTÍ DOHLEDU

Na základě informací shromážděných a zkušeností získaných během činností dohledu a na základě stavu bezpečnosti jak na úrovni jednotlivých podniků a provozovatelů tak na úrovni členského státu, vnitrostátní bezpečnostní orgán v pravidelných intervalech:

- a) provádí přezkum strategie a plánu nebo plánů dohledu, aby zkontroloval přiměřenost původních cílených činností, využívání údajů/informací z různých zdrojů, výsledků dohledu a přidělování zdrojů, a podle potřeby mění priority;
- b) reviduje v případě potřeby plán nebo plány a posuzuje vliv změn na strategii dohledu;
- c) případně přispívá svými stanovisky a všemi návrhy k tomu, aby členský stát odstranil jakékoli nedostatky právního rámce v oblasti bezpečnosti.

Z pohledu bezpečnostních cílů Drážního úřadu na rok 2021 je možno konstatovat, že vzhledem na návaznost jeho působnosti na limity legislativního rámce daného evropskou a českou legislativou, lze očekávat, že bezpečnostní cíle budou úzce korespondovat s vývojem spolupráce v oblasti eurozóny v návaznosti na doporučení EU a implementací nařízení a doporučení do legislativy ČR, přičemž nejvyššími principy jsou bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

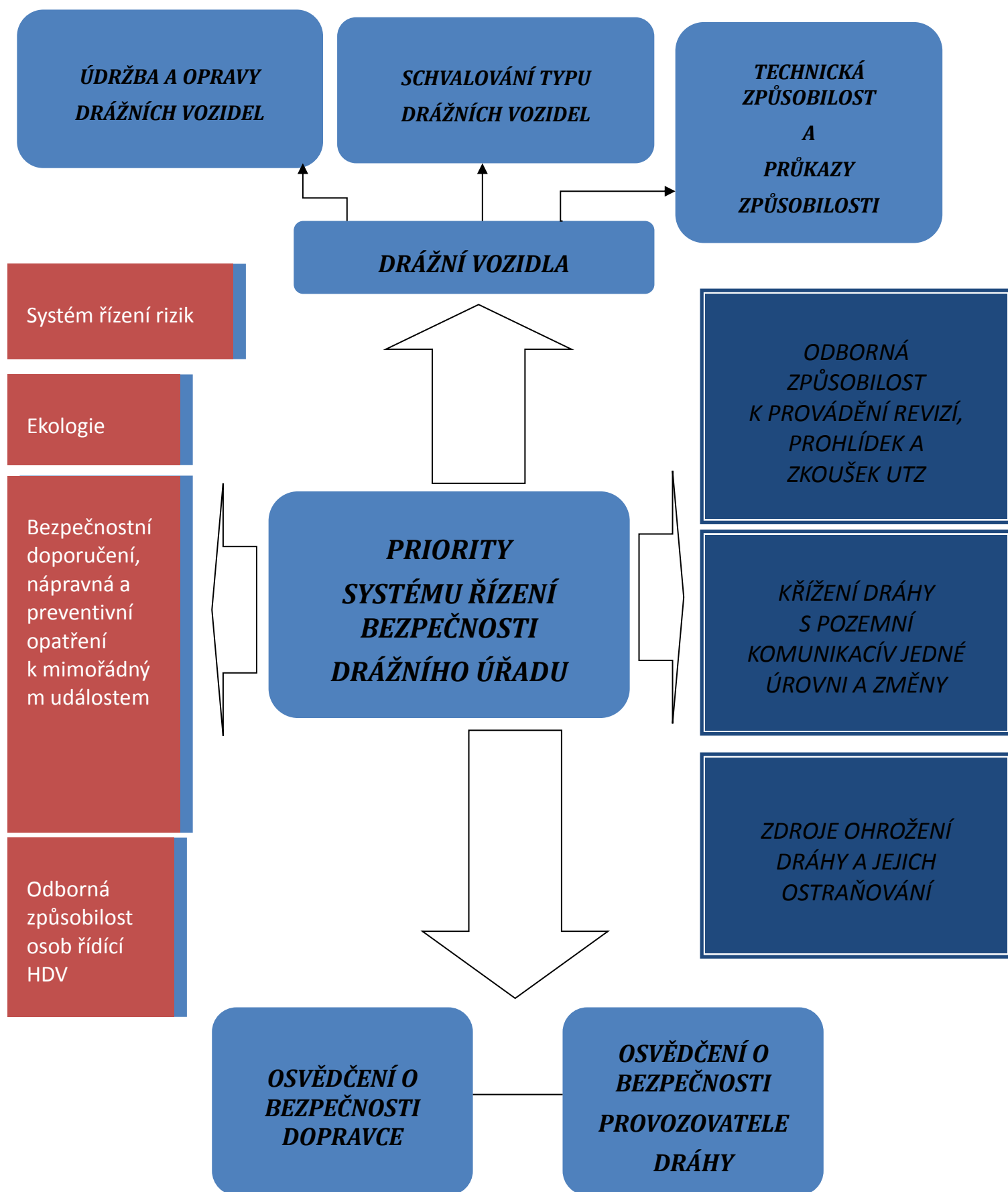
Krátkodobé bezpečnostní cíle:

1. Podepsání memoranda o spolupráci Drážního úřadu jako bezpečnostního orgánu pro železniční dopravu se sousedními státy (NSA).
2. Rozšíření počtu a zvýšení kvality státních dozorů a ostatní dozorové činnosti pro nové subjekty podnikající v oblasti osobní a nákladní dopravy na dráhách, a to i v rámci procesu vydávání osvědčení dopravce s prioritou na provozní zaměstnance přímo se podílejících na provozování drážní dopravy (přidělování služeb strojvedoucím, posunovačům, vedoucím posunu, výpravčím, dispečerům, přestávky mezi službami).
3. Rozšíření počtu a zvýšení kvality státních dozorů a ostatní dozorové činnosti v oblasti infrastruktury u provozovatelů dráhy celostátních a regionálních (železniční přejezdy, výhybky, mosty, tunely, trakční zařízení).
4. Rozšíření počtu a zvýšení kvality státních dozorů a ostatní dozorové činnosti v oblasti zaměřené na provádění pravidelné údržby drážních vozidel dopravců.
5. Analýzou příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a důsledným uplatňováním bezpečnostních doporučení Drážní inspekce přispívat ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a eliminaci počtu vážných nehod a nehod v drážní dopravě.
6. Na základě důsledné analýzy příčin a okolností vzniku mimořádných událostí, závad a nedostatků zjištěných při státních dozorech pravidelně aktualizovat plán státních dozorů se zaměřením na odstraňování těchto nedostatků.
7. Důsledně dbát na dodržování práv a povinností cestujících, kvalitně vyřizovat podněty cestující veřejnosti, a tak zvyšovat úroveň služeb a bezpečnost přepravy osob.
8. Udržet disciplínu a vysokou kvalitu vykonávané práce.
9. Rozvíjet nastavený systém bezpečnosti Drážním úřadem (viz obrázek 1).
10. Pokračovat v osvětě vedoucí k bezpečnému provozování drážní dopravy a dráhy na železniční dopravní cestě i ve vlacích.

Dlouhodobé bezpečnostní cíle:

1. Spolupracovat na naplňování Národního implementačního plánu ERTMS/ETCS.
2. Příprava strojvedoucích na využívání simulátorů s cílem snižování počtu MU.
3. Ve spolupráci s MD zapracovat MLS do legislativy, a tak prostřednictvím něj zajistit zákonnou kontrolu pracovní doby strojvedoucích.
4. Prohlubování spolupráce se Železniční agenturou Evropské unie.
5. Rozšíření spolupráce s jinými bezpečnostními orgány v železniční dopravě.

Obrázek 1 – Systém bezpečnosti Drážního úřadu (SMS)



PŘÍLOHA E – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRAŽNÍHO ÚŘADU

