

DUCR-52877/23

VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2022

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

Vypracoval: Bc. Přemysl Stibor

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

Datum: 27. září 2023

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

rok 2022 znamenal pro Drážní úřad stabilizaci běžného provozu bez covidových omezení při výkonu státních dozorů a při osobních jednáních, ale také nové výzvy. Ty byly spojené především s novelou zákona o dráhách, která vstoupila v platnost 1. února 2022 a zavedla nové činnosti spojené s dohledem nad bezpečností drážního provozu.

Novela zákona zavedla monitoring licencí strojvedoucích a sankční systém při porušení jejich povinností. Tyto činnosti samy o sobě vyžadují sledování na denní bázi a návazné vyhodnocování. Novela zároveň transponovala evropská nařízení do české legislativy a naplno se tak mohly podle evropských postupů rozběhnout schvalovací procesy spojené s jednotným osvědčením o bezpečnosti dopravce i uváděním vozidel na trh. Veškeré tyto procesy museli naši zaměstnanci zvládnout v poměrně krátkém čase a mohu říci, že se svého úkolu zhostili velmi dobře.

Praxe roku 2022 nicméně ukázala, že monitoring licencí strojvedoucích je potřeba rozšířit, je třeba uvést do života nácvik zvládání krizových situací pomocí simulátorů pro strojvedoucí, v maximální míře zdigitalizovat naše agendy a rozvíjet komunikaci s ostatními subjekty železničního sektoru jak v ČR, tak v zahraničí. S těmito cíli jsme vstoupili do roku 2023 a věříme, že se nám je podaří postupně naplňovat.

Železniční sektor se stabilizoval, celkový počet dopravců provozujících drážní dopravu na našem území přestal narůstat a zůstal na čísle 135. Velkou část dopravců čeká v roce 2023 obnova osvědčení o bezpečnosti, nicméně již podle nových pravidel evropského nařízení, které znamená přísnější posuzování. Počet evidovaných platných licencí strojvedoucích pomalu klesá, ale zájem o zkoušky, a tedy o nové licence po covidové pauze, znovu narůstá.

Pracovníci obou sekcí Drážního úřadu vykonali v roce 2022 celkem 912 státních dozorů zaměřených na provoz i na infrastrukturu. Neshledali při nich žádná zásadnější pochybení. To je pro sektor určitě dobrá zpráva. Státní dozory budou i v dalším roce pokračovat s důkladností, kterou nám legislativa ukládá. Pro tento účel byl vypracován plán bezpečnostních opatření pro všechny prvky železničního sektoru, který bude v průběhu roku naplňován.

Chtěl bych poděkovat všem zaměstnancům, kteří svojí každodenní prací napomáhají naplňování celoevropských cílů tak, aby naše železnice byla bezpečná a mohla naplno sloužit osobní a nákladní dopravě.

Přeji Vám klidnou a bezpečnou jízdu po českých
i evropských železničních tratích!

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 zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 376“)
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 173“)
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 177“)
Nářízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení 113“)
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 (dále jen „nařízení 1078“)

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 (dále jen „nařízení 402“)
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru
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 761“)
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 (dále jen „nařízení 762“)
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 (dále jen „nařízení 643“)
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (dále jen „směrnice 798“)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (dále jen „nařízení 796“)
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (dále jen „směrnice 797“)
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 (dále jen „nařízení 445“)

OBSAH

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU	1
REFERENČNÍ DOKUMENTY	2
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	13
1.4 Hlavní priority pro další období	13
2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI.....	14
2.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době.....	14
2.2 vývoj trendů Společných bezpečnostních ukazatelů.....	17
2.3 Výsledky bezpečnostních doporučení.....	20
3. DOZOR	39
3.1 Strategie, plán a rozhodování.....	39
3.1.1 Zdroje informací a hlavní vstupy používané pro stanovení strategie a plánu v oblasti dozoru.....	39
3.1.2 Průběžné aktualizace plánu dozoru.....	43
3.2 Koordinace a spolupráce	43
3.3 Způsobilost (kompetence).....	44
3.4 Zpětná vazba	44
4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ.....	45
4.1 Osvědčení dopravce vydávané dopravcům se sídlem v ČR.....	45
4.2 Osvědčení dopravce vydávané dopravcům jiných členských států EU.....	46
4.3 Osvědčení provozovatele dráhy	46
4.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány	47
4.5 výměna informací mezi nsa a provozovateli drážní dopravy	47
4.6 Procesní problémy.....	48
4.7 Zpětná vazba	48
5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL.....	49
6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM).....	51
7. STROJVEDOUCÍ	53
8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	55
8.1 Platné právní předpisy	55
8.2 Změny zákona o dráhách a jeho prováděcí vyhlášky.....	57
8.3 změna zákona o drahách	58
9. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK.....	61
9.1 Zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu	61
9.2 Zpětná vazba od zúčastněných stran	62
9.3 Revize vnitrostátních bezpečnostních předpisů (NSR) s cílem zohlednit nařízení o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik	62
9.4 podrobnosti o pokroku v oblasti bezpečnosti.....	62
10. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU	68
11. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SMS (SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI)	69
12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SLEDOVÁNÍ	71
13. KULTURA BEZPEČNOSTI.....	75
ZÁVĚR	78

PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2022	79
PŘÍLOHA B - POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY ZA ROK 2022	85
PŘÍLOHA C – BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU PRO ROK 2023.....	87
PŘÍLOHA D – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRÁŽNÍHO ÚŘADU.....	92
PŘÍLOHA E – SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	93

ZKRATKY

ACRI	Association of Czech Railway Industry (Asociace podniků českého železničního průmyslu)
AdCo	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
COTIF	FR: Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (Convention concerning International Carriage by Rail - Úmluva o mezinárodní železniční přepravě)
CSI	Common Safety Indicators (Společný bezpečnostní ukazatel)
CSM	Common Safety Method (Společné bezpečnostní metody)
ČD	České dráhy, a.s.
ČIA	Český institut pro akreditaci
ČR	Česká republika
ČSN	Česká státní norma
DI	Dražní inspekce
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DS	Dílčí systém
DÚ	Dražní úřad
DV	Dražní vozidlo
ECM	Entities in charge of maintenance (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	European Union Agency for Railways (Evropská agentura pro železnici)
ERAIL	European Railway Accident Information Links (Evropská databáze informací o železničních nehodách)
ERTMS	European Railway Traffic Management System (Systém řízení železniční dopravy v Evropě)
ES	Evropská směrnice
ETCS	European Train Control System (Evropský vlakový zabezpečovací systém)
EU	Evropská unie
FMEA	Failure Modes and Effects Analysis (Analýza možného výskytu a vlivu vad)
FTA	Fault tree analysis (Analýza stromu poruchových stavů)
FTE	Full Time Equivalent (Ekvivalent plného pracovního úvazku)

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	Interoperability Directive (Směrnice o interoperabilitě)
IOP	Interoperabilita
ITTAB	Mezinárodní sdružení dozorových orgánů lanových drah
IZS	Integrovaný záchranný systém
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
JOB	Single safety certificate (Jednotné osvědčení o bezpečnosti)
KN	Katastr nemovitostí
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
MLS	Monitoring licencí strojvedoucích
MU	Mimořádná událost
NIB	Vnitrostátní inspekční orgán
NoBo	Notified Body (Oznámený subjekt)
NSA	National Safety Authority (Vnitrostátní bezpečnostní orgán)
NSR	National Safety Rule (Vnitrostátní bezpečnostní předpis)
ODV	Odbor drážních vozidel
OJEU	The Official Journal of the European Union (Úřední věstník Evropské unie)
OPD	Operační fond doprava
OŘ	Oblastní ředitelství
OSS	One-Stop Shop
PHS	Pohyblivý hrot srdcovky
PO	Provozní obvod
PoE	Pool of expert (Skupina odborníků)
PRM	Technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with reduced mobility. (Technické specifikace pro interoperabilitu, které se týkají bezbariérového přístupu evropského železničního přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace)
PZM	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RSD	Railway Safety Directive (Směrnice bezpečnosti na železnicích)

SAF	Bezpečnost
SD	Státní dozor
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SMS	Safety management systém (Systém řízení bezpečnosti)
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	Train Drivers Directive (Směrnice strojvedoucích)
TEN-T	Trans-European Transport Networks (Transevropská dopravní síť)
TSI	Technical Specification for Interoperability (Technické specifikace pro interoperabilitu)
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UIC	FR: „Union Internationale des Chemins de fer – UIC“, AJ: „International Union of Railways“ (Mezinárodní železniční unie)
ÚNMZ	Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví
UTK	URZAD TRANSPORTU KOLEJOWEGO – Úřad železniční dopravy v PL
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 zpracování výroční zprávy o činnosti za rok 2022, která obsahuje informace o:

- a) Vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu společných bezpečnostních ukazatelů (dále jen „CSI“), na úrovni České republiky.*
- b) Důležitých změnách v právních předpisech týkajících se bezpečnosti železnic.*
- c) Vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti a schvalování z hlediska bezpečnosti.*
- d) Výsledcích a zkušenostech týkajících se dohledu nad provozovateli dráhy a dopravci, včetně počtu a výsledků kontrol a auditů.*
- e) Výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle článku 15 směrnice 798.*
- f) Zkušenostech dopravců a provozovatelů drah s uplatňováním příslušných CSM.*

Zpráva vychází z ustanovení článku 19 směrnice 798, který byl do legislativy České republiky transponován § 55 odst. 8 zákona o dráhách a § 6 vyhlášky 376.

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici za uplynulé období roku 2022.

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 celostátní nebo regionální dráhy a dopravci s platnou licencí na dráze celostátní nebo regionální jsou povinni předložit do 31. května příslušného kalendářního roku Drážnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy za uplynulý kalendářní rok.

Celkový počet dopravců, kteří mohli v roce 2022 provozovat drážní dopravu na celostátní, nebo regionální dráze zůstal na stejných počtech, celkem 135 dopravců (105 českých, 20 zahraničních, 10 provozujících dopravu pouze do pohraniční přechodové stanice). Zde Drážní úřad vnímá jistou stagnaci ve zvyšování počtu nových dopravců. Drážní úřad udělil v roce 2022 celkem 4 licence k provozování drážní dopravy na celostátní nebo regionální dráze.

Organizační schéma Drážního úřadu je uvedeno v příloze D.

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 2022 své vytyčené cíle v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti.

V roce 2023 má Drážní úřad v plánu pokračovat v činnosti přípravy společných bezpečnostních cílů ve smyslu § 55 odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách a také řešit problematiku počtu mimořádných událostí.

1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY

S novelou zákona o dráhách účinnou od 1. 2. 2022 byla uložena dopravcům povinnost, aby neprodleně po:

- zahájení řízení drážního vozidla strojvedoucím na dráze celostátní a regionální byl jejím provozovateli v elektronické podobě a způsobem stanoveným v prohlášení o dráze oznámen okamžik zahájení řízení drážního vozidla, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo vozidla,*
- ukončení řízení drážního vozidla strojvedoucím na dráze celostátní a regionální byl jejím provozovateli v elektronické podobě a způsobem stanoveným v prohlášení o dráze oznámen okamžik ukončení řízení drážního vozidla, číslo licence strojvedoucího a evropské číslo vozidla.*

Praxe ukazuje, že je žádoucí rozšířit monitoring na evidenci pracovní doby, a to na všech železničních dráhách.

V souvislosti s udržením a zlepšením stavu bezpečnosti je pozornost dlouhodobě zaměřena na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Ve vývoji však nejsou opomíjena ani železniční vozidla a ostatní subjekty železničního sektoru.

A. Dlouhodobě probíhá 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 probíhají i na zrychlení průjezdu některých železničních uzlů a tratí zařazených do systému TEN-T. Na těchto tratích je zajišťována interoperabilita, kdy se jedná především o výstavbu 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 aplikace na další traťové úseky jsou již v přípravě.
- C. Investice, které byly vynakládány do opravy železniční dopravní cesty, měly za cíl zvýšit traťovou rychlost. Zahrnovaly především oblasti výměny železničního svršku, zvýšení úrovně zabezpečení přejezdů, opravy mostů s propustkami, dále probíhali opravy nástupišť a osvětlení zastávek.
- 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. V průběhu roku 2022 probíhala stavební činnost nejen na tranzitních železničních koridorech, ale i ostatních tratích.
- F. Je posilována funkce Evropské agentury pro železnice (ERA), která zavedla jednotné povolení typu vozidla a jednotné osvědčení o bezpečnosti železničních podniků.
- G. Postupně i nadále dosahovat celoodvětvového přístupu k osvědčení o bezpečnosti v odvětví železniční dopravy na základě stávajících přístupů provozovatelů infrastruktury a železničních podniků v rámci evropské normy.
- H. Průběžně je posilována úloha 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 harmonizací.
- I. Zjednodušují se pravidla pro intermodální přepravu nebezpečného zboží za účelem zajištění interoperability mezi různými druhy dopravy.
- J. Z důvodu dlouhodobě vyššího počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech, vyplývajících z analýzy mimořádných událostí, pokračovaly i v roce 2022 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.

1.3 SHRUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI

Během kontrolní činnosti prováděné v rámci státních dozorů, komplexních dozorů u dopravců a provozovatelů dráhy celostátní nebo drah 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.

ERA je od 16. června 2019 odpovědná za vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti, pokud oblast činnosti zahrnuje více než jeden členský stát, který do uvedeného data transponoval směrnici 798.

Drážní úřad si pro další období vytyčil tyto hlavní priority:

- Průběžně analyzovat závěry z vykonaných státních dozorů a bezpečnostních doporučení, které vydává Drážní inspekce, jako výsledek z šetření mimořádných událostí, s cílem zobecnit rizikové události a místa a následně zajistit příslušné úpravy předpisů, norem a technologických postupů.
- Analyzovat výskyt mimořádných událostí a na základě následných státních dozorů stanovit bezpečnostní doporučení k omezení jejich výskytu (projetí návěst stůj, nehody na přejezdech)
- Ověřovat technický stav drážních vozidel, předepsaných technických kontrol a revizí UTZ u hnacích a tažených drážních vozidel u dopravců
- Provádět audity u držitelů ECM na systém provádění údržby s cílem jeho ověření a fungování podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779
- Snaha uzákonit využívání simulátorů při školení strojvedoucích.
- Udržet trend zvyšování počtu výkonů státních dozorů.
- Uzavřít dohody s dalšími NSA – Polsko (UTK), Německo (EBA) a Rakousko.
- Digitalizovat agendy Drážního úřadu včetně vytvoření nových webových stránek pro jednodušší komunikaci s partnery.

2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI

2.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ

Ve smyslu směrnice 798, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod, která byla do české legislativy transponována vyhláškou 376, bylo v roce 2022 zaevidováno:

- počet nehod: 109;
- počet úmrtí: 22;
- počet vážně zraněných: 64.

V Tabulce 1 jsou uvedeny nejdůležitější ukazatele za sledované období.

TABULKA 1 - ANALÝZA VŠEOBECNÉHO TRENDU

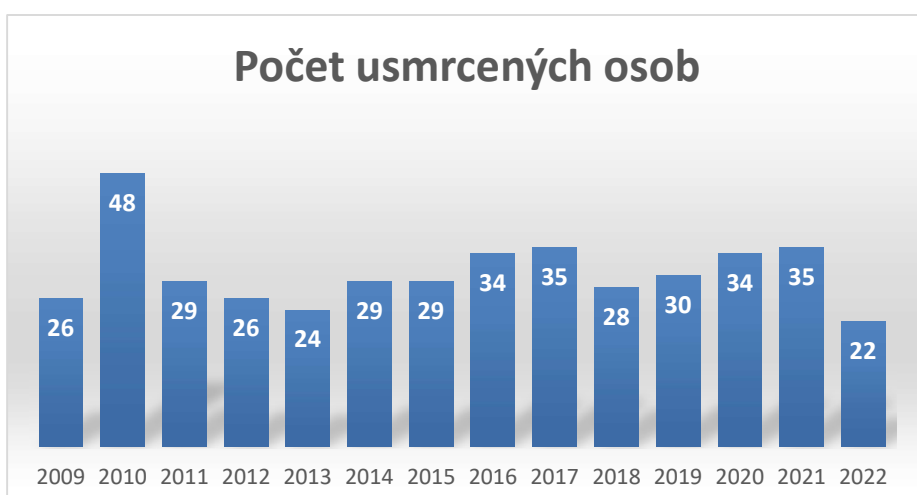
	Počet nehod:	Počet usmrcených osob:	Počet vážně zraněných osob:
2009	113	26	92
2010	125	48	107
2011	99	29	74
2012	97	26	66
2013	91	24	52
2014	104	29	60
2015	94	29	53
2016	86	34	61
2017	97	35	58
2018	89	28	55
2019	92	30	50
2020	91	34	60
2021	113	35	71
2022	109	22	64

Poznámka: Podklady jsou získány z výročních zpráv, které byly předloženy provozovateli celostátních drah nebo regionálních drah podle § 22 odst. 2 písm. j) zákona o dráhách ke dni **31. května 2023**. Podrobný přehled o nehodách za rok 2022 je v *Příloze A*, který je nedílnou součástí této zprávy.

GRAF 1 – POČET NEHOD ZA SLEDOVANÉ OBDOBÍ



GRAF 2 - POČET USMRČENÝCH OSOB ZA SLEDOVANÉ OBDOBÍ



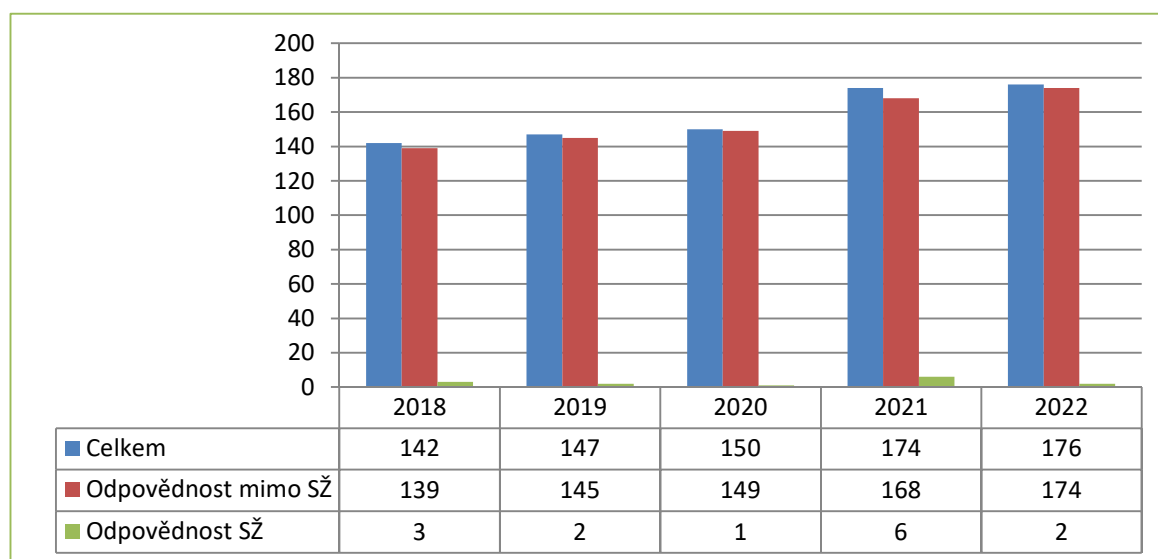
GRAF 3 - POČET VÁŽNĚ ZRANĚNÝCH OSOB ZA SLEDOVANÉ OBDOBÍ



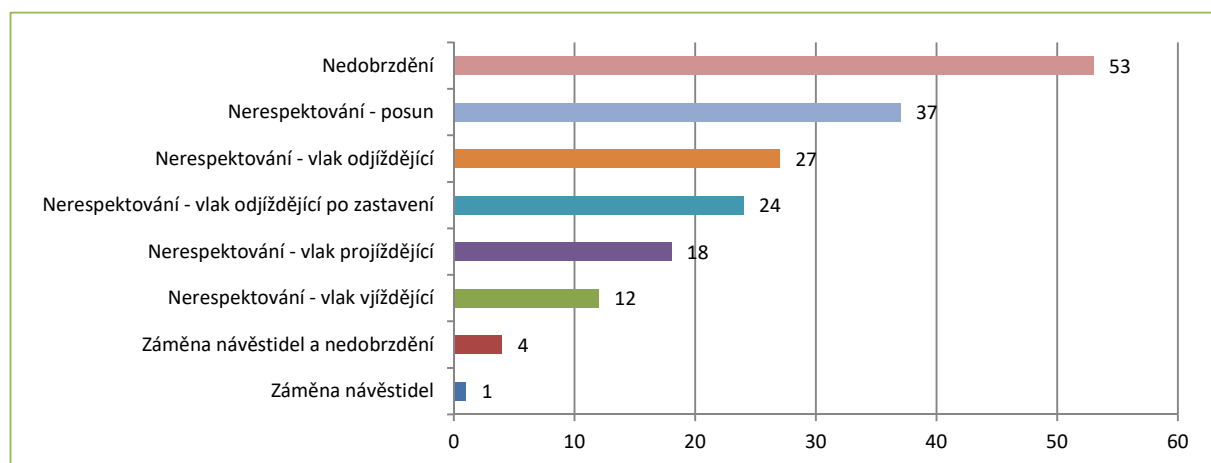
Z analýzy vyplývá, že z dlouhodobého hlediska dochází k navýšení počtu nehod. V roce 2022 došlo v porovnání s předešlým rokem ke snížení počtu nehod. Při nehodách podle definic uvedených ve směrnici 798, bylo usmrceno 22 osob (s vyloučením sebevražd) a vážně zraněno bylo 64 osob.

Jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu, kde se eviduje celkem 176 MU. Porovnáním s předchozím obdobím se jedná o nárůst pouze o 2 MU. Tento nárůst je nejnižší za sledované období.

GRAF 4 – NEDOVOLENÝCH JÍZD DV ZA NÁVĚSTIDLA ZAKAZUJÍCÍ JÍZDU V LETECH 2018 AŽ 2022



GRAF 5 - NEDOVOLENÝCH JÍZD DV ZA NÁVĚSTIDLA ZAKAZUJÍCÍ JÍZDU V ROCE 2022 PODLE DŮVODŮ PROJETÍ



Pro úplnost uvádíme souhrnné údaje ze statistiky SŽ. Při střetech na železničních přejezdech, kde řidiči silničních motorových vozidel nerespektují pravidla silničního provozu, dochází k výraznému omezení a narušení pravidelnosti drážní dopravy. Většinu nehod

na železničních přejezdech způsobují účastníci silničního provozu, kteří nerespektují a především porušují ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Střetnutí drážních vozidel s účastníky silničního provozu na železničních přejezdech, kde v této kategorii je evidováno celkem 151 MU. Porovnáním s předchozím rokem se jedná o snížení počtu MU o 1 případ. Z celkového počtu 35 usmrcených osob jich 16 jednalo v sebevražedném úmyslu.

GRAF 6 - STŘETNUTÍ NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH V LETECH 2018 AŽ 2022 NA SÍTI SŽ



TABULKA 2 - STŘETNUTÍ NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH V ROCE 2022 PODLE JEJICH ZABEZPEČENÍ (SŽ)

2022	Počet MU	Výstražné kříže	PZS bez závor	PZS se závorami	PZM
MU	151	44	80	26	1
usmrceno	35	5	18	11	1
zraněno	92	20	68	4	0

2.2 VÝVOJ TRENDŮ SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH UKAZATELŮ

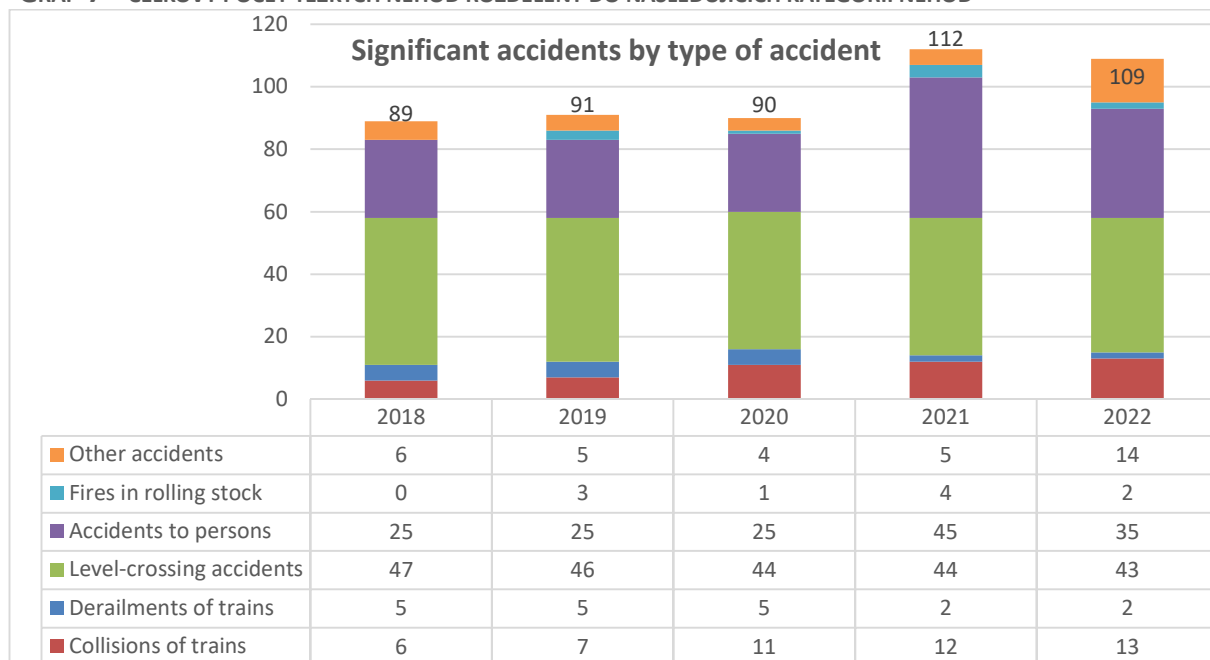
S cílem usnadnit posuzování stupně dosažení CST a k zajištění sledování obecného vývoje bezpečnosti železnic shromažďuje Česká republika informace o CSI prostřednictvím výročních zpráv Drážního úřadu podle článku 19 a přílohy I směrnice 798. Výsledné CSI, které jsou posílány za každý uplynulý kalendářní rok Evropské agentuře pro železnici, jsou zdrojem pro následující grafy.

(zdroj <https://eraeuropaeu.sharepoint.com/sites/NSA/CSM/Forms/AllItems.aspx>)

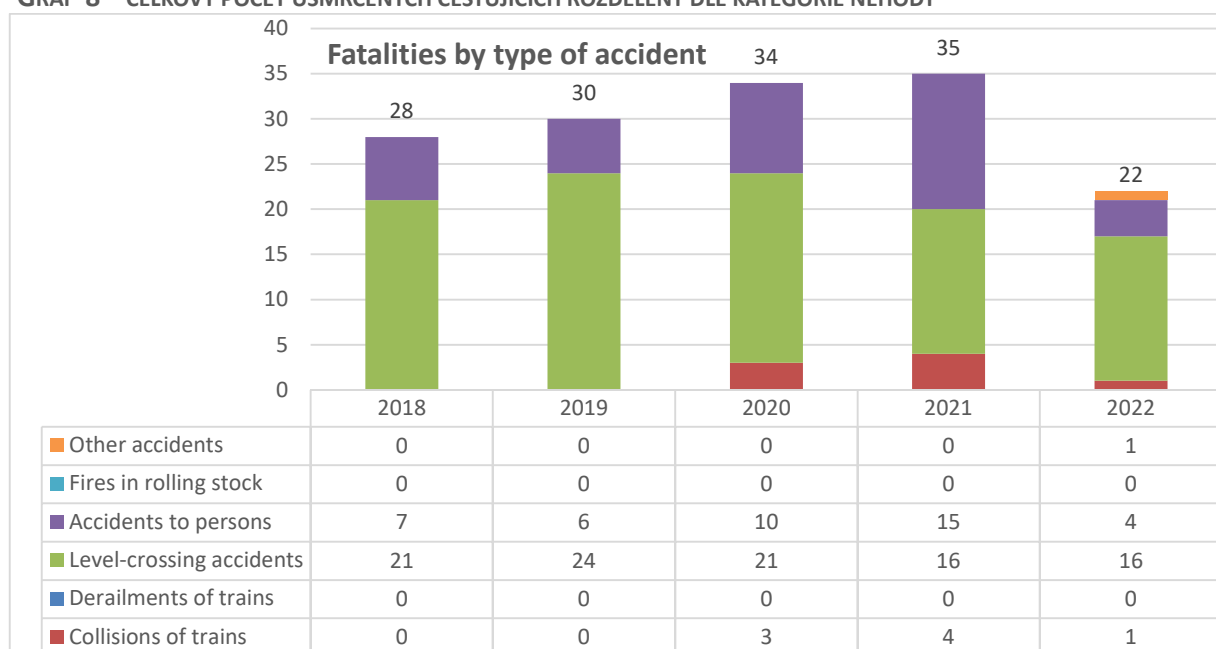
TABULKA 3 – PŘEKLAD ODBORNÝCH POJMŮ PODLE SMĚRNICE 798

Collisions of trains	Srážka vlaku s drážním vozidlem
Derailments of trains	Vykolejení vlaku
Level-crossing accidents	Nehody na úrovňových přejezdech
Accidents to persons	Nehody osob
Fires in rolling stock	Požár nebo výbuch v drážním vozidle
Other accidents	Jiné nehody
-	-
Passengers	Cestující
Employees	Zaměstnanci
Level-crossing users	Uživatelé úrovňových přejezdů
Unauthorised persons	Nepovolané osoby
Other persons	Jiné osoby

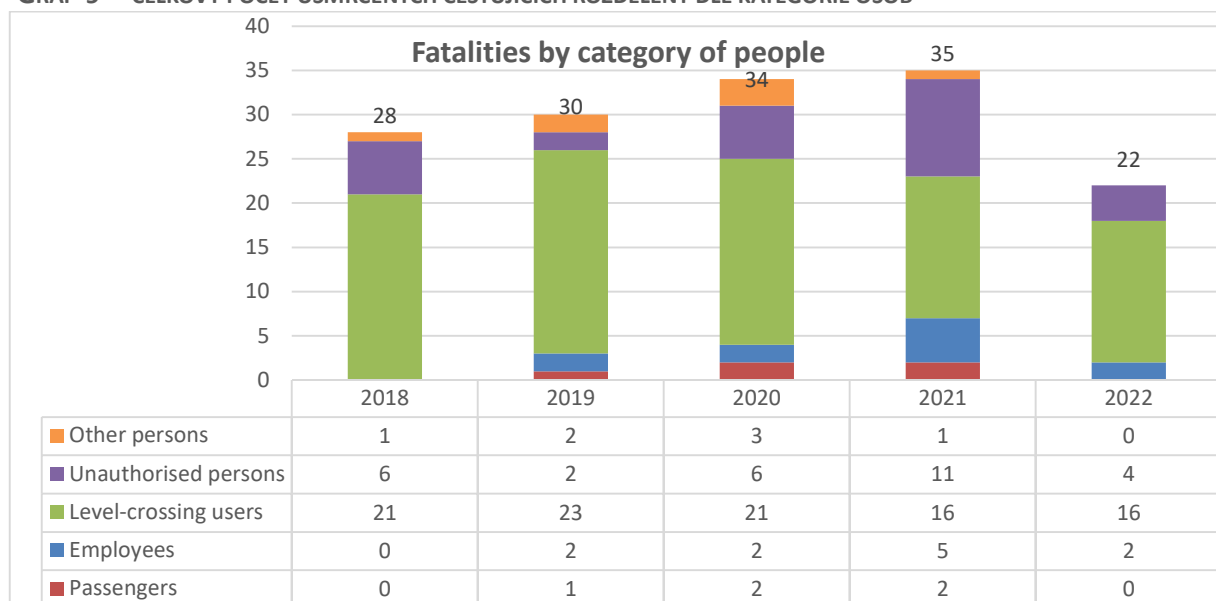
GRAF 7 – CELKOVÝ POČET TĚŽKÝCH NEHOD ROZDĚLENÝ DO NÁSLEDUJÍCÍCH KATEGORIÍ NEHOD



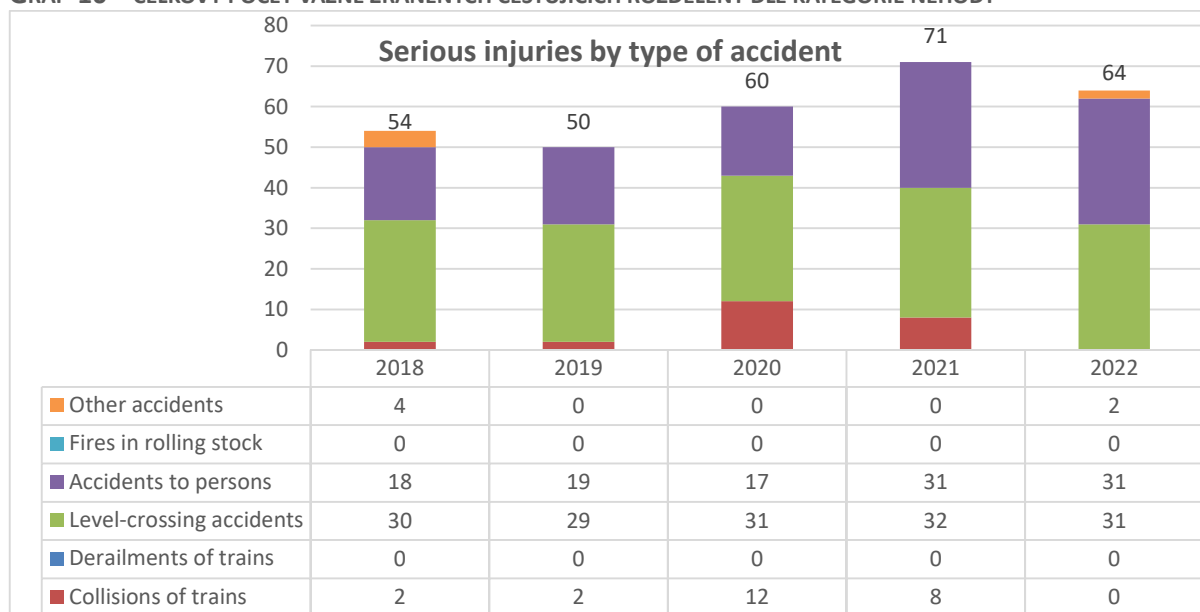
GRAF 8 – CELKOVÝ POČET USMRCENÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE NEHODY



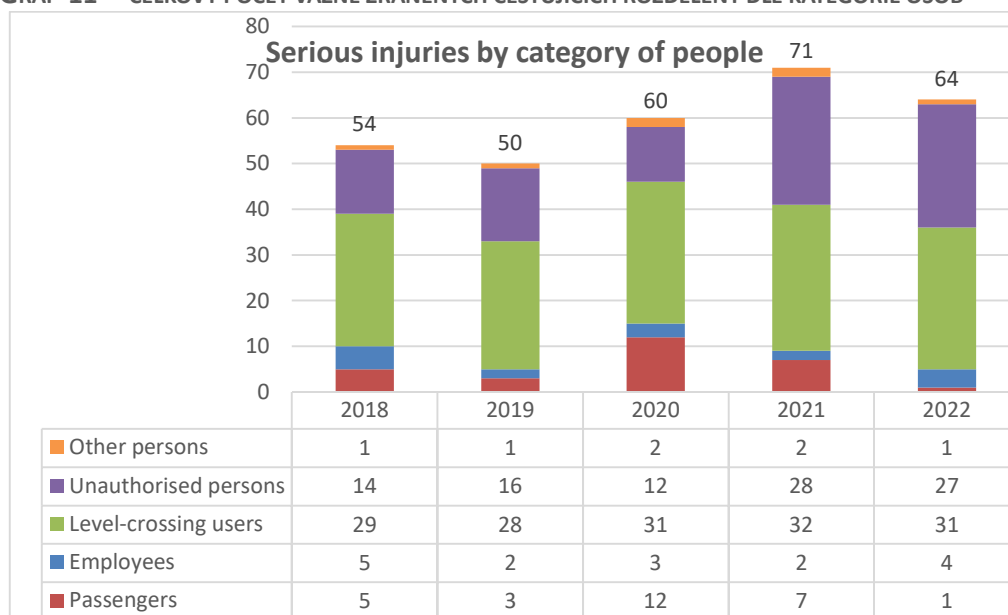
GRAF 9 – CELKOVÝ POČET USMRCENÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE OSOB



GRAF 10 – CELKOVÝ POČET VÁŽNĚ ZRANĚNÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE NEHODY



GRAF 11 – CELKOVÝ POČET VÁŽNĚ ZRANĚNÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE OSOB



2.3 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ

Níže je uveden seznam bezpečnostních doporučení obdržných od vnitrostátního inspekčního orgánu (Drážní inspekce) a informace o stavu jejich aplikace včetně popisu opatření, jež byla provedena. Realizace bezpečnostních doporučení je stanovena v § 13 odst. 1 vyhlášky 376. Drážní úřad na základě těchto doporučení musí přijmout odpovídající opatření a informovat o tom Drážní inspekci do 12 měsíců. Drážní úřad tuto povinnost plní ve dvou rovinách. Zpravidla to je přímou výzvou účastníkům mimořádné události k realizaci

přijátého bezpečnostního doporučení, nebo informací všem dopravcům, nebo provozovatelům dráhy s cílem zobecnit bezpečnostní doporučení v jejich vlastní pravomoci. Za rok 2022 realizoval Drážní úřad celkem 16 bezpečnostních doporučení Drážní inspekce, která využil k přijetí odpovídajících opatření.

Postup aplikace bezpečnostních doporučení za rok 2022:

1. Mimořádná událost ze dne 10. 5. 2021 v železniční stanici Praha Masarykovo nádraží:

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách, Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-1240/2021/DI-76 ze dne 10. 1. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 10. 5. 2021, na dráze železniční, kategorie celostátní, Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny, v železniční stanici Praha Masarykovo nádraží, na staniční koleji č. 7, návěstidlo Sc7, v km 410,378, kdy došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 9608 za hlavní návěstidlo zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro protijedoucí vlak Os 6903.

Dle výsledků šetření Drážní inspekce v závěrečné zprávě stanovila:

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc7 železniční stanice Praha Masarykovo nádraží osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 9608 zapříčiněné nevědomým pochybením, omylem osoby řídící drážní vozidlo, které se projevilo nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by:
- byl vlak Os 9608 ze železniční stanice Praha Masarykovo nádraží vypraven,
- se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (cestové) návěstidlo Sc7 železniční stanice Praha Masarykovo nádraží dovoluje jízdu vlaku.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekci zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e zákona o dráhách doporučila s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální v rámci pravidelného školení osob řídících drážní dopravu vytvořit a zavést systém praktického školení, kdy při simulovaném řízení drážní dopravy budou navozovány krizové situace vyžadující odpovídající (provozovatelem dráhy stanovenou) reakci na bezprostřední ohrožení bezpečného

provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků bez zbytečného prodlení.

Drážní úřad vyzval provozovatele drah, kteří působí na území ČR k přijetí opatření pro zabezpečení praktické realizace bezpečnostního doporučení, týkajícího se přijetí opatření, které zajistí u provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální v rámci pravidelného školení osob řídících drážní dopravu vytvořit a zavést systém praktického školení, kdy při simulovaném řízení drážní dopravy budou navozovány krizové situace vyžadující odpovídající (provozovatelem dráhy stanovenou) reakci na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků bez zbytečného prodlení.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo ze strany provozovateli drah akceptováno.

2. Mimořádná událost ze dne 4. 8. 2021 výhybně Radonice (Plzeň – Domažlice)

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách, Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-2220/2021/DI-7 ze dne 6. 4. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 4. 8. 2021 výhybně Radonice na celostátní dráze Plzeň hl.n. – Česká Kubice st.hr., která se týkala nedovolené jízdy vlaku Ex 351 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1 s návěstí „Stůj“, vjetí do postavené vlakové cesty pro protijedoucí vlak Os 7406, následná srážka a vykolejení obou vlaků.

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 výhybny Radonice osobou řídící hnací drážní vozidlo vlaku Ex 351.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekci zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo vydáno, zpráva však obsahuje upozornění na nezbytnost urychlení zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS, tj. technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící hnací drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jeho jízdu.

Závěr:

Drážní úřad dlouhodobě podporuje zavádění evropského vlakového zabezpečovacího zařízení na železniční infrastrukturu jako jeden z prvků, který významně může zvýšit bezpečnost drážní dopravy v České republice.

3. Mimořádná událost ze dne 6. 6. 2021 v železniční stanici Roztoky u Prahy

Nedovolená jízda vlaku Nex 47342 za úroveň návěstidla L1 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 9629 v železniční stanici Roztoky u Prahy.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-1211/2021/DI-18 ze dne 5. 4. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 6. 6. 2021 v 12:35 hod v železniční stanici Roztoky u Prahy v úrovni návěstidla č. L1 v km 421,938.

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěstí Stůj odjezdového návěstidla L1 železniční stanice Roztoky u Prahy strojvedoucím vlaku Nex 47342 z důvodu jeho nepozornosti a soustředění se na jízdu beznapěťovým úsekem namísto sledování návěstí odjezdového návěstidla.

Příspěvající faktor nebyl při šetření mimořádné události zjištěn.

Bezpečnostní doporučení:

Provozovatelům drah prostřednictvím Drážního úřadu:

- zajistit u provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální, v rámci pravidelného školení osob řídících drážní dopravu vytvoření a zavedení systému praktického školení, kdy při simulovaném řízení drážní dopravy budou navozovány krizové situace, bude vyžadováno jejich neprodlené a správné vyhodnocení a na jeho základě následně odpovídající (provozovatelem dráhy stanovená) reakce na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků;
- zajistit u všech v úvahu připadajících staničních zabezpečovacích zařízení přehodnocení analýzy hazardních stavů vyplývajících z rozhraní mezi zařízením a jeho obsluhou a následně zvážit doplnění požadavku na grafickou indikaci obsazení výhybkového kolejového úseku probarvením té větve výhybky, která byla skutečně obsazena, a to minimálně v případech, kdy je výhybkový úsek přímo za návěstidlem a nedovolená jízda za úroveň tohoto návěstidla není zcela konkrétně indikována jinou funkcí staničního zabezpečovacího zařízení.

Drážní úřad vyzval dopisem provozovatele celostátní nebo regionální dráhy (č. j.: DUCR – 25483/22/Le ze dne 27. 4. 2022) k přijetí vlastních opatření na základě vydaného bezpečnostního doporučení v rozsahu uvedeném v závěrečné zprávě.

Nad rámec bezpečnostního doporučení Drážní inspekce upozornil Drážní úřad všechny provozovatele předmětných drah, že je třeba důsledně dodržovat předepsanou komunikaci mezi zaměstnanci provozovatele dráhy organizující (řídící) drážní dopravu s provozními zaměstnanci dopravce (např. se strojvedoucími). S ohledem na skutečnost, že se může jednat o bezpečnostní riziko, je nezbytné provádět také kontrolní činnost na činnost těchto osob.

A dále právnickou osobu SŽ ke sdělení, jakým způsobem zapracovala bezpečnostní riziko (bezpečnostní doporučení Drážní inspekce) do vlastního systému bezpečnosti provozovatele dráhy a ostatní provozovatele drah upozornila na uvedené bezpečnostní riziko. Ve stanovené lhůtě Drážní úřad obdržel vyjádření ze strany provozovatelů drah.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo ze strany provozovateli drah akceptováno.

4. Mimořádná událost ze dne 1. 2. 2021 v železniční stanici Náměšť nad Oslavou

Lom jazyka výhybky, vykolejení, nakolejení a nezajištěná jízda vlaku Os 4817 v železniční stanici Náměšť nad Oslavou.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-617/2021/DI-15 ze dne 14. 4. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 3. 3. 2021 v 7:18 hod v železniční stanici Náměšť nad Oslavou na výhybce č. 12 v km 30,045 celostátní dráhy.

Bezprostřední příčina:

- lom levého jazyka výhybky č. 12 vlivem únavové trhliny, vzniklé povrchovým poškozením jazyka, a jízda vlaku Os 4817 přes tuto výhybku, nacházející se díky lomu jazyka v technickém stavu, který nezajistil bezpečné vedení vlaku zamýšleným směrem.

Přispívající faktor:

- technologická nekázeň – vložení a namontování jazyka s povrchovým poškozením na spodní straně paty do výhybky č. 12;
- nemožnost zjištění únavové trhliny prohlídkami prováděnými podle postupů provozovatele dráhy;
- dlouhodobé cyklické zatěžování jazyka intenzivním železničním provozem

Bezpečnostní doporučení:

Provozovatelům drah prostřednictvím Drážního úřadu:

- u jazyků, které se do nových nebo provozovaných výhybek montují samostatně jako nový nebo užitý náhradní díl, zajistit před jejich vlastní instalací očištění a provedení pečlivé kontroly jejich povrchu pohledem, a to ze všech stran včetně spodní strany paty, aby se zabránilo možnosti montáže povrchově poškozeného jazyka do nové nebo provozované výhybky;
- vzhledem k zjištěnému vlivu provozních vůlí dosedání jazyků na kluzné stoličky, doléhání stojiny jazyků k jazykovým opěrkám a doléhání hlav přílehlých jazyků k opornicím na velikost dynamického zatěžování jazyků, zavedení v rámci kontrolní činnosti na výhybkách

v dopravních kolejích s vysokým provozním zatížením a/nebo projížděných vysokými rychlostmi vykonávání pravidelných kontrol těchto vůlí měřeními hodnot, nebo zavedení pravidelného zjišťování velikosti dynamického namáhání jazyků moderními diagnostickými metodami se stanovením příslušných mezí, které zajistí odhalení překročených předepsaných mezí uvedených vůlí. Současně s tím prokazatelnou evidenci změřených hodnot, včasné odstraňování zjištěných závad a udržování hodnot uvedených vůlí v předepsaných mezích.

Drážní úřad vyzval dopisem provozovatele celostátní nebo regionální dráhy (č. j.: DUCR – 23103/22/Le ze dne 20. 4. 2022) k přijetí vlastních opatření na základě vydaného bezpečnostního doporučení v rozsahu uvedeném v závěrečné zprávě úřad podle ustanovení § 22 odst. 1 písmeno f) bod 2 a 3 a písmeno § 22 odst. 1 písmeno i) zákona o dráhách. Právníkou osobu SŽ ke sdělení, jakým způsobem zapracovala bezpečnostní riziko (bezpečnostní doporučení Drážní inspekce) do vlastního systému bezpečnosti provozovatele dráhy a ostatní provozovatele drah upozornila na uvedené bezpečnostní riziko. Ve stanovené lhůtě Drážní úřad obdržel vyjádření ze strany provozovatelů drah k vydanému bezpečnostnímu doporučení.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno.

5. Mimořádná událost ze dne 1. 2. 2021 v železniční stanici Kladno

Vykolejení vlaku Os 9803 v železniční stanici Kladno.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-312/2021/DI-6 ze dne 14. 4. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 1. 2. 2021 v 23:04 hod v železniční stanici Kladno na výhybce č. 32 v km 27,740 celostátní dráhy.

Bezprostřední příčina:

- jízda vlaku Os 9803 přes lom jazyka výhybky č. 32 způsobený porušením jeho nosného průřezu mechanismem transkrystalického štěpného lomu šířícího se z čel dílčích únavových trhlin v patě a ve stojině jazyka.

Přispívající faktor:

- stáří jazyka 45 let a jím daná délka dlouhodobého cyklického namáhání intenzivním železničním provozem;
- velmi nízká hodnota vrubové houževnatosti materiálu kolejnice zvyšující pravděpodobnost porušení křehkým lomem, zejména za snížených teplot;
- nemožnost zjištění únavové trhliny prohlídkami prováděnými podle postupů

provozovatele dráhy.

S ohledem na skutečnost, že tato mimořádná událost měla podobné příčiny jako předchozí událost v žst. Náměšť nad Oslavou, Drážní úřad aplikoval stejné bezpečnostní doporučení.

6. Mimořádná událost ze dne 31. 7. 2021 v železniční stanici Němčice nad Hanou

Srážka vlaku Lv 52489 s protijedoucím vlakem Os 3821 v železniční stanici Němčice nad Hanou.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-2190/2021/DI-229 ze dne 21. 4. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ týkající se srážky vlaku Lv 52489 s protijedoucím vlakem Os 3821 v železniční stanici Němčice nad Hanou

Bezprostřední příčina:

- nezastavení vlaku Lv 52489 před návěstí „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 železniční stanice Němčice nad Hanou ve spojení s neřízením se pokynem vyjádřeným návěstí „Výstraha“ návěstěnou předchozím návěstidlem, kterým bylo hlavní (vjezdové) návěstidlo S, osobou řídící drážní vozidlo daného vlaku.

Příspívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

Drážnímu úřadu:

- nadále ověřovat nejen výkonem státního dozoru ve věcech drah nad činností dopravce Retrack Czech, s. r. o., a jiných dopravců, zda postupy pro zajištění dodržování zavedeného systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy zajišťují jeho dodržování a zohledňují druh, oblast a rozsah provozu a jsou efektivní rovněž ve věci minimalizace rizika překročení nejvyšší dovolené rychlosti za jízdy vlaku.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno. Drážní úřad vykonal dne 17. 6. 2022 státní dozor ve věcech drah u dopravce Retrack Czech, s. r. o. se zaměřením na systém bezpečnosti, vnitřní předpisy, kontrolní činnost, analýzu a vyhodnocování rizik, činnost strojvedoucích atd., kdy součástí kontroly byly poznatky ze závěrečné zprávy.

7. Mimořádná událost ze dne 15. 7. 2021 mezi dopravami Chválkov a Včelnička

Vykolejení vlaku Os 21209 mezi dopravami D3 Chválkov a Včelnička.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-2012/2021/DI-10 ze dne 19. 5. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ týkající se došlo k vykolejení drážního vozidla za jízdy vlaku Os 21209 dne 15. 7. 2021 v 14:19 h regionální dráze Jindřichův Hradec – Obrataň mezi dopravami D3 Chválkov a Včelnička

Bezprostřední příčina

- odlehčení levé strany předního podvozku hnacího drážního vozidla z důvodu lomu vinutých pružin sekundárního vypružení zadního podvozku vpravo ve směru jízdy vlaku a následně vyšplhání levého kola předního podvozku na temeno kolejnice v místě nevyhovujícím technickém stavu s překročenými mezními provozními odchylkami ve zborcení koleje.

Příspěvající faktor

- nestanovení konkrétního odpovídajícího termínu a odklad odstranění zjištěného překročení mezních provozních odchylek geometrického uspořádání koleje.

Systémová příčina

- provozování dráhy a drážní dopravy podle vnitřních předpisů provozovatele dráhy, které byly v rozporu se stanovenými technickými podmínkami provozuschopnosti dráhy určenými stavebnětechnickými parametry, což vedlo k nesprávnému vyhodnocování geometrických parametrů koleje a následně k nepřijetí včasného a odpovídajícího opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

Bezpečnostní doporučení:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy Jindřichohradecké místní dráhy a. s. aktualizaci, doplnění, vzájemné sladění a provázání všech vnitřních předpisů a technologických postupů v oblasti železničního svršku, odstraňování závad a vykonávání navazující kontrolní činnosti.

Právníká osoba Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. od 3. 10. 2022 neprovozuje regionální dráhy Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec - Obrataň s ohledem na chybějící osvědčení provozovatele dráhy.

8. Mimořádná událost ze dne 31. 10. 2021 mezi železničními stanicemi Český Těšín a Albrechtice u Českého Těšína

Srážka hnacího drážního vozidla jedoucího jako posun mezi dopravami s uvázlým vlakem Pn 62054 mezi železničními stanicemi Český Těšín a Albrechtice u Českého Těšína.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-3275/2021/DI-107 ze dne 8. 6. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 31. 10. 2021 mezi železničními stanicemi Český Těšín a Albrechtice u Českého Těšína.

Bezprostřední příčina:

- nezastavení posunu mezi dopravami č. 858011 před stojícím hnacím drážním vozidlem uvázlého vlaku Pn 62054 v důsledku nepoužití pískovacího zařízení osobou řídící drážní vozidlo posunu mezi dopravami č. 858011 pro zabránění smyku kol při brzdění v místě sníženého součinitele adheze a pro odvrácení hrozícího nebezpečí (srážky).

Příspěvající faktor:

- snížení součinitele adheze potřebného pro zastavení posunu mezi dopravami na traťové koleji č. 2 Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína nánosem rozježděného biologického materiálu (listí) na temenech hlav obou kolejnicových pásů, při spolupůsobení atmosférické vlhkosti v době vzniku mimořádné události.

Závěrečná zpráva ze šetření mimořádné události obsahovala návrh bezpečnostního doporučení. Bezpečnostní doporučení navrhuje zavést trenažér (simulátor) pro zkvalitnění výcviku a školení strojvedoucích.

Do doby zavedení a využívání těchto trenažérů Drážní úřad na základě poznatků Drážní inspekce vydával bezpečnostní opatření pro všechny dopravce provozující drážní dopravu v tomto znění:

V rámci pravidelného školení v kalendářním roce dopravci zajistí proškolení z vnitřních předpisů osob řídících drážní vozidla z podmínek způsobu a technologií jízdy, ovládání drážního vozidla v případech, kdy dochází ke snížení součinitele adheze.

Drážní úřad vydal výše uvedené bezpečnostní opatření, o kterém informoval provozovatele drážní dopravy na celostátní a regionální dráze dopisem č.j.: DUCR – 16011/23/Le ze dne 13. 3. 2023. Drážní úřad má k dispozici vyjádření jednotlivých dopravců, kteří bezpečnostní opatření realizují v rámci pravidelných školení strojvedoucích s realizací v průběhu letošního roku. V dalších letech bude Drážní úřad pouze namátkově provádět provádění realizace tohoto bezpečnostního opatření v rámci své kontrolní činnosti nebo posuzování jednotlivých žádostí o vydání osvědčení. Bezpečnostní doporučení bylo pro letošní rok realizováno.

9. Mimořádná událost dne 5. 5. 2021 mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách – Česká Třebová

Srážka vlaku Ex 1254 s kamením vysypaným do koleje z nákladního automobilu při dopravní nehodě na pozemní komunikaci mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová.

Drážní úřad obdržel dne 24. 6. 2022 od Drážní inspekce podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách jejich závěrečnou zprávu o výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, ke které došlo dne 5. 5. 2021 v 14:19 h, mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách – Česká Třebová, kdy došlo srážce vlaku Ex 1254 s překážkou, kterou tvořilo kamení vysypané do kolejiště z převráceného nákladního automobilu při dopravní nehodě na souběžné silnici I. třídy č. 14.

Bezprostřední příčiny:

- vytvoření překážky vysypáním nákladu do průjezdného průřezu provozované koleje z převráceného nákladního automobilu při dopravní nehodě na pozemní komunikaci;
 - nezastavení drážní dopravy mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová.

Systémová příčina:

- absence spolehlivého a korektního systému rychlé a efektivní elektronické orientace na operačních střediscích Integrovaného záchranného systému pro generování cílených kontaktů na zaměstnance provozovatele dráhy, kteří jsou schopni zastavit provoz při vzniku ohrožení bezpečnosti drážního provozu v prostoru dráhy, mimo železniční přejezdy.

Na základě výsledku šetření této mimořádné události navrhla Drážní inspekce realizaci bezpečnostního doporučení uvedené v bodě 6 této zprávy, kde Drážnímu úřadu ve spolupráci s Ministerstvem vnitra doporučuje následující opatření:

„U elektronického informačního systému na operačních střediscích Hasičského záchranného sboru ČR, který v současnosti operačnímu důstojníkovi generuje přímé kontakty na zaměstnance Správy železnic, kteří disponují technickými prostředky pro okamžité zastavení drážní dopravy při nehodách na železničních přejezdech, zajistit rozšíření této funkce i na širé tratě a obvody dopraven.“

Další body návrhu bezpečnostního doporučení jsou určeny pro Krajský úřad Pardubického kraje a Ministerstvo dopravy a netýkají se přímo provozování dráhy nebo drážní dopravy.

Drážní úřad vyzval provozovatele celostátní dráhy a regionálních drah dopisem č.j.: DUCR – 40014/23/Le ze dne 28. 6. 2022 o vydaném bezpečnostním doporučení v uvedené části. Drážní úřad považuje toto bezpečnostní doporučení jako riziko a vyzval provozovatele

dráhy k přijetí nezbytných opatření k odstranění riziky či jinému usměrnění možných bezpečnostních rizik v systému bezpečnosti.

S ohledem na skutečnost, že Drážní úřad neprovozuje výše uvedený elektronický informační systém Hasičského záchranného sboru, Drážní úřad požádal o úpravu tohoto systému přímo Ministerstvo vnitra dopisem č.j.: DUCR – 39983/22/Le ze dne 28. 6. 2022 současně Ministerstvo vnitra upozornil, že se jedná o bezpečnostní doporučení s nutností informovat o jeho realizaci do 12 měsíců. Drážní úřad do dnešního dne neobdržel ze strany Ministerstva vnitra reakci na toto bezpečnostní doporučení. V rámci posuzování žádosti o vydání nového osvědčení provozovatele dráhy podle § 19 zákona o dráhách na žádost právnické osoby SŽ. Drážnímu úřadu byly předloženy dokumenty o spolupráci mezi SŽ a jednotlivými složkami IZS, především Hasičského sboru ČR. Drážní úřad učinil veškeré kroky pro realizaci tohoto bezpečnostního doporučení.

10. Mimořádná událost ze dne 28. 10. 2021 mezi železničními stanicemi Sedlejev a Telč Střetnutí vlaku Sp 1901 s nákladním automobilem na železničním přejezdu

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-3249/2021/DI-7 ze dne 14. 7. 2022 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 28. 10. 2021 na železničním přejezdu P6433 mezi železničními stanicemi Sedlejev a Telč.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P6433 v době, kdy se k němu blížil vlak Sp 1901, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který se nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Bezpečnostní doporučení určené pro Drážní úřad:

Přijetí opatření, které při současném způsobu zabezpečení přejezdů P6433 a P6434 neprodleně zajistí zvýšení vnímání svislého dopravního značení uživateli pozemní komunikace doplněním stávajících dopravních značek A32a „Výstražný kříž“ pro železniční přejezd jednokolejný a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ žlutozeleným retroreflexním podkladem, a vhodně doplnit i vodorovné dopravní značení.

Požadované osazení dopravní značkou č. P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ a retroreflexní zvýraznění stávajícího označení bylo provedeno. V rámci připravované stavby "Revitalizace tratě Kostelec u Jihlavy - Slavonice" bude přejezd P 6433 navíc osazen PZZ se závoryami.

11. Mimořádná událost ze dne 5. 6. 2021 v železniční stanici Třinec

Srážka vlaku Lv 53484 s technickým zařízením umístěným na trolejovém vodiči (s tzv. „hákovnicí“) v železniční stanici Třinec.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-1551/2021/DI-171 ze dne 4. 8. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 5. 6. 2021 v železniční stanici Třinec.

Bezprostřední příčina:

- předčasné zdvižení sběrače hnacího drážního vozidla vlaku Lv 53484 v místě přikázané jízdy se staženým sběračem, aniž by osoba řídící drážní vozidlo k tomu dostala příslušný pokyn.

Drážní úřad na základě poznatků Drážní inspekce vydal bezpečnostní opatření určené pro SŽ v následujícím znění:

- Minimalizovat případy, kdy bude ze strany provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální, nařízeno stahování sběračů drážních vozidel přenosnými návěstidly pro elektrický provoz, a to zvláště při stavbách (rekonstrukcích, modernizacích) prováděných na dráhách, kde by s touto minimalizací mělo být počítáno již v rámci přípravy dané stavby a konkrétních stavebních postupů. K tomuto účelu pak využít opatření jak čistě administrativní, tak i technická – např. vložením (dočasným vložením) úsekových děličů do sestavy trakčního vedení na vhodných místech zhlaví dopraven, tzn. do prostoru mezi výhybkou kolejové spojky a první výhybkou dalšího rozvětvení, která není zapojena do kolejové spojky (a naopak);
- V rámci budování Evropského systému řízení železniční dopravy/Evropského vlakového zabezpečovacího systému byly aplikovány dostupné možnosti tohoto systému ve vztahu k předcházení vzniku mimořádných událostí souvisejících s nerespektováním návěstidel pro elektrický provoz, tedy především možnosti předávání informací o návěstidlech pro elektrický provoz, včetně těch přenosných, z traťové do mobilní části ETCS a jejich následné zpracování a používání (například upozornění pomocí textových zpráv na zobrazovací a ovládací jednotce mobilní části ETCS a podobná opatření).

Drážní úřad vyrozuměl o výše uvedeném bezpečnostním opatření dopisem č.j.: DUCR – 16221/23/Le ze dne 14. 3. 2023 provozovatele dráhy společnost SŽ.

V případě ostatních provozovatelů celostátní nebo regionální dráhy, jejichž infrastruktura je vybavena trolejovým vedením (České dráhy, a.s. a SART-stavby a rekonstrukce a.s.) vydal Drážní úřad pouze první část bezpečnostního opatření týkající se minimalizace míst s nutností stáhnout sběrač (dopis č.j.: 16229/23/Le ze dne 14. 3. 2023).

Drážní úřad obdržel dne 14. 6. 2023 vyjádření SŽ k realizaci bezpečnostního opatření v ŽST Třinec, kde sdělila:

1) K problematice eliminace úseků s nutností stahovat sběrače v rámci výlukové činnosti související s investiční činností SŽ proběhlo na podzim roku 2022 jednání s generálním dodavatelem projektové dokumentace SUDOP Praha, kde byly projednány související okolnosti vedoucí k eliminaci požadavků na stahování sběračů v rámci schvalování stavebních postupů a vytváření izolovaných úseků v trakčním vedení za tímto účelem. Závěry z jednání se uvádějí do praxe v rámci plánování výluk a spolupráce se zhotoviteli v rámci realizace staveb.

2) V rámci výše uvedeného jednání byla projednávána i problematika implementace výlukových návěstidel pro elektrický provoz do ETCS. Oproti informacím uvedeným v příloženém zápisu došlo k posunu v tom, že i na základě požadavku Ministerstva dopravy ČR je do aktuálně připravovaných zadání staveb zapracován požadavek, aby do ETCS byla implementována i výluková návěstidla pro elektrický provoz.

3) V rámci plánování kontrolní činnosti na O24 Správy železnic budou do kontrol zařazeny i kontroly zaměřené na způsob umístění trvalých i dočasných návěstidel, tak aby nedocházelo k nejasným situacím. 4) V rámci O24 Správy železnic je připravována aktualizace vzorových listů návěstidel pro elektrický provoz a rovněž se připravuje ověřovací provoz světelného návěstidla pro elektrický provoz, které bude zajišťovat lepší viditelnost zobrazené návěsti z pozice strojvedoucího.

5) Způsob umístění návěstidel pro elektrický provoz bude projednán na pravidelné poradě přednostů odborných správ elektrotechniky a energetiky (SEE).

Právníkka osoba SART-stavby a rekonstrukce a.s. ve svém vyjádření ze dne 14. 6. 2023 sdělila, že pro údržbu, opravy a rekonstrukci trolejového vedení se využívají jiné pravidelné výluky, kdy v těchto případech dochází k zavedení náhradní dopravy. Toto bezpečnostní doporučení bere společnost jako riziky plynoucí z provozování dráhy.

Reakci Českých drah, a.s. Drážní úřad nemá zatím k dispozici. Bezpečnostní doporučení v této části bylo realizováno.

Drážní úřad spolupracuje na třetí části bezpečnostního doporučení určené Ministerstvu dopravy a týká se návrhu, aby byla vyhláška č. 173, vztahující se k návěstidlům pro elektrický provoz, komplexně zrevidována a vhodně upravena (například na základě poznatků z této závěrečné zprávy a poznatků samotných provozovatelů drah a provozovatelů drážní dopravy), a to především ve vztahu k přenosným návěstidlům pro elektrický provoz, aby se v provozu používala pouze přenosná návěstidla pro elektrický provoz modré barvy s oranžovým orámováním.

12. Mimořádná událost ze dne 22. 9. 2021 v železniční stanici Boří les

Vypadnutí vlakvedoucího ze dveří služebního oddílu motorového vozu za jízdy vlaku Os 11451 v železniční stanici Boří les

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-2750/2021/DI-11 ze dne 2. 9. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 22. 9. 2021 v železniční stanici Boří les.

Bezprostřední příčina:

- neočekávané otevření vnějších dveří služebního oddílu motorového vozu řady 854 za jízdy vlaku Os 11451 (dopravce České dráhy, a.s.) a následné vypadnutí vlakvedoucího z těchto dveří služebního oddílu.

Přispívající faktor:

- nedostatečná kontrola a údržba vnějších dveří služebního oddílu motorového vozu mající za následek jejich nevyhovující technický stav, který se projevil uzavřením dveří takovým způsobem, že rozdíl mezi správně uzavřenými a neuzavřenými dveřmi nebyl lidským okem postřehnutelný.

Systémová příčina:

Postupy kontroly a údržby pro zajištění odpovídajícího technického stavu motorových vozů řady 854 nestanovovaly mezní parametry zámkového a zajišťovacího mechanismu vnějších dveří služebního oddílu.

Drážní úřad vydal bezpečnostní opatření adresované společnosti České dráhy, a.s. (dopisem č.j.: DUCR – 65336/22/Le ze dne 26. 10. 2022), ve kterém měl jako dopravce provozující motorové vozy s obdobným konstrukčním řešením vnějších dveří služebního oddílu jako je u motorových vozů řady 854, zajistit provádění přísnějších kontrol těchto dveří a jejich evidování u motorových vozů zejména řad 820, 850 a 851 výrobce Vagonka Tatra Studénka (včetně nástupnických organizací).

Drážní úřad obdržel dne 13. 6. 2023 od Českých drah, a.s. vyjádření k tomuto bezpečnostnímu opatření, kdy realizoval zajištění dveří u motorových vozů řady 854 a byl vydán poučný list č. 004-HV-854/2023, se kterým byli všichni dotčení zaměstnanci seznámeni.

Současně Drážní úřad vytipoval další dopravce, kteří provozují motorové vozy řad 820, 850 a 851. Drážní úřad obdržel stanoviska, ve kterých uvádí, že provedli mimořádné prohlídky těchto dveří a poučení provozních zaměstnanců a zaměstnanců spolupracujících s držitelem ECM.

V souladu s bodem 3) bezpečnostního doporučení Drážní úřad informoval dne 26. 10. 2022

Dopravný úrad v Bratislavě jako vnitrostátní bezpečnostní orgán pro Slovensko o bezpečnostním riziku souvisejícím s touto mimořádnou událostí. Drážní úřad obdržel dne 9. 12. 2022 od Dopravného úradu informaci, že vyrozumí v úvahu připadající dopravce o tomto riziku a současně zaměří svoji kontrolní činnost pro rok 2023 také na tuto oblast. Bezpečnostní doporučení bylo realizováno.

13. Mimořádná událost ze dne 29. 12. 2021 v železniční stanici Třinec

Střetnutí vlaku Os 14901 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P7054.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-3989/2021/DI-10 ze dne 10. 10. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 5. 6. 2021 mezi železničními stanicemi Rožná a Bystřice nad Pernštejnem.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P7054 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 14901, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může na železniční přejezd bezpečně vjet.

Bezpečnostní doporučení určené Drážnímu úřadu se týkalo přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P7054 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.

Na základě výkonu státního dozoru a projednání s Drážním úřadem zahrnula SŽ, požadované doplnění přejezdu závorami do plánu investic v rámci navrhované stavby „Doplnění závor na přejezdu P7054 v km 69,846 trati Žďár nad Sázavou – Tišnov“ (stavba nebyla doposud povolena). Ještě předtím v průběhu roku 2022 byla na tomto železničním přejezdu dokončena opravná práce, která obsahovala výměnu přejezdového zabezpečovacího zařízení. Nyní je přejezd zabezpečen novým typem přejezdového zabezpečovacího zařízení kategorie 3SBLI s LED výstražníky. Tato oprava byla předem plánovaná, nesouvisela s bezpečnostním doporučením. Bezpečnostní doporučení nebylo doposud realizováno.

14. Mimořádná událost ze dne 18. 6. 2021 v železniční stanici Čerčany

Nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo Se12 a následná srážka se stojícím vlakem Os 9010.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-1694/2021/DI-11 ze dne 17. 10. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 18. 6. 2021 v železniční stanici Čerčany.

Bezprostřední příčina:

- Nerespektování návěsti „Posun zakázán“ seřadovacího návěstidla Se12 vedoucím posunové čety v čele posunového dílu. Současně došlo k nepřizpůsobení okamžité rychlosti jízdy posunového dílu podmínkám jízdy podle rozhledových poměrů při jízdě obloukem s omezeným rozhledem přes soupravu vozů stojící na sousední koleji.

Drážní úřad projednal dne 13. 3. 2023 vydané bezpečnostní doporučení se ŽESNAD a zástupci dopravců. Na základě názoru dopravců a další úvaze Drážní úřad vydal bezpečnostní doporučení jako informaci o bezpečnostním riziku všem provozovatelům drážní dopravy na celostátní a regionální dráze a současně vybraným dopravcům provozujícím dopravu na železničních vlečkách. Bezpečnostní doporučení (riziko) požadovalo, aby Drážní úřad vyžadoval „do doby úpravy vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů u dopravců na celostátní, regionální dráze či vlečce úpravu vnitřních předpisů. Cílem úpravy má být stanovení pravidel pro posun spojených (činných) hnacích drážních vozidel pro případ, kdy není možné řídit vozidlo ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled (když budou kabiny (stanoviště) strojvedoucího druhého hnacího drážního vozidla pro posun opačným směrem prakticky nedosažitelné)“. V informaci dopravcům (DUCR – 34743/23/Le ze dne 5. 6. 2023) byli dopravci na celostátních a regionálních dráhách upozorněni na povinnost přijmout vlastní opatření, která by zahrnovala analýzu, hodnocení a usměrňování rizik. V případě vleček a místních drah má dopravce za povinnost zajistit bezpečné provozování drážní dopravy podle § 35 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách. Z tohoto důvodu je nutné v případě potřeby zpracovat předmětné bezpečnostní doporučení do vnitřních předpisů.

Další část bezpečnostního doporučení byla určena pro provozovatele celostátní dráhy, regionálních nebo místních drah a vleček, kteří mají do svého systému bezpečnosti provozovatele dráhy (vnitřních předpisů) zpracovat horní hranice rychlosti při posunu v závislosti na tom, ze kterého stanoviště je jízda posunového dílu řízena po jednotlivé dráhy či jejich části.

Drážní úřad dopisem DUCR – 35169/23/Le ze dne 5. 6. 2023 vyrozuměl tyto provozovatele o tomto bezpečnostním doporučení. Současně je upozornil na povinnost přijmout vlastní opatření, která by zahrnovala analýzu, hodnocení a usměrňování rizik. V případě provozovatelů vleček a místních drah na povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle § 22 odst. 1 písmeno a) zákona o dráhách. Bezpečnostní doporučení

vydané k této mimořádné události je ve fázi realizace. Po získání více informací o jeho realizaci ze strany provozovatelů dráhy a drážní dopravy Vás bude Drážní úřad ještě informovat.

15. Mimořádná událost ze dne 1. 4. 2022 v dopravně Bavorov

Nezajištěná jízda vlaku Os 18000 s jeho následným vykolejením.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-1084/2022/DI-8 ze dne 1. 11. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 1. 4. 2022 v dopravně D4 Bavorov.

Bezprostřední příčina:

- Nerespektování pokynu provozovatele dráhy dávaného světelným návěstidlem Sv2 strojvedoucímu vlaku Os 18000 před vjezdem na výhybku č. 2sv dopravní radiobloku Bavorov, nezastavení vlaku Os 18000 před výhybkou č. 2sv a nezkontrolování jejího správného přestavení.

Bezpečnostní doporučení:

U všech provozovatelů drah, kteří používají samovratné výhybky výrobce AŽD Praha s. r. o., je doporučeno provedení instalace konstrukční úpravy držáku závory samovratného mechanismu, jenž zabrání uzamčení spojovacího zámku, aniž by byla výhybka v režimu samovratného přestavování.

Drážní úřad vydal dne 4. 11. 2022 bezpečnostní opatření, které rozeslal provozovatelům celostátní a regionální dráhy dopisem č.j.: DUCR – 67499/22/Le. Podle sdělení společností AŽD Praha, s.r.o., KŽC doprava, s.r.o., PDV RAILWAY a.s., SART-stavby a rekonstrukce a.s. se dotčené samovratné výhybky na jejich drahách nevyskytují. V případě PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. v současné době čekáme na reakci. V případě regionálních drah v majetku Jindřichohradeckých místních drah, a.s. budeme bezpečnostní opatření řešit s jejich budoucím provozovatelem. Drážní úřad se zúčastnil prezentace SŽ dne 16. 3. 2023 v dopravně D3 Zbytiny a Bavorov, kde bylo možné vidět upravenou závoru kontrolního zámku.

Ve svém vyjádření k realizaci bezpečnostního opatření SŽ sdělila, že bylo navrženo technické řešení spočívající v doplnění závory samovratného mechanismu blokujícím prvkem, který zabrání uzamčení spojovacího zámku (vyjmutí klíče), pokud není výhybka v režimu samovratného přestavování. Přitom součástí návrhu bylo také posouzení náročnosti realizace úpravy i na již provozovaných výhybkách osazených v minulosti MSV. Dané technické řešení bylo podrobno ověření provozní funkčnosti v období od 16. 3. 2023 do 7. 6. 2023 v dopravně radiobloku Bavorov. Při tomto provozním ověření nebyly zaznamenány žádné poruchy na

závoře spojovacího zámku MSV. Taktéž obsluha a údržba MSV byla po provedené úpravě hodnocena kladně, resp. nebylo zaznamenáno negativní ovlivnění těchto činností úpravou závory.

SŽ na základě provedeného provozního ověření schválí v nejbližší době použití MSV s upravenou závorou pro použití na železniční dopravní cestě. Současně bude SŽ požadovat, aby instalace nových MSV na železniční dopravní cestu byla vždy realizována již v upravené verzi závory samovratného mechanismu. Pro stávající provozované MSV bude Správou železnic realizována postupná obměna závor, tj. nasazení upravených závor, v časovém horizontu do 31. 12. 2024. Z výše uvedeného plyne, že bezpečnostní doporučení je v současné době ve fázi realizace.

16. Mimořádná událost ze dne 4. 8. 2021 v železniční stanici Kralupy nad Vltavou

Vykolejení 3 drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 62310.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-2217/2021/DI-15 ze dne 16. 12. 2022, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 4. 8. 2021 v železniční stanici Kralupy nad Vltavou.

Bezprostřední příčiny:

- jízda vlaku Pn 62310 přes výhybku č. 101, jejíž pravý jazyk byl v nevyhovujícím technickém stavu, a umožnil tak vyšplhání kola nesprávně naloženého drážního vozidla na jeho temeno;
- ztráta svislé kolové síly pravého kola 1. nápravy předního podvozku drážního vozidla CZ - ČDC 31 54 5968 948-7 v důsledku nerovnoměrně rozloženého nákladu přepravovaného na ložné ploše vozu.

Prispívající faktory:

- neodborně provedené obroušení jazyka při opravných pracích ze strany zhotovitele;
- nezjištění nevyhovujícího stavu jazyka výhybky č. 101 provozovatelem dráhy a nepřijetí opatření k zajištění bezpečnosti.

Systémová příčina:

- absence jednoznačného a jednoduchého technologického postupu, ve kterém by byl shrnut jasný postup a jednoznačné požadavky na parametry měření a přejímky jazyka po zřízení nového začátku jazyka.

Bezpečnostní doporučení:

Vytvoření jednotných, jednoznačných a pochopitelných technologických postupů pro výkon

kontroly, měření a přejímky jazyků výhybek po jejich úpravě – zřízení nového začátku jazyka a jejich sjednocení do jednoho závazného dokumentu.

Jednotné postupy k uvedení úprav výhybek do provozu Drážní úřad již uplatňuje za předpokladu, že tato činnost podléhá ohlášení nebo povolení Drážním úřadem podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Bezpečnostní doporučení bylo částečně realizováno.

3. DOZOR

3.1 STRATEGIE, PLÁN A ROZHODOVÁNÍ

V roce 2022 vykonávali pověření pracovníci Drážního úřadu kromě dalších činností také státní dozory ve věcech drah podle platné legislativy se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů a vlastníků drah.

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 oznámených nebo neoznámených státních dozorů dle zákona o kontrole. Zjištěné závady se popisují s uvedením skutečného stavu v příslušných protokolech o výkonu státních dozorů, včetně uvedení porušené legislativy. Dozorovaný subjekt má možnost vysvětlit příčiny porušení správných postupů a navrhnout své opatření. V některých 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 2022 byla vykonávána kontrolní činnost jak sekcí infrastruktury, tak sekcí provozně – technickou, která se z hlediska svého pracovního zaměření dělí na tři odbory a jejich oddělení. 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 2022 bylo pověřenými pracovníky DÚ vykonáno celkem 912 státních dozorů, což je nárůst oproti roku 2021.

Sekce infrastruktury vykonala v roce 2022 celkem 728 státních dozorů

V roce 2022 bylo pověřenými pracovníky DÚ, sekce infrastruktury provedeno 528 výkonů státního dozoru dle zákona o dráhách. Výkon státního dozoru byl s ohledem na přetrvávající

růst střetů silničních a drážních vozidel na železničních přejezdech zaměřen na přejezdy. Státní dozor byl proveden u 296 železničních přejezdů na celostátních a regionálních dráhách. V oblasti železničních přejezdů byl výkon státního dozoru zaměřen zejména na zajištění rozhledových poměrů dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. V době výkonu státního dozoru nebyly zjištěny závažné závady. Nebylo tedy nutné přijímat opatření k odstranění nedostatků podle § 59 odst. 3 zákona o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dál jen „zákon o dráhách“). S přihlédnutím k výše uvedenému lze zkonstatovat, že nárůst mimořádných událostí na přejezdech je způsoben častějším porušováním pravidel silničního provozu ze strany řidičů motorových vozidel. I v roce 2022 stále přetrvával trend zvýšeného počtu řízení o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí. V této souvislosti nelze pominout, že z důvodu zajištění bezpečnosti na železničních přejezdech byl v roce 2022 zaznamenán zvýšený počet řízení o odstranění železničního přejezdu, tedy řízení, které v letech předchozích bylo vedeno na základě vlastníka stavby spíše jen výjimečně.

V prvním měsíci roku 2022 byl proveden i státní dozor 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 177, 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 v citované vyhlášce. 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. 177/1995 Sb. Nadále, tj. stejně jako v letech minulých, byly prováděny státní dozory zaměřené na kontrolu označení železničních stanic a zastávek, zveřejňování jízdních řádů, zjišťování zdrojů ohrožení dráhy.

V roce 2022 bylo provedeno pracovníky sekce infrastruktury Drážního úřadu cca 200 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, a také kontrolu, 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.

Sekce provozně-technická vykonala v roce 2022 celkem 384 státních dozorů.

Odbor drážní dopravy a licencí v rámci své činnosti vykonal celkem 199 státních dozorů především u provozovatelů drah a dopravců se zaměřením na kontroly vnitřních předpisů, systémů bezpečnosti, odborné a zdravotní způsobilosti strojvedoucích a ostatních osob. Zaměstnanci oddělení drážní dopravy a práv cestujících prováděli běžnou činnost v oblasti státních dozorů, ve spolupráci s ostatními odbory se zaměřením na osvědčení dopravce a systémy bezpečnosti. Na základě vzájemné dohody DÚ a Dopravného úřadu byl vykonán v srpnu společný státní dozor u dopravce DB Cargo Czechia, s.r.o. provozující drážní dopravu na české i slovenské železniční síti. DÚ také zintenzivnil kontrolní činnost na vlacích různých osobních dopravců, kde mimo jiné kontroloval činnost strojvedoucích vlakového doprovodu, označení a vybavení vlaku apod. Zjištěné závady v minulém roce nijak nevybočovaly ze zjištění z předchozích let, jednalo se o neoznamování změn týkající se podkladů pro vydání osvědčení dopravce, závady v kontrolní činnosti dopravců a drobné rozpory v činnosti dopravců vůči vnitřním předpisům. Kontroly na vlacích významné pochybení nezjistily.

Oddělení způsobilosti osob vykonalo samostatně celkem 11 státních dozorů u dopravců. Státní dozory byly vykonány se zaměřením na odbornou a zdravotní způsobilost osob řídících drážní vozidla na dráze celostátní, regionální a vlečce. Pozornost byla věnována stejně tak i podkladům pro vydaná osvědčení strojvedoucího, provedených školení, zkoušek zvláštní odborné způsobilosti, rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucích, záznamů o provedených kontrolách, průběhu zkoušek zvláštní odborné způsobilosti a činnost akreditovaných školicích středisek pro výcvik strojvedoucích. Tato oblast byla také kontrolována při dozorech na systém bezpečnosti dopravce v rámci osvědčení dopravce.

Odbor drážních vozidel a ECM vykonával státní dozory zaměřené na bezpečné provozování drážních vozidel a sdělovacích a zabezpečovacích zařízení. Celkem bylo provedeno 110 státních dozorů.

Oddělení železničních vozidel se zaměřilo zejména na provádění technických kontrol, revizí a prohlídek, vedení příslušné dokumentace a na vlastní provádění údržby, především ve vztahu k dokumentaci pro údržbu vozidel v rámci dohledu nad subjekty odpovědnými za údržbu

(ECM).

Oddělení MHD, interoperability a ECM se zaměřilo na státní dozory v rámci udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu dle prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 a dohledu nad ECM a na provádění technických kontrol a ověřování systému údržby a oprav drážních vozidel (tramvají a trolejbusů).

Oddělení elektrických zařízení drážních vozidel provádělo státní dozory sdělovacích a zabezpečovacích zařízení.

Odbor určených technických zařízení vykonával státní dozory ve věcech drah u 75 dozorovaných subjektů. V rámci samostatných státních dozorů konaných odborem UTZ byly tyto kontroly provedeny u provozovatelů železničních drah, dopravců nebo u dopravních podniků.

Oddělení dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení (dále jen „DPTZ“) vykonalo v roce 2022 státní dozory celkem u 39 dozorovaných subjektů.

Oddělení pevných elektrických zařízení vykonalo v roce 2022 celkem státní dozory u 5 dozorovaných subjektů. V odbornosti pevných elektrických zařízení byly vykonány 2 kontroly na provoz subsystému energie interoperability železničního systému.

Oddělení RID vykonalo 31 státních dozorů se zaměřením na 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 SŽ v obvodech PO Ostrava, PO Děčín, PO Beroun, PO Nymburk, PO Kolín a PO Kralupy nad Vltavou. Při výkonech kontrol se pozornost týkala především plněním 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.

Dozor nad výrobky

V roce 2022 byl uskutečněn podle ustanovení zvláštního právního předpisu dozor nad stanovenými výrobky (§ 18 odst. 1 písm. b) zákona č. 22/21997 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. Byl proveden 1 dozor u lanové dráhy, kde byla prodloužena stávající trasa lanové dráhy, a to na nově dodané dílčí systémy 1, 5 a 6 a související bezpečnostní prvky v souladu s ustanovením čl. 39 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/424/EU. 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.

3.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE

Dne 8. 1. 2021 byla uzavřena Dohoda o spolupráci mezi Dopravným úřadem a Drážním úřadem, a dále byl podepsán dodatek dne 7. 6. 2021. V roce 2022 byla vypracována předběžná dohoda s UTK, která byla podepsána až v následujícím roce (18. 08. 2023). Dohoda s EBA je stále v připomínkovém stavu. Rakouskému Ministerstvu dopravy byl zaslán návrh dohody, ale bez patřičné odezvy.

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 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).

Drážní úřad ve spolupráci s Dopravným úřadem vykonal v době od 24. 8. 2022 -25. 8. 2022 společný státní dozor dopravce Cargo Motion s.r.o. v Ostravě. Ve své koordinaci s Dopravným úřadem Drážní úřad plánoval pokračování společných státních dozorů i na rok 2023, kde v rámci společné kontroly formou státního dozoru podle nařízení 762 plánoval kontroly u společností I.G.Rail, s.r.o., Leo Express s.r.o., Lokorail, a.s. a možné další.

3.3 ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)

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.

V oblasti přeprav nebezpečných věcí po železnici spolupracoval Drážní úřad, pod metodickým řízením Ministerstva dopravy, odboru 130, s Výborem znalců pro přepravu nebezpečných věcí při OTIF a Společným zasedáním ADR/RID/ADN při EHK OSN a OTIF.

Drážní úřad, oddělení RID a svařování, 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. Výbor se v roce 2022 konal celkem 2x.

Také v roce 2023 se připravují školení zaměstnanců provádějící kontrolní činnost. Zejména se připravuje školení na práci OSS, posuzování žádostí o jednotné osvědčení, uvádění vozidel na český a evropský trh. Dále se očekává školená na ECM, přestupky, kontrolní činnost apod.

3.4 ZPĚTNÁ VAZBA

Drážní úřad v rámci kontrolní činnosti komunikuje s kontrolovanými osobami. Následně tyto osoby mají možnost se vyjádřit k zaslanému protokolu ze státního dozoru. V případě potřeby, může kontrolovaná osoba konzultovat postup při odstranění zjištěných nedostatků.

V případě kontroly nebo návštěvy u dopravce během posuzování žádostí o osvědčení dopravce, pověřené osoby Drážního úřadu konzultují jednotlivá zjištění a důkazy přímo se zástupci dopravců. Drážní úřad má poznatky a zpětnou vazbu také z pravidelných setkání s provozovateli dráhy a dopravci v rámci pořádaných seminářů. Drážní úřad v roce 2022 zavedl projednávání např. bezpečnostních doporučení, vlastních významných zjištění se zástupci dopravců, odborů, provozovatelů dráhy apod.

Drážní úřad má také poznatky od zástupců ERA a ostatních NSA k postupům v kontrolní činnosti během posuzování žádostí o jednotné osvědčení, resp. zmíněných seminářů.

V případě zpětné vazby nad rámec kontrolní činnosti Drážní úřad má poznatky také ze správních řízení, odvolacích řízení, resp. zaslaných podnětů. Výměna informací a poznatků probíhá také při jednání se zástupci Ministerstva dopravy nebo Drážní inspekce.

4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ

Drážním úřadem je vypracován postup pro udělování a schvalování osvědčení dopravce a osvědčení provozovatele dráhy na základě článku 10 a článku 12 směrnice 798 a podle přílohy I a II nařízení 762, s cílem usnadnit žadatelům – provozovatelům dráhy a dopravcům 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 31. října 2020 bez pozdějšího posouzení podle podmínek podle IV. železničního balíčku se postupuje podle nařízení 1158/2010 nebo 1169/2010.

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

4.1 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM SE SÍDLEM V ČR

Od 1. 2. 2022 vstoupila v účinnost novela zákona o dráhách, která transponovala evropské právo související se IV. železničním balíčkem, tedy s oblastí posuzování osvědčení dopravce nebo provozovatele dráhy.

V průběhu roku bylo vydáno celkem 17 osvědčení dopravce (11 případů DÚ a 6 případů ERA). Byla aktualizována 3 osvědčení dopravce a v jednom případě vedli přípravou komunikaci. Od podzimu 2022 Drážní úřad zaznamenal vyšší počet podaných žádostí o nové osvědčení dopravce. Důvodem tohoto nárůstu je fakt, že v průběhu roku 2023 končí osvědčení více dopravců.

Doprovce (žadatel) musí předkládat spolu s vnitřními předpisy také důkazy, které prokazují fungování jeho systému bezpečnosti pro jednotlivé kapitoly uvedené v příloze I nařízení 762.

Doprovce (žadatel) může před podáním žádosti o vydání nového/obnoveného/aktualizovaného osvědčení dopravce požádat o předběžnou konzultaci. Konzultace jsou vedeny s Drážním úřadem nebo s Agenturou Evropské unie pro železnice podle budoucího vydávajícího orgánu.

Agentura Evropské unie pro železnice při posuzování o osvědčení spolupracuje s jednotlivými vnitrostátními bezpečnostními úřady.

V roce 2022 nedošlo k případu, že by se zahraniční bezpečnostní úřad dotazoval Drážního úřadu na správnost vydané části A osvědčení dopravce (nebo jednotného osvědčení o bezpečnosti), který by žádal o vydání osvědčení dopravce v jiném členském státě. V roce 2022 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení o bezpečnosti. Správní poplatek za vydání osvědčení byl dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích (položka 58i), od 1. 2. 2022 zvýšen na 5 000 Kč z dosavadních 1 000 Kč. Jedná se o jednorázový poplatek za vydání a není stanovený jako hodinová sazba za posouzení. Za změnu (aktualizaci) osvědčení dopravce je stanoven správní poplatek 1500 Kč (položka 58j).

4.2 Osvědčení dopravce vydávané dopravcům jiných členských států EU

Pro žádosti posuzované Evropskou agenturou platí hodinová sazba, tj. celkový poplatek je součtem počtu hodin jednotlivých NSA a ERA.

Platby za posuzování Agenturou Evropské unie pro železnice se řídí prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/764 ve znění novelizovaného nařízení 2021/1903 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady.

Od 31. října 2020 se osvědčení dopravce vydává prostřednictvím One-Stop Shop (OSS) a jmenuje se jednotné osvědčení o bezpečnosti. Případné nejasnosti při podávání žádostí o osvědčení dopravce jsou řešeny průběžně prostřednictvím konzultací na Odboru drážní dopravy a licencí.

4.3 OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY

Osvědčení provozovatele dráhy bylo vydáváno v souladu s § 23a zákona o dráhách (ve znění účinném do 31. ledna 2022).

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 posuzování podle směrnice 798, tj. 4 měsíce pro provozovatele dráhy ve smyslu článku 12 odst. 3 (5 měsíců pro dopravce podle článku 10 odst. 4 a 6). 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 (o dobu přerušení se prodlužuje celý proces schvalování).

Dražní úřad vedl po celý rok 2022 z důvodu finanční nezpůsobilosti správní řízení se společností Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., která kromě provozování regionálních drah Jindřichův Hradec – Obrataň, resp. Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, provozovala také veřejnou osobní dopravu na těchto dráhách. Do konce roku 2022 nebylo správní řízení pravomocně ukončeno.

4.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY

Dražním úřadem nebyly zaslány a obdrženy žádosti o informace týkající se části A osvědčení dopravce (nebo jednotného osvědčení o bezpečnosti), které bylo vydáno v jiném členském státě EU. Spolupráce se zahraničními bezpečnostními orgány spočívala v plnění dohod o vzájemné spolupráci a výkonem společných státních dozorů. Další spolupráce probíhá v rámci posuzování materiálů (žádostí) dopravců na společných konferencích.

4.5 VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI NSA A PROVOZOVATELI DRÁŽNÍ DOPRAVY

V rámci výměny informací mezi NSA, provozovateli dráhy a provozovateli drážní dopravy, bylo 29. 11. 2022 uskutečněno setkání na Ministerstvu dopravy zástupců ERA, NSA, provozovatelů dráhy a dopravců. Za výměnu informací lze považovat také nepřetržité zasílání bezpečnostních doporučení a zpětnou odezvu při jejich naplňování ze strany provozovatelů drah.

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 ERA místo konkrétního NSA také pro posuzování žádosti pro jeden stát. Všechny žádosti o JOB se předkládají prostřednictvím informačního a komunikačního portálu One-Stop Shop, spravovaného ERA. 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 o bezpečnosti 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 může být

rovněž platné také 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 roce 2022 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. V roce 2022 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.

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 v roce 2022 metodický pokyn pro oblast vydávání osvědčení dopravce.

Žadatelé mohou využít předběžnou komunikaci pro předběžné posouzení podkladů pro osvědčení předběžnou komunikaci prostřednictvím One-Stop Shop, základní informace o způsobu podání žádosti, struktuře dokumentů a způsobu posuzování žádosti, jsou uvedeny v metodickém pokynu. Tato problematika byla konzultována se zaměstnanci úřadu.

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

- Metodický pokyn č. 3/2022: „Jednotné osvědčení o bezpečnosti“, s účinností od 25. 8. 2022
- 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

5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL

Výkony státní správy v oblasti schvalování nových typů železničních drážních vozidel a schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel byl v roce 2022, v porovnání s rokem minulým, zhruba podobné. Schváleno bylo 10 nových typů drážních vozidel a 30 odchylek a změn od schváleného typu drážního vozidla.

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. Často tato vozidla neodpovídají současným požadavkům na technické specifikace interoperability, či jejich technické parametry nevyhovují platným limitům harmonizovaných norem.

Veškeré výkony vedené ve správním řízení byly realizovány podle ustanovení příslušných ustanovení zákona o dráhách a v souladu s prováděcími vyhláškami k zákonu o dráhách. Typové schvalování drážních vozidel či schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel je vedeno podle § 49i, 43c a 43d zákona o dráhách. V souvislosti s již zmíněným přijetím technického pilíře 4. železničního balíčku s účinností od 31. 10. 2020 je schvalovací proces železničních vozidel řešen prostřednictvím jednotného kontaktního místa (OSS). Celkem bylo vydáno jedno první povolení typu, 5 nových povolení (po změně vozidla) a 50 povolení ve shodě s typem. Ve 3 případech Drážní úřad spolupracoval s ERA na vydání nových povolení.

Pracovníci oddělení RID v oblasti vydávání nových průkazů způsobilosti (PZ) cisteren drážních vozidel vydali v roce 2022 543 nových PZ UTZ cisteren drážních cisternových vozů. Za rok 2022 bylo provedeno prověření 4 výrobců v rámci reauditu.

Celkově bylo pro všechna technická zařízení – plynová, tlaková, zdvihací, dopravní a elektrická pevná zařízení vydáno 5584 průkazů způsobilosti (včetně duplikátů), a to i se sníženým počtem odborných pracovníků odboru.

V průběhu roku 2022 opět probíhalo v součinnosti s Odborem drážní dopravy Ministerstva dopravy ČR prověřování právnických osob k provádění technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení pro všechny odbornosti.

Počet úkonů v oblasti UTZ se opět mírně zvýšil. Týká se to oblasti ověření způsobilosti určených technických zařízení po provedení předepsaných prohlídek a zkoušek jejich zapsáním do průkazů způsobilosti včetně prodloužení platnosti průkazu způsobilosti nebo záznamem o provedení předepsaných prohlídek a zkoušek do databází vydaných průkazů způsobilosti

příslušných UTZ v případě průkazů způsobilosti, u kterých není omezena doba platnosti nebo již byla prodloužena platnost na dobu neurčitou, a to s ohledem na v minulosti nastavený systém platnosti průkazů způsobilosti. Zapisování změn do průkazů způsobilosti určených technických zařízení z důvodu jak technických, které byly vyvolány změnami na zařízeních, tak i administrativních, zůstává na stabilní úrovni minulých let.

6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)

Výjimky, o nichž bylo rozhodnuto v souladu s článkem 15 směrnice 798 (výjimky v systému certifikace subjektů odpovědných za údržbu (ECM)): novelou zákona o drahách, která vstoupila v platnost k 1. únoru 2022, byla stanovena výjimka z povinné certifikace ECM pro historická vozidla.

Drážní úřad funguje jako certifikační orgán pro ECM a poskytuje následující informace:

Osvědčení vydaná, aktualizovaná/změněná, obnovena, pozastavená a zrušená během vykazovaného roku podle čl. 7 prováděcí nařízení Komise č. 2019/779, 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, (dále jen „nařízení 779“)

- V roce 2022 nově vydáno 45 osvědčení pro ECM a 3 osvědčení byla změněna.
- V roce 2022 nově vydáno 49 osvědčení pro funkce údržby a 4 osvědčení byla změněna.
- V roce 2022 obnoveno 0 osvědčení pro ECM.
- V roce 2022 obnoveno 0 osvědčení pro funkce údržby.
- V roce 2022 zrušeno 16 osvědčení pro ECM.
- V roce 2022 zrušeno 20 osvědčení pro funkce údržby.

POZNÁMKA: Téměř ve všech případech zrušených osvědčení se jednalo o osvědčení vydaná ještě podle nařízení 445.

Nedostatky, které Drážní úřad zjistil při činnostech dohledu:

- Nejčastěji chybné či nedostatečné praktikování procesu analýzy a řízení rizik (firmy je často vnímají jako obtěžující a zbytečně zatěžující krok, nechápou dostatečně jeho význam).
- Méně závažné nedostatky v činnosti železničních dílen (skladování dostatečně nezaručuje nepoškození skladovaných náhradních dílů, případně existuje riziko záměny nových dílů za součásti neznámé kvality, nedostatky v oblasti metrologie).
- 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 2022 se kontrolní činnosti nezaměřovaly (ve srovnání s minulými roky) příliš do hloubky nastavením systému údržby, pokud v něm od certifikačního auditu nenastaly změny nebo nebyl jiný důvod prověřit i nastavení systému údržby, ale více se zaměřovaly na praktické fungování systému údržby a skutečné výstupy z prováděné údržby.

V roce 2022 se realizovala největší část certifikací subjektů odpovědných za údržbu (ECM) již dle nového nařízení 779, a to i pro vozidla jiných kategorií, než pouze nákladních vozů, jejichž certifikace byla povinná už od roku 2012 v návaznosti na požadavky nařízení 445. Oproti roku 2020, kdy bylo vydáno pouhých 6 osvědčení ECM (včetně rozšíření certifikace) a v roce 2021 narostl počet vydaných certifikátů na 21, v roce 2022 vydal nebo změnil Drážní úřad celkem 101 osvědčení pro ECM a Funkce údržby. Odbor drážních vozidel a ECM také realizoval několik prezentací novinek z oblasti ECM jak na semináři pro dopravce, konaném na Ministerstvu dopravy, tak také na odborných seminářích Sdružení provozovatelů vozů (SPV) a ČD Cargo, a.s.

7. STROJVEDOUCÍ

Akreditovaná školicí střediska pro výcvik strojvedoucích: Vnitrostátní právní předpisy stanoví, že Drážní úřad (NSA CZ) je příslušným orgánem podle článku 20 směrnice 2007/59/ES. Střediska odborné přípravy, která měla platnou akreditaci (celkem 23 středisek), byla Drážním úřadem akreditována jako školicí střediska pro výcvik strojvedoucích podle § 46o zákona o dráhách. V roce 2022 byly nově akreditovány 2 subjekty a 4 subjektům byla prodloužena platnost.

Akreditace právnické nebo fyzické osoby pro školení zaměstnanců na celostátní nebo regionální dráze: 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 a v roce 2022 znovu obnovena. Tuto akreditaci získalo celkem 14 nových subjektů resp. byla jim akreditace prodloužena.

Uznání zkoušejícího: 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 2022 uděleno 54 zkoušejícím.

Změny strategie a postupu, které souvisí s procesem vydávání licencí strojvedoucím: Od roku 2021 byla zahájeno prodloužení platností licencí strojvedoucích po 10 letech. V roce 2022 bylo prodlouženo celkem 932 ks licencí strojvedoucího.

Licence strojvedoucího / Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce / lanové dráhy: Od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2022 bylo vydáno celkem 393 ks licencí strojvedoucího (první vydání), 52 ks licencí strojvedoucího (duplikát), 252 ks Průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce a 79 ks Průkazů způsobilosti k řízení lanové dráze a to včetně změn a duplikátů.

Zkoušky způsobilosti osob k řízení drážních vozidel: V průběhu roku 2022 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.

V roce 2022 byl v počtu vykonaných zkoušek k získání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce, zaznamenám nárůst oproti roku 2021. V roce 2022 proběhlo 35 zkoušek s celkovým počtem 119 zkoušených s 73% úspěšností.

Počet vykonaných zkoušek k získání licence strojvedoucího byl vyšší než v roce 2021. V roce 2022 proběhlo 73 zkoušek s celkovým počtem 591 zkoušených s 66% úspěšností.

8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

8.1 PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY

- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- 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, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů (zrušeno ke dni 31. 1. 2022)
- Zákon 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízeních o nich, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů
- Rozhodnutí Komise č. 2011/765/EU 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
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1136 ze dne 13. července 2015, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik
- 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
- 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

- 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) 2021/1903 ze dne 29. října 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/764 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
- Směrnice Komise 2014/82/EU ze dne 24. června 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o všeobecné odborné znalosti, zdravotní požadavky a požadavky týkající se licence
- Směrnice Komise (EU) 2016/882 ze dne 1. června 2016, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o jazykové požadavky

- Nařízení Komise (EU) 2019/554 ze dne 5. dubna 2019, kterým se mění příloha VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství
- 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) 2021/2238 ze dne 15. prosince 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2019/773, pokud jde o postupné ukončení platnosti zvláštních případů pro návěst „Konec vlaku“
- 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

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 č. 376/2006 Sb., o zajišťování 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 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 Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
- 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 Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva dopravy 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 Ministerstva dopravy a spojů 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

8.3 ZMĚNA ZÁKONA O DRAHÁCH

S účinností zákona č. 426/2021 Sb. dochází zejména k transpozici relevantních ustanovení směrnice o interoperabilitě a směrnice o bezpečnosti do vnitrostátního právního řádu. Neprovedení potřebných implementačních opatření by mělo za následek veškerá rizika spojená s neplněním závazků plynoucích České republice z jejího členství v Evropské unii, zejména tedy zahájení procedur podle čl. 258 a čl. 260 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Mezi léty 2013 až 2016 byl orgány Evropské unie projednán a přijat tzv. čtvrtý železniční balíček, který tvoří 6 základních právních předpisů Evropského parlamentu a Rady. V nejobecnější rovině lze konstatovat, že tyto předpisy sledují cíl spočívající v revitalizaci železničního sektoru a ve zvýšení jeho konkurenceschopnosti ve srovnání s jinými druhy dopravy. Předmětné předpisy lze zařadit z hlediska postupu jejich projednávání a věcného obsahu do dvou „pilířů“, a to do pilíře technického a tržního.

S platností novely zákona od 1. 2. 2022 tak došlo zejména k transpozici relevantních ustanovení směrnice o interoperabilitě a směrnice o bezpečnosti do vnitrostátního právního řádu.

Stávající vnitrostátní právní úprava požadavků na součásti interoperability (předchozí právní úprava nepoužívá slovní spojení „prvky interoperability“) a na subsystémy tvořící dráhu a vztahující se k drážním vozidlům, tedy součásti železničního systému Evropské unie (ve smyslu směrnice o interoperabilitě), byla obsažena

– v zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách,

– ve vyhlášce č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů,

– v zákoně č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,

– v nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů. Tato vyhláška upravuje technické požadavky na součásti interoperability a subsystémy evropského železničního systému, základní požadavky na jejich konstrukční a provozní vlastnosti a dále upravuje způsob vedení registrů součástí subsystémů a údaje v nich stanovené.

Povinnosti provozovatele dráhy jsou obsaženy v § 22 zákona o dráhách. Podle § 22 odst. 2 uvedeného zákona je provozovatel dráhy mimo jiné povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti a zajistit jeho dodržování. Prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy jsou stanoveny prováděcím právním předpisem (viz § 22 odst. 3 zákona o dráhách). Předchozí právní úprava nezohledňovala veškeré požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy tak, jak jsou obsaženy jednak ve směrnici o bezpečnosti, jednak rozvedeny a upřesněny přímo použitelným předpisem Evropské unie, jímž je nařízení 762.

Ustanovení obsahující povinnosti provozovatele dráhy rovněž neobsahuje řadu dalších povinností kladených na provozovatele infrastruktury uvedenou směrnicí, zejména analyzovat, hodnotit a usměrňovat rizika podle stanovených metod, přijmout nezbytná bezpečnostní opatření a (smluvně) zajistit přijetí těchto opatření i ze strany osob, jejichž činnost může mít dopad na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Termín pro předložení výroční zprávy o bezpečnosti provozování dráhy provozovatelem dráhy, stanovený v § 22 odst. 2 písm. e) zákona o dráhách do 31. května kalendářního roku.

Předně je třeba uvést, že směrnice o interoperabilitě umožňuje vyloučit ze své působnosti infrastrukturu vymezenou v jejím článku 1 odst. 4 (železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, včetně vedlejších kolejí, používanou jejím vlastníkem nebo provozovatelem pro účely jejich nákladní dopravy či osobní dopravy pro nekomerční účely a vozidla používaná výlučně na této infrastruktuře – viz písmeno a) uvedeného ustanovení a infrastrukturu a vozidla vyhrazené výlučně pro místní, historické nebo turistické využití – viz písmeno b) uvedeného ustanovení). Této možnosti se Česká republika rozhodla využít, přičemž v souladu s uvedenými ustanoveními je transpoziční právní úprava vztažena pouze na dráhy celostátní a regionální a na

drážní vozidla provozovaná na těchto dráhách. Zároveň došlo k využití možnosti vynětí historických vozidel z působnosti směrnice o interoperabilitě.

Osvědčení bezpečnosti provozovatele dráhy

Po účinnosti novely o drahách 1. 2. 2022 byla transponována také směrnice o bezpečnosti, která doplňuje již využívaná prováděcí nařízení.

V průběhu celého roku 2022 vyžadoval Drážní úřad postupy již podle této legislativy, a to zejména při posuzování žádosti jednotlivých provozovatelů dráhy. Tito provozovatelé dráhy pak následně zavedli svůj systém bezpečnosti do praxe.

Osvědčení dopravce

Podobná situace jako u provozovatelů dráhy byla také u posuzování žádostí o vydání osvědčení dopravce (jednotná osvědčení). Také u dopravců drážní úřad vyžadoval, aby systémy bezpečnosti již odpovídali požadavkům platné evropské legislativy. Veškerá komunikace mezi Drážním úřadem a dopravci probíhala přes jednotné kontaktní místo OSS.

Drážní úřad pokračoval ve spolupráci s ERA a dalšími NSA při posuzování žádostí určených pro více členských států. V těchto případech Drážní úřad posuzoval shodu systému bezpečnosti s národní legislativou. Drážní úřad v rámci posuzování řešil s jednotlivými dopravci nedostatky v jejich žádostech. V průběhu roku 2022 docházelo k postupnému zlepšení kvality projednaných žádostí. Ke zlepšení jednotlivých podání přispělo také vydání nové metodiky Drážního úřadu pro osvědčení dopravce.

9. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK

Společné bezpečnostní metody dopravci používají v rámci zavádění systému zajišťování bezpečnosti ve formě, jak je popsáno v článku 6 a 9 směrnice 798. Společné bezpečnostní cíle a národní referenční hodnoty slouží dopravcům jako informativní podklad pro stanovení jejich vlastních bezpečnostních cílů. Pro získání osvědčení z hlediska bezpečnosti je používáno nařízení 762.

Oblast rizik upravuje opatření týkající se uplatňování prováděcí nařízení 402 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. 1 písm. a) směrnice 798.

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.

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 posouzení bezpečnosti, a tím je zajištěn dohled nad kvalitou a úrovní výstupů subjektů pro posuzování bezpečnosti (SPB). Drážní úřad je uznávacím subjektem pro činnosti SPB. 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 2022 obdržel Drážní úřad 62 zpráv o posouzení bezpečnosti.

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).

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

Celkově lze hodnotit rok 2022 jako rok se zvýšeným počtem úkonů ve správním řízení v OSS, mírným nárůstem počtu klasických 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, zaměření vycházející 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).

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 tak, že by situace byla zcela vyřešená - viz další text.

Rozdíly ve zkušenostech a uplatňování velkými a malými společnostmi, nově přichozími 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 přichází 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 týkající se 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 o 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.

Rozdíly v posuzování technických a provozních a organizačních změn, včetně účastníka, který plní 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 navrhovatelem 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 uplatňování CSM ve stavu, kdy Drážní úřad částečně účinně zavedl aplikaci CSM u navrhovatele, který je žadatelem o nějaký úkon na Drážním úřadu. Aktuálně se kontroluje dokumentace k CSM předávaná při různých žádostech podávaných u Drážního úřadu. Lze konstatovat, že tato dokumentace je cca z 50-60% správná, proto se Drážní úřad v aktuálním období zaměřuje zejména na tuto dokumentaci a s ní související kontrolní činnost. Teprve, až bude dokumentace CSM 100% správná, přistoupí k dalšímu kroku a to, jakým způsobem se informace u navrhovatelů distribuuje 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 znalostí je v této oblasti nízká. Jedná se o nový nástroj, který s sebou

ovšem 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. Úsilí Drážního úřadu je nasměřováno zatím na to, aby navrhovatelé vůbec předali dokumenty příbuzné k CSM.

Celkové zkušenosti železničního 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 externím placeným službám SPB (pokud nemají svého interního specialistu) a tomu je pak podřízené celé jejich hodnocení CSM. 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 jmenování nezávislého subjektu pro posuzování CSM (nedůvěra). Co se týká druhého případu, jaká je kvalita ukázky správné kontroly rizik vyplývajících z nevýznamných změn, pokud RU, IM a ECM nevyužívají přílohu I CSM: Jak je již výše zmíněno, metoda vypracovaná Drážním úřadem 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 Drážní úřad nemá právo taková hodnocení navrhovatelů rozporovat, aniž by k tomu nebyl vypracován posuzovatelem komplikované odůvodněný elaborát na základě použitých předpisů, které v ČR legislativě 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 (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 – dále jen „MP“), (resp. příloze 11 MP pro provozní a organizační změny). Je nutno mít na zřeteli přílohu 9 MP, která uvádí, že tabulka stanovení dopadu na bezpečnost může obsahovat seznam jak technických, provozních, tak organizačních změn. Přílohy 10 a 11 MP, 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 MP mají jiný způsob zápisu, než v příloze 11 MP, 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). Aby mohla být správně stanovena váha významnosti konkrétní dílčí změny, použije se k tomu 6 hodnotících kritérií, která 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).

Každá dílčí změna (ze seznamu všech dílčích změn tj. z tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost) se zhodnotí 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 MP a jedna pro provozní a organizační změny příloha 8 MP). Vyhodnotí se její nejvyšší dosažená váha významnosti ze všech šesti kritérií.

5) Takto zjištěná nejvyšší dosaženou váha významnosti konkrétní dílčí změny, se zanesou zpět do tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost a postup se aplikuje pro každou dílčí změnu uvedenou v seznamu. Tímto postupem je získáno:

- 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 se velmi snadno odečte, jaká nejvyšší váha významnosti byla pro jednotlivé dílčí změny definována a podle této váhy významnosti je zvolen 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 je zvolen příslušný typ PNB, kterým je definována významnost posuzované deklarované změny. Zadní strana PNB bude obrazem našeho výše popsaného hodnocení, aby byl zveřejněn proces, jak bylo postupováno. 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 výše popsanou metodou vyjde jako významná, neztrácí svou významnost ani v případě, že existují nástroje a postupy k usměrnění pro ni/nich identifikovaného nebezpečí na přijatelnou úroveň. Změnit lze pouze její nebezpečí, které je buď přijatelně usměrněno, nebo úplně odstraněno.

Výše popsaná metoda pro stanovení významnosti změn 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 k dispozici velmi přehledný seznam změn, které navrhovatel popsal, 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.

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

V roce 2022 se nevyskytl žádný případ, kdy by byl využit článek 15 odst. 1 směrnice 798:

„Členské státy mohou povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu splnit jinými opatřeními než systémem údržby stanoveným v článku 14 směrnice 798 v případě:

- a) Vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země.*
- b) Vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě v Unii, pro něž je splnění požadavků stanovených v čl. 14 odst. 2 směrnice 798 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi.*
- c) Nákladních a osobních vozů, které jsou ve společném užívání se třetími zeměmi, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě v Unii.*
- d) Vozidel používaných na sítích podle čl. 2 odst. 3 směrnice 798 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před uvedením do provozu požaduje vydání jednotlivého povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka uděluje na dobu nejvýše pěti let.“*

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

Provozovatelé dráhy a dopravci 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.

Doprovci již by měli mít své systémy k zajišťování bezpečnosti v souladu s požadavky stanovenými v příloze I nařízení 762. 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 dráhy zavedli své systémy zajišťování bezpečnosti v souladu s požadavky stanovenými v příloze II nařízení 762. Tyto požadavky na systém zajišťování bezpečnosti se použijí na schválení z hlediska bezpečnosti podle článku 12 směrnice 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.

V praxi je nařízení 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. V praxi je nařízení 1078 realizováno zejména formou tvorby a provádění plánů kontrol bezpečného provozování drážní dopravy a implementací poznatků vyplývajících z nařízení 1078 do interních předpisů. V případě zjištění nedostatků pak realizací nápravných opatření. Zpětná vazba je v jednotlivých výročních zprávách o bezpečnosti. Pro názornost zde uvádíme jeden praktický příklad výstupu z výroční zprávy o bezpečnosti ze strany dopravce a jeden ze strany provozovatele dráhy.

Příklad 1 (zdroj SŽ) – Provozovatel dráhy

SŽ si je plně vědoma povinností z uvedeného nařízení vyplývajících a za provádění procesu sledování nese odpovědnost. Zajišťuje, aby byla v souladu s Nařízením sledována také opatření ke kontrole rizik. Vyhledává a sleduje rizika možného ohrožení života a zdraví zaměstnanců. Povinnost vzájemně si předložit písemný přehled vyhledaných rizik možného ohrožení života a zdraví zaměstnanců, která vyplnou z pracovních činností zaměstnanců smluvních stran, je zakotvena v uzavřených smlouvách. Se zaslánými riziky jsou dotčení zaměstnanci seznamováni prostřednictvím intranetu Správy železnic, případně v rámci pravidelných školení nebo prostřednictvím písemných upozornění. V rámci smluvních vztahů s dodavateli a zhotoviteli je řešeno i předávání bezpečnostních rizik dle místních podmínek ze strany jednotlivých organizačních jednotek. Dále se s dopravci sjednává ve smlouvách o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách ujednání o tom, že v souladu s § 22 odst. 2 písm. f) a § 35 odst. 2 písm. f) zákona o dráhách se smluvní strany zavazují dodržovat zavedené systémy zajišťování bezpečnosti drážní dopravy, svými činnostmi neohrožovat bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy a při zjištění rizik vyplývajících z provozování dráhy nebo drážní dopravy přijmout taková opatření, která povedou k jejich eliminaci a prevenci, to vše ve vzájemné součinnosti.

S informacemi, týkajícími se bezpečnosti, jsou dopravci seznamováni společně s dalšími informacemi prostřednictvím Portálu provozování dráhy (provoz.spravazeleznic.cz). O všech změnách informací zveřejněných na portálu jsou dopravci prokazatelně seznamováni prostřednictvím tzv. „Novinek s potvrzením“.

Všeobecné podněty dopravců týkající se poruch a závad na železniční dopravní cestě, které nemají bezprostřední vliv na bezpečnost a plynulost provozování dráhy, např. viditelnost návěstidel, poškození výstroje dráhy, vegetace s možností zásahu do průjezdného průřezu, možný nesoulad výstroje dráhy s tabulkami traťových poměrů apod. jsou evidovány a řešeny

prostřednictvím „Helpdesk Dopravci“. Helpdesk není určen pro hlášení poruch nebo závad, které jsou přímým zdrojem ohrožení, omezení či zastavení provozu na trati, jako např. spadlé stromy, poruchy zabezpečovacího zařízení, střetnutí, lomy kolejnic, vybočení, zaplavení koleje, propady koleje apod., které je nutno řešit okamžitě. Podněty mohli dopravci zasílat až do 31. 8. 2022 na kontakt SŽ HelpDesk dopravci (uvedený kontakt). Od 01. 09. 2022 byl tento způsob oznamování podnětů zcela nahrazen webovou aplikací „Helpdesk Dopravci“, kam mají přístup všichni dopravci, kteří o to požádají. Oznámení sdělená na Helpdesk Dopravci jsou zaevidována a řešena příslušným oblastním správcem.

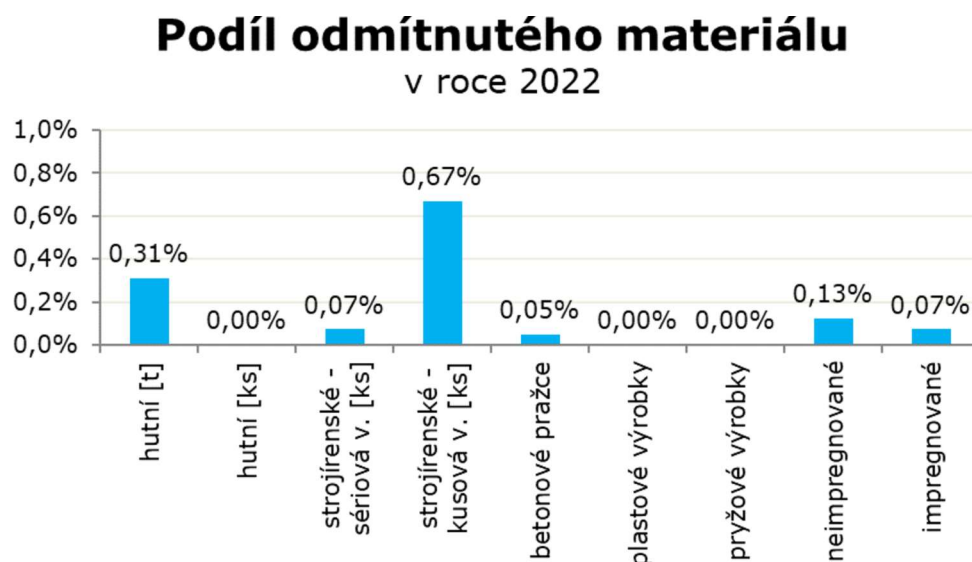
Cílem řízení rizik v provozní oblasti je především zajistit bezpečný a bezporuchový provoz na železniční dopravní cestě. V segmentu řízení provozu a provozuschopnosti jsou rizika minimalizována výběrem nových zaměstnanců s odpovídající fyzickou i psychickou zdravotní způsobilostí a prováděním výcviku a zkoušek stanovených pro jejich budoucí pracovní zařazení. U vybraných profesí jsou v pravidelných cyklech prováděna školení a vykonávány periodické zkoušky včetně ověřování fyzické a psychické zdravotní způsobilosti. Řízení rizik také zahrnuje tvorbu a neustálou údržbu systému vnitřních předpisů, které definují požadavky na jednotlivé součásti železniční dopravní cesty a správné postupy při provádění činností na železniční dopravní cestě.

V případě zavádění nových produktů a nákupu od dodavatelů má SŽ nastaveny systémy pro usměrňování rizika. Systém usměrňování rizik je založen na technickém posuzování nabídek nových výrobků a technologií, auditování výrobců a kontrole dodávek výrobků rozhodných pro bezpečnost provozování dráhy. Součástí předložení nabídky navrhovatelem a rozhodování o ní je posouzení, zda akceptace nabídky je nebo není významnou změnou z pohledu bezpečnosti železničního systému ve smyslu prováděcího nařízení č. 402/2013.

Pro oblast automatizace a elektrotechniky je tato problematika zakotvena ve Směrnici SŽ č. 34 „Směrnice pro uvádění do provozu výrobků, které jsou součástí sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky, na železniční dopravní cestě ve vlastnictví státu státní organizace Správa železniční dopravní cesty“ a pro oblast traťového hospodářství ve Směrnici SŽDC č. 67 „Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství“. V současné době probíhá novelizace těchto směrnic a jejich sloučení do nové společné směrnice SŽ SM008 „Systém posuzování vlivu produktů a služeb pro železniční dopravní cestu na bezpečnost provozování dráhy“. Tato směrnice bude stanovovat zásady platné pro všechna odvětví provozuschopnosti dráhy zajišťovaná SŽ.

V oblasti traťového hospodářství byly za rok 2022 díky systému usměrňování rizik zadrženy neshodné výrobky v celkové hodnotě 25 mil. Kč. Podíl odmítnutých neshodných výrobků z celkového množství je znázorněn v následujícím grafu.

GRAF 12 – PODÍL ODMÍTNUTÉHO MATERIÁLU SŽ



Proaktivní sledování založené na odborných znalostech a výsledcích z předchozích monitorovacích činností je prováděno v působnosti odboru bezpečnosti a krizového řízení zejména v souvislosti se sledováním a metodickým usměrňováním plnění povinností a úkolů v oblasti požární ochrany, krizového řízení, kontinuity procesů a fyzické bezpečnosti v organizačních složkách Správy železnic. Tímto jsou také naplňována ustanovení vnitřního předpisu SŽ R6 Bezpečnostní řád Správy železnic, státní organizace, jako nástroje pro uplatňování bezpečnostní politiky činností a iniciativ za účelem zlepšení bezpečnosti železničního systému.

Příklad 2 (zdroj CityRail, a.s.) – Dopravce

Dopravce ve své výroční zprávě o bezpečnosti, která byla předložena v zákonné lhůtě drážnímu úřadu, mimo jiné uvádí:

V souladu s požadavkem čl. 3 nařízení komise (EU) č. 1078/2012 je u firmy CityRail, a.s. zaveden systém sledování dle přílohy č. I tohoto nařízení. Proces sledování je podrobně popsán ve směrnici CTR-SL-6.5.2022_Proces_sledování, jejíž součástí je i plán sledování. Systém sledování zavedeného systému bezpečnosti dopravce CityRail, a.s. dle uvedeného nařízení je zaměřen na 4 hlavní oblasti, kterými jsou:

- Zvyšování obecné úrovně bezpečnosti;
- Zlepšování vlastního systému bezpečnosti;

- Lidské a organizační faktory;
- Bezpečnost drážních vozidel a technologií

U těchto oblastí jsou stanoveny podoblasti, cíle a jednotlivé ukazatele včetně datového zdroje, které upozorní na odchylky, resp. nežádoucí trend od očekávaných výsledků. Výsledky procesu sledování napomáhají běžnému rozhodování, které probíhá prostřednictvím pravidelných porad. Na základě výstupů ze sledování jsou informace použity pro dílčí zlepšení procesů prostřednictvím analýzy informací.

Pokud je v rámci sledování zjištěn nepřijatelný nedostatek nebo nesoulad, je vypracován akční plán a provedena příslušná opatření vč. hodnocení rizik procesů změny. Dopad přijatých opatření je vždy hodnocen při ročním vnitřním auditu systému bezpečnosti, pokud není stanoveno akčním plánem hodnocení dřívější. Systém sledování je hodnocen jako vysoce účinný proces pro zajištění dlouhodobého správného nastavení systému bezpečnosti.

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 kontrolována 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.

Dopravci i provozovatelé drážní dopravy ve svých výročních zprávách uvádějí své pojetí kultury bezpečnosti ve svých podnicích. Pro představu uvádíme příklady z výročních zpráv již zmíněných společností:

Kultura bezpečnosti – Správa železnic, s. o.

Kulturu bezpečnosti organizace vnímá jako programovou záležitost a soustavně pracuje na zvýšení její úrovně v organizaci. Jako provozovatel dráhy prostřednictvím systému zajišťování bezpečnosti podporuje SŽ kulturu vzájemné důvěry a jistoty s dopravci. Zaměstnanci v provozu jsou při identifikaci možných nebezpečí a rizik jedním z nejdůležitějších bezpečnostních prvků a nastavení spravedlivé kultury SŽ v ohlašování možných nebezpečných stavů usnadňuje. Je nastaven vztah, kdy provozní zaměstnanci nemusí mít obavy, že budou nějak postihováni ze skutečností, které ohlašují, ať už souvisejí s vykonanou činností, případným opomenutím nebo rozhodnutím, které by mohlo vést k mimořádné události či mimořádnosti. Naopak není tolerována hrubá nedbalost nebo jakékoliv úmyslné a vědomé porušování stanovených pravidel. Zaměstnanci mají možnost transparentní komunikace. Své poznatky, nápady na zlepšení, nebo

zjištěné závady a nedostatky mohou kdykoliv hlásit příslušným vedoucím zaměstnancům, příp. přímo vedení organizace, a to např. i prostřednictvím zástupců odborové organizace. Vedoucí zaměstnanci jsou zodpovědní za vytváření a udržování bezpečného pracovního prostředí. Aktivním přístupem se vedoucí zaměstnanci zabývají i otázkami bezpečnosti, včetně stanovení vhodného řešení. Rovněž je zajištěno, že zaměstnanci mají přístup k potřebným informacím o bezpečnosti a jsou pravidelně vyzváni k efektivní komunikaci o rizicích a bezpečnostních postupech.

Kultura bezpečnosti – CityRail, a. s.

Dopravce CityRail, a.s. začal se zaváděním kultury bezpečnosti již v roce 2021 a to formou seznámení vedoucích pracovníků s obsahem akčního plánu pro implementaci kultury bezpečnosti. V rámci certifikace systému bezpečnosti dle požadavku Nařízení 762 byla vypracována směrnice CTR-KB-1.1.2022 KULTURA BEZPEČNOSTI a přijat trvalý akční plán, který je postupně prováděn.

Vedení CityRail, a.s. přijalo následující zásady pro rozvoj kultury bezpečnosti:

Bezpečnost je na prvním místě a musí být základním východiskem při každém rozhodování na všech úrovních ve firmě;

- Žádný zaměstnanec se nesmí bát mluvit, zasáhnout a zastavit práci, pokud je ohrožena bezpečnost;
- Kultura bezpečnosti se rozvíjí tam, kde je silné řízení, kde je aktivní účast pracovníků a kde se na každé úrovni organizace setkáme s důvěrou a spoluprací;
- Rozvoj kultury bezpečnosti je nikdy se nekončící proces;
- Kultura bezpečnosti potvrzuje potřebu podpory lidského faktoru prostřednictvím vhodných technických a organizačních podmínek;
- Kultura bezpečnosti identifikuje odpovědnost managementu v oblasti bezpečnosti;
- Každý zaměstnanec uznává, že žádná jednotlivá úroveň v rámci společnosti nemá všechny znalosti a informace potřebné k dosažení bezpečnosti.

Jednotlivé cíle kultury bezpečnosti, které jsou aktuálně prostřednictvím akčního plánu prováděny, jsou tyto:

- zvýšení informovanosti
- osvojení si povinnosti hlášení chyb a nebezpečných situací
- zvýšení flexibility

Tyto cíle jsou dále rozpracovány do následujících opatření, která jsou pravidelně sledována:

- seznamování o nových rizicích a změnách směrem k provozním zaměstnancům
- seznamování vedení o identifikovaných rizicích, změnách v provozu
- vedení provozních zaměstnanců k povědomí ochotně nahlašovat chyby a nebezpečné situace formou vyzvednutí takových hlášení a jejich netrestáním
- sledování vlivu výše uvedených opatření na zvýšení výkonnosti společnosti, eliminace rizik a nebezpečných situací

Neustálé vzdělávání nejen o kultuře bezpečnosti je nezbytnou podmínkou rozvoje. K plnění tohoto účelu slouží pravidelná školení, kam jsou nově řazeny i bloky, které podporují celkové nastavení úrovně kultury bezpečnosti, to znamená, že zaměstnanci jsou seznamováni s bezpečnostními cíli, jsou jim předány zásady pro identifikaci nových rizik a jsou jim sděleny postupy,

jak se zjištěnými informacemi nakládat. Navíc je jim vysvětleno, co je míněno pod pojmem kultura bezpečnosti a jaká jsou očekávání, z nichž:

Zásadním prvkem je seznámení s interními kontakty.

Nejvýznamnější je nahlašování chyb a nebezpečných situací a případných rizik, což jsou informace, ke kterým se nedá jiným způsobem efektivně dostat.

ZÁVĚR

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí bezpečnost železničního provozu a provozování železničních drah v České republice za rok 2022. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice do národních právních předpisů.

Drážní úřad za rok 2022 splnil svůj plán v oblasti státních dozorů za účelem prověření správné funkce bezpečnosti a v roce 2023 bude pokračovat ve vykonání kontrolních činností u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

Za hlavní prioritu je považována především bezpečnost dráhy a bezpečná přeprava osob i zboží, především nebezpečných věcí, které by mohly vést ke vzniku nehod a mimořádných událostí. Zároveň probíhá spolupráce s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány (NSA).

© Drážní úřad 2023

Wilsonova 300/8

121 06 Praha 2 – Vinohrady

www.ducr.cz

www.facebook.com/drazni.urad

PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2022

Evidenční přehled o nehodách za rok 2022 - podle definic směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016, o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách (viz Tabulka 4).

Společné bezpečnostní ukazatele 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 2022

Evidenční přehled o nehodách za rok 2022

1.1a. Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod.				
	N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		3
	N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		10
	N02	Vykolejení vlaku		2
	N031	Nehody na úrovňových přejezdech bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži		12
	N032	Nehody na úrovňových přejezdech se zabezpečovacím zařízením ovládaným obsluhou		0
	N033	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky bez závor		25
	N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závory		6
	N035	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky, závory a s kolejovým zabezpečovacím zařízením, kterým se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém dovolující vlaku pokračovat pouze v případě, kdy je úrovňový přejezd na straně uživatele pozemní komunikace zabezpečen a nenarušen.		0
	N04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		35
	N05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		2
	N06	Jiné nehody		14
2.2a. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody.				
	PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	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		1
	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		0
	SS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	SS02	Vykolejení vlaku		0
	SS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
	SS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		2
	SS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	SS06	Jiné nehody		2
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 úrovnových 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 úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
	US04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		27
	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 úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových 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 úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových 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
2.8a. Celkový počet jiných osob mimo nástupiště rozdělený do následujících kategorií.				
	OSE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	OSE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	OSE02	Vykolejení vlaku		0
	OSE03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
	OSE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
	OSE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	OSE06	Jiné nehody		0
3.2a. Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody.				
	PK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	PK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	PK02	Vykolejení vlaku		0
	PK03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových 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
3.3a. 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		0
	SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	SK06	Jiné nehody		1
3.4a. 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)		16
	LK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
	LK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	LK06	Jiné nehody		0
3.5a. Celkový počet usmrcených 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		4
	UK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	UK06	Jiné nehody		0
3.6a. Celkový počet ostatních usmrcených osob rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.				
	OK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	OK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	OK02	Vykolejení vlaku		0
	OK03	Nehody na 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
3.7a. Celkový počet jiných osob usmrcených na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.				
	OKP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	OKP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	OKP02	Vykolejení vlaku		0
	OKP03	Nehody na 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 usmrcených 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	Vykolejení vlaku		0

	OKE03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
	OKE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
	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.		1
	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.		214
	N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama		30
4.1a. Celkový počet původců mimořádných událostí rozdělený do následujících kategorií.				
	I01	Lomy kolejnic.		0
	I02	Vybočení kolejnice a ostatní nespojitosti koleje.		0
	I03	Selhání návěstních systémů		0
	I04	Projatá návěstidla zakazující jízdu.		176
	I041	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		33
	I042	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		143
	I05	Lomy kol u provozovaných kolejových vozidel.		0
	I06	Lomy náprav u provozovaných kolejových vozidel.		0
5. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod				
Pouze následkem vážných nehod.				
	C13	Náklady spojené s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře (vážné nehody).	Kč	626 818 588
	C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč	49 477
	C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč	172 393
	C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut	56 433
	C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut	32 360
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		19,97%
	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 a bodovou kontrolu rychlosti		0,16%
	T01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti		8,46%
	TT01	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení.		0,00%

	TT02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení.		0,00%
	TT03	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti.		0,00%
	T02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti.		0,00%
6.2 Počet úrovnových křížení				
	T03	Celkový počet úrovnových křížení (aktivních i pasivních)		7 972
	T06	Celkový počet aktivních úrovnových křížení (se zabezpečovacím zařízením)		4 360
	T07	Ovládaným automaticky jízdou s výstražnými světly a bez závor		2 033
	T081	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly		1 613
	T10	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.		2
	T15	Ovládaným obsluhou		712
	T14	Celkový počet pasivních úrovnových křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).		3 612
8. Referenční data dopravy a infrastruktury				
	R05	Počet vlakokilometrů v osobní dopravě	million vlakokilometrů	140,900
	R06	Počet vlakokilometrů v nákladní dopravě	million vlakokilometrů	37,300
	R02	Počet osobokilometrů	million osobokilometrů	9 498,8
	R07	Počet nákladních tunokilometrů	million tunokilometrů	35 204,000
	R08	Počet kilometrů trati (u více Kolejních tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km	9 577,000
	R03	Počet kilometrů kolejí (započítává se každá kolej více Kolejních železniční tratí).	km	15 403,000

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

1a	Délka tratí vyloučených z rozsahu uplatnění směrnice IOP [km]	3,724
1b	Délka tratí vyloučených z rozsahu uplatnění směrnice SAF [km]	3,724

Seznam vyloučených tratí:

- Praha-Malešice – Praha-Žižkov

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

2a	Celková délka tratí [km]	84,784
----	--------------------------	--------

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	802
3d	Jiné stanice	1 838

4. Licence strojvedoucích (na konci roku)

4a	Celkový počet platných evropských licencí vydaných v souladu s TDD	9.732
4b	Počet nově vydaných evropských licencí (první vydání)	393

5. Počet schválených vozidel podle směrnice o interoperabilitě (během vykazovaného roku v ČR)

5a	První schválení – celkem	49
5aa	Drážní vozidla	49
5ab	Lokomotivy	0
5ac	Tažená osobní vozidla	15
5ad	Ucelená jednotka	49
5ae	Speciální vozidla	0
5b	Vnitrostátní posouzení uvedení typu vozidla na trh v rozšířené oblasti použití	*
5ba	Vagón	*
5bb	Lokomotivy	*

5bc	Tažená osobní vozidla	*
5bd	Ucelená jednotka	*
5be	Speciální vozidla	*
5c	Schválení typu – celkem	2
5ca	Vagón	0
5cb	Lokomotivy	0
5cc	Tažená osobní vozidla	0
5cd	Ucelená jednotka	1
5ce	Speciální vozidla	1
5d	Schválení udělená po modernizaci nebo obnově – celkem	75
5da	Vagón	0
5db	Lokomotivy	22
5dc	Tažená osobní vozidla	0
5de	Ucelená jednotka	22
5df	Speciální vozidla	31

6. Vozidla vybavená ERTMS (na konci roku)

6a	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS	168
6b	Hnací vozidla včetně vlakových souprav – bez ERTMS	3684

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

7a	Pracovníci FTE, kteří se podílí na osvědčení o bezpečnosti	2
7b	Pracovníci FTE, kteří se podílí na schvalování vozidel	8
7c	Pracovníci FTE, kteří jsou zapojeni do dohledu	16
7d	Pracovníci FTE, kteří se podílí na jiných úkolech týkajících se železnic	87

** Proces autorizace vozidel ve shodě s typem je plně v gesci ERA, Drážní úřad nemá ucelený přehled, neboť tyto údaje jsou k dispozici pouze ERA.*

V souvislosti s nabytím účinnosti zákona č. 426/2021 Sb., kterým se mění zákon o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 426/2021 Sb.“), byla do **§ 55 odst. 5 zákona o dráhách stanovena (s účinností od 1. 2. 2022) nová povinnost pro Drážní úřad a Ministerstvo dopravy:** *"Drážní úřad každoročně ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracovává plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách. Opatření obsažená v plánu musí směřovat k naplnění společných bezpečnostních cílů podle předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní cíle pro železniční systém. Tento plán Drážní úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup".*

Důvodová zpráva k zákonu č. 426/2021 Sb. mj. uvádí: „Čl. 4 odst. 1 písm. f) směrnice o bezpečnosti ukládá členským státům, aby vypracovávaly a zveřejňovaly roční plány v oblasti bezpečnosti stanovující opatření určená k dosažení společných bezpečnostních cílů. Současně se výslovně stanoví, že opatření obsažená v plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách musí směřovat k naplnění společných bezpečnostních cílů, které jsou stanoveny rozhodnutím Komise 2012/226/EU o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém v platném znění.“

Na úrovni EU byly postupně zavedeny společné bezpečnostní cíle, aby se zajistilo, že bezpečnost bude udržována na vysoké úrovni a v případě potřeby v rozumně proveditelných případech zlepšována. Proto byly stanoveny rovněž společné bezpečnostní ukazatele s cílem posoudit, zda jsou jednotlivé systémy v souladu se společnými bezpečnostními cíli a s cílem usnadnit sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti železnic.

Rozhodnutím Komise 2012/226/EU ze dne 23. dubna 2012 o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém, v platném znění, byly vymezeny národní vnitrostátní referenční hodnoty a maximální přípustné hodnoty rizik pro kategorie:

- cestující
- zaměstnanci
- uživatelé přejezdů
- osoby spadající do kategorie ostatní
- nepovolané osoby v prostoru dráhy
- společnost jako celek.

V roce 2023 bylo provedeno Agenturou EU pro železnice v souladu se společnou bezpečnostní metodou definovanou v rozhodnutí Komise 2009/460/ES hodnocení plnění bezpečnostních cílů. Z výsledku hodnocení vyplývá, že úroveň bezpečnosti železnic zůstává na úrovni EU přijatelná pro všechny kategorie uživatelů železnic. Nicméně Česká republika vykazuje možné zhoršení bezpečnosti v oblasti rizik pro osoby spadající do kategorie „ostatní“.

Tabulka: Úrovně bezpečnosti na základě zhodnocení plnění bezpečnostních cílů Českou republikou

Kategorie rizika	NRV (*10 ⁻⁹) ¹	MWA (*10 ⁻⁹) ²	$MWA \leq NRV * 1,2$	Úroveň bezpečnosti
cestující	46,49	12,49	ano	přijatelná
	0,82	0,21	ano	přijatelná
zaměstnanci	16,45	12,56	ano	přijatelná
uživatelé přejezdů	237,76	136,16	ano	přijatelná
ostatní	2,41	13,17	ne	zhoršená
nepovolané osoby	301,26	47,91	ano	přijatelná
společnost	591,22	226,24	ano	přijatelná

V rámci zpracovávání plánu opatření Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy vycházel ze závěrečných zpráv o výsledcích šetření, resp. bezpečnostních doporučení uváděných v těchto zprávách, které Drážní úřad obdržel v období od 26. 5. 2017 do 9. 1. 2023. Celkem bylo zanalyzováno 90 bezpečnostních doporučení. V rámci této analýzy Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy dospěl k tomuto plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na nich:

Opatření týkající se rizika pro cestující

Přestože z výsledků uvedených v tabulce vyplývá, že úroveň bezpečnosti je přijatelná, může i v rámci této oblasti docházet k systematickému zlepšování, resp. snižování pravděpodobnosti

¹ Národní referenční hodnota

² Vážený průměr v letech 2017-2022

výskytu tohoto rizika. Je žádoucí, aby provozovatelé drážní dopravy zavedli do svých systémů bezpečnosti:

- postupy zamezující vzniku situace umožňující neuzavření/neúplné dovření nástupních dveří taženého drážního vozidla před aktivací funkčního automatického zajišťovače nástupních dveří,
- dostatečnou kontrolu a údržbu vnějších dveří u vybraných drážních vozidel tak, aby se případný nevyhovující technický stav projevil zdánlivě v pořádku uzavřenými dveřmi.

Opatření týkající se rizika pro zaměstnance

V rámci analýzy bezpečnostních doporučení z posledních let se jeví jako účelné zavést opatření zaměřená především na řízení rizik v oblasti řízení drážních vozidel. Pozornost by měla být zaměřena především na nácvik a zvládání následujících provozních situací:

Střet ŽKV s vozidlem na přejezdu, funkce přejezdníku – správné standardizované postupy po této MU, zajištění bezpečnosti, nezbytné úkony; reakce strojvedoucího na návěsti přejezdníků, postup při otevřených závorách. Tento nácvik lze modifikovat i pro případ jiné překážky na trati (např. spadlý strom do průjezdného profilu).

- Posun mezi dopravami – PMD s jedním posunovým dílem, s více posunovými díly, jízda pro uvázlý vlak.
- Jízda a brzdění za zhoršených adhezních podmínek – posun a najíždění na vlak, jízda a brzdění hnacího vozidla / vlaku.
- Projetí návěsti „Stůj“ (resp. „Posun zakázán“) – správné standardizované postupy po této MU, zajištění bezpečnosti, nezbytné úkony.
- Posun – dodržování správných postupů, radiová komunikace, kontrola funkčnosti radiového spojení.

V rámci tohoto opatření je nezbytné zavedení procesu monitorování spočívající v ověření správného uplatňování a účinnosti nastavených procesů a postupů. V případě zjištění nedostatků zavedeného postupu ve školení uvedených situací je nutné zavést nápravná či preventivní opatření.

V rámci nácviku a zvládání výše uvedených provozních situací se jeví jako žádoucí zavedení systému, kterým bude rozsah a obsah znalostí a dovedností a postupů nezbytných k prokázání zvláštní odborné způsobilosti pro řízení drážního vozidla na dráze železniční, kategorie celostátní a regionální, rozšířen o ověření praktické schopnosti osoby řídící drážní vozidlo na lokomotivním simulátoru. Ověřovat by se měla především schopnost adekvátně řešit i situace, které mohou nastat jen zřídka, a to včetně sledování signalizace, její správné interpretace

a odpovídajícího způsobu jednání, způsobu jízdy a maximální rychlosti vzhledem k charakteristikám tratě a proměnným údajům, jimiž jsou např. omezení rychlosti či povětrnostní podmínky. Nedílnou součástí tohoto opatření může být i zlepšování „netechnických“ dovedností, jako například zvládání stresu, rozhodování, pravidelné udržování dovedností a týmová práce.

Opatření týkající se rizika pro uživatele přejezdů

Provozovatelé infrastruktury musí provést analýzu a posouzení kritických míst na síti v místech křížení s pozemními komunikacemi. Smyslem je zmapování železničních přejezdů s nejvyšší pravděpodobností výskytu rizika a určení opatření, která jsou považována za vhodná ke snížení pravděpodobnosti výskytu rizika mimořádné události. Východiskem pro snížení rizika může být přijetí opatření spočívající v zabezpečování železničních přejezdů zabezpečovacím světelným zařízením doplněným o závorová břevna (ta z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze). U železničních přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži musí být zhodnocena účelnost a míra využití železničního přejezdu a následně zvážena možnost jeho zrušení či zvýšení úrovně jeho zabezpečení. Mapování rizik je třeba průběžně aktualizovat, např. na základě mimořádných událostí, a tyto výsledky zohlednit v plánech investic, bezpečnostních nebo nápravných opatřeních.

Opatření související s rizikem pro osoby spadající do kategorie „ostatní“

V rámci eliminace výše uvedeného rizika a zvýšení úrovně bezpečnosti, resp. znovudosažení přijatelné úrovně bezpečnosti, může být jedním z řešení např. snížení pravděpodobnosti pádu překážky do průjezdného průřezu. Pak je potřebné a žádoucí, aby provozovatelé drah ve svých vnitřních předpisech měli zapracován postup dle § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, a tento postup primárně a důsledně aplikovali.

Jako žádoucí se rovněž jeví, aby provozovatelé infrastruktury a provozovatelé drážní dopravy zahrnuli do svého systému zajištění bezpečnosti způsob posuzování rizik a přijímání opatření pro usměrňování rizik tak, aby jejich stanovené postupy a metody byly aplikovány efektivněji nejen na konkrétní provozní situace, ale i v případech, kdy v rámci modernizace, optimalizace nebo rekonstrukce infrastruktury dochází k technickým, provozním a organizačním změnám.

Opatření související s rizikem pro nepovolané osoby v prostoru dráhy

Provozovatelé infrastruktury musí provést analýzu a posouzení kritických míst na síti v železničních stanicích, resp. zastávkách, která nedisponují podchodem nebo nadchodem, a určit vhodná preventivní opatření zaměřená zejména na:

- ztížení neoprávněného přístupu do prostoru veřejnosti nepřístupného,
- znepřístupnění nevyužívaných objektů a budov nepovolaným osobám,
- podporu výstavby nadchodů nebo podchodů nahrazujících úrovněové přechody.

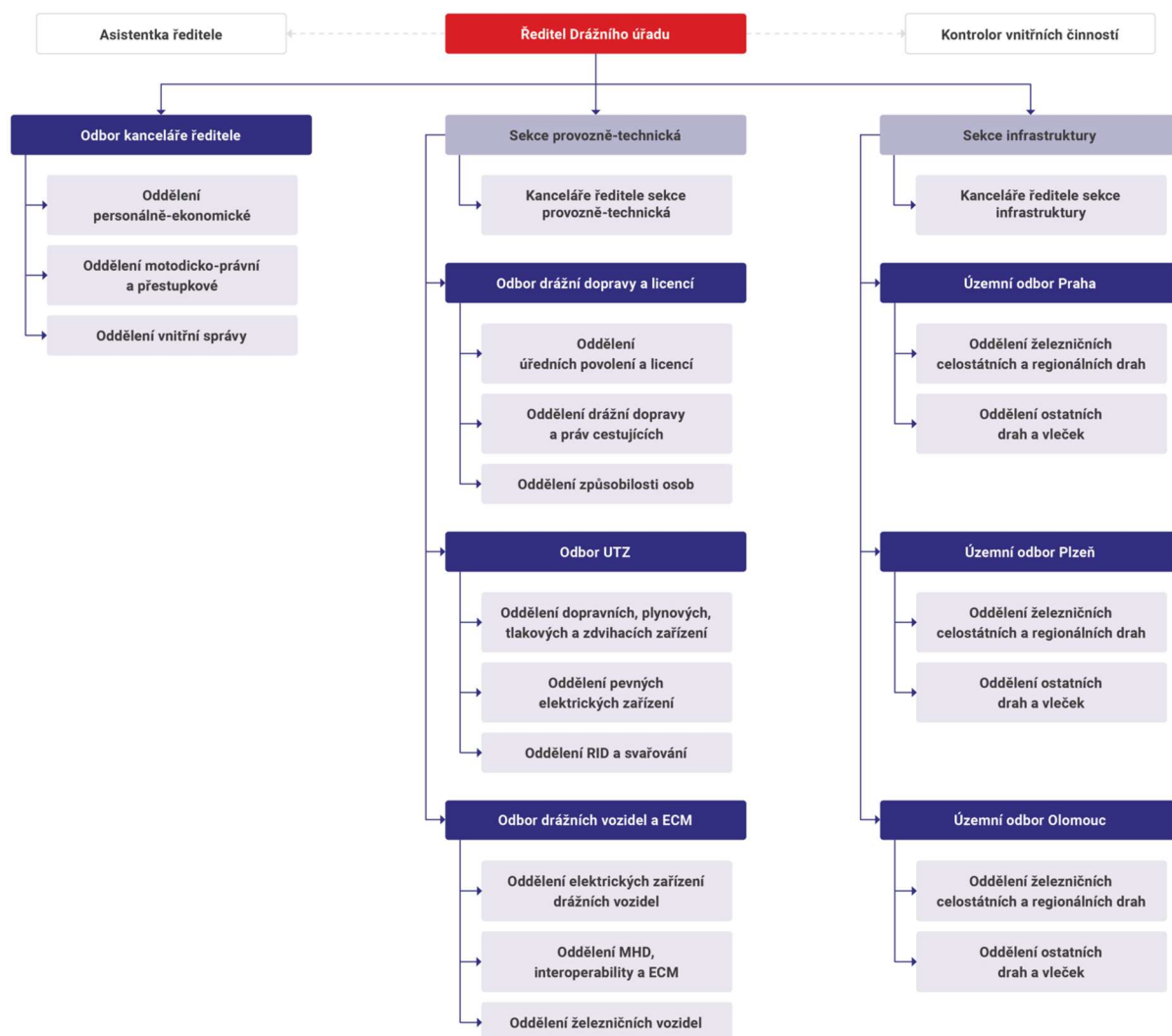
Opatření související s rizikem pro společnost jako celek

Zajištění definice všech procesů nezbytných pro řízení, kontrolu a ověřování účinnosti údržby v souladu s ustanoveními společných bezpečnostních metod, zajištění souladu se specifickými požadavky, a to jak v případě, že je činnost prováděna interně, tak v případě, že je zadávána dodavatelsky:

- Zajišťování kompetencí pracovníků s bezpečnostními úkoly, sledování správného plnění úkolů, analyzovat rizika vyplývající z lidských a organizačních faktorů (pracovní zátěž, únava nebo přiměřenost postupů systému řízení bezpečnosti).
- Analýza nehod a incidentů. Je nezbytné zajistit, aby výsledky vyšetřování nehod a mimořádných událostí a bezpečnostní doporučení byla průběžně využívána k přezkumu hodnocení rizik a případně přijmout nápravná nebo zlepšovací opatření.

Opatření související se sledováním a eliminací rizik uvedená výše, včetně oblastí ke zlepšování, směřují k naplnění společných bezpečnostních cílů podle rozhodnutí Komise 2012/226 o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém, v platném znění. Drážní úřad i Ministerstvo dopravy doporučují, aby provozovatelé drah a drážní dopravy v rámci své činnosti přijali výše uvedená opatření identifikovaná v rámci analýz bezpečnostních doporučení do svých bezpečnostních plánů (včetně stanovení ročních lhůt jejich průběžného monitorování a vyhodnocování). Přístup k opatřením bude ze strany Drážního úřadu předmětem dozorové činnosti.

PŘÍLOHA D – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRÁŽNÍHO ÚŘADU



Seznam grafů

Graf 1 – Počet nehod za sledované období	15
Graf 2 - Počet usmrcených osob za sledované období.....	15
Graf 3 - Počet vážně zraněných osob za sledované období	15
Graf 4 – nedovolených jízd DV za návěstidla zakazující jízdu v letech 2018 až 2022	16
Graf 5 - nedovolených jízd DV za návěstidla zakazující jízdu v roce 2022 podle důvodů projetí	16
Graf 6 - střetnutí na železničních přejezdech v letech 2018 až 2022 na síti SŽ.....	17
Graf 7 – celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod	18
Graf 8 – celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody	19
Graf 9 – celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie osob.....	19
Graf 10 – celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody	20
Graf 11 – celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie osob	20
Graf 12 – podíl odmítnutého materiálu SŽ	73

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Analýza všeobecného trendu.....	14
Tabulka 2 - střetnutí na železničních přejezdech v roce 2022 podle jejich zabezpečení (SŽ) ...	17
Tabulka 3 – překlad odborných pojmů podle směrnice 798	18