



DUCR-55384/22

VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2021

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

Autor: Ing. Petr Hostaša

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

Datum: 30. září 2022

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

předkládáme Vám pravidelnou výroční zprávu o činnosti Drážního úřadu, která shrnuje a hodnotí bezpečnost provozu železničního systému v České republice v roce 2021.

I tento rok byl bohužel stále ještě ovlivněn pandemií COVID-19, která omezovala osobní kontakty a tím i rozsah státních dozorů, které pracovníci Drážního úřadu mohli vykonávat „v terénu“.

Ze statistik vyplývá, že v České republice stále přetrvává vysoký počet železničních nehod, střetů na přejezdech i projetých návštěv. To nás jako vnitrostátní bezpečnostní úřad vede k zavádění dalších opatření a kontrolních mechanismů.

Ke zvyšování bezpečnosti na české železnici průběžně přispívá především intenzivní modernizace železniční sítě, která směřuje k zavedení výhradního provozu pod dohledem ETCS. V úzké spolupráci s provozovateli infrastruktury podporujeme snižování počtu železničních přejezdů a zvyšování úrovně jejich zabezpečení, což potvrzují narůstající počty vydaných rozhodnutí.

Nezbytnou součástí činnosti Drážního úřadu je spolupráce s okolními národními bezpečnostními orgány. Dvoustranné dohody o spolupráci usnadňují přístup zahraničním dopravcům do příhraničních oblastí a řeší vzájemnou spolupráci při společné dozorové činnosti.

S narůstajícími požadavky na úroveň bezpečnosti i s postupnou aplikací předpisů Evropské unie do činnosti sektoru narůstá i agenda činnosti Drážního úřadu. V roce 2021 se znovu meziročně navýšil počet železničních dopravců na 134 subjektů. Postupně se navyšuje i počet strojvedoucích, kterých bylo ke konci roku 2021 již 10 048. O 15% narostl také počet vydaných průkazů způsobilosti pro určená technická zařízení, zvyšují se počty schvalovaných vozidel. Naplno se rozběhl proces certifikací subjektů odpovědných za údržbu železničních vozidel, která byla povinně rozšířena z nákladních vozů i na vozy další.

Naším dlouhodobým cílem je rozvíjet systém bezpečnosti a zintenzivnit komunikaci se všemi subjekty železničního systému tak, aby byla česká železnice bezpečnější a spolehlivější.

S podrobnostmi se můžete seznámit v této výroční zprávě, která vychází z údajů dopravců a provozovatelů celostátních a regionálních drah i Drážního úřadu.

Přeji Vám klidnou a bezpečnou jízdu po českých i evropských 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
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 „nářízení 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
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (dále jen „směrnice 798“)

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.....	12
1.4 Hlavní priority pro další období	12
2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI.....	14
2.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době.....	14
2.2 Vývoj trendů společných bezpečnostních ukazatelů.....	18
2.3 Výsledky bezpečnostních doporučení.....	21
3. DOZOR	53
3.1 Strategie, plán a rozhodování.....	53
3.1.1 Zdroje informací a hlavní vstupy používané pro stanovení strategie a plánu v oblasti dozoru.....	53
3.1.2 Průběžné aktualizace plánu dozoru.....	57
3.2 Koordinace a spolupráce	58
3.3 Způsobilost	58
3.4 Zpětná vazba	60
4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ.....	61
4.1 Osvědčení dopravce, vydávané dopravcům se sídlem v ČR.....	61
4.2 Osvědčení dopravce, vydávané dopravcům jiných členských států EU.....	61
4.3 Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.....	62
4.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány	62
4.5 Výměna informací mezi NSA a provozovateli drážní dopravy.....	63
4.6 Procesní problémy.....	63
4.7 Zpětná vazba	64
5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL.....	65
6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM).....	70
7. STROJVEDOUCÍ	71
8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	72
8.1 Platné právní předpisy	72
8.2 Změny zákona o dráhách a jeho prováděcí vyhlášky.....	75
9. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	77
9.1 Zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu	77
9.2 Zpětná vazba od zúčastněných stran	78
9.3 Revize vnitrostátních bezpečnostních předpisů (NSR) s cílem zohlednit nařízení o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik	78
9.4 Podrobnosti o pokroku v oblasti bezpečnosti.....	79
10. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU	85
11. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SMS (SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI).....	86
12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SLEDOVÁNÍ	88
13. KULTURA BEZPEČNOSTI.....	97
ZÁVĚR	98
PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2021	99

PŘÍLOHA B – POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY ZA ROK 2021	103
PŘÍLOHA C – ZAVEDENÍ NOVÉHO SYSTÉMU PROVÁDĚNÍ STÁTNÍCH DOZORŮ DRÁŽNÍM ÚŘADEM	105
PŘÍLOHA D – BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU PRO ROK 2021.....	110
PŘÍLOHA E – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRÁŽNÍHO ÚŘADU	113

ZKRATKY

ACRI	Asociace podniků z oblasti železničního dodavatelského průmyslu
AdCo	Administrativní spolupráce dozorových orgánů (Administrative Cooperation Groups – Evropská spolupráce v oblasti dozoru nad trhem probíhá prostřednictvím neformálních skupin orgánů dozoru nad trhem, nazývaných skupiny správní spolupráce)
BD	Bezpečnostní doporučení
BP	Bezpečnostní prvek
CIRCA	Komunikační a informační systém partnerů Evropských institucí
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CSI	Společný bezpečnostní ukazatel
CSM	Společné bezpečnostní metody
ČD	České dráhy, a.s.
ČIA	Český institut pro akreditaci
ČR	Česká republika
ČSN	Česká státní norma
DI	Drážní inspekce
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DS	Dílčí systém
DÚ	Drážní úřad
DV	Drážní vozidlo
ECM	Subjekty odpovědné za údržbu
EOV	Elektrický ohřev výměn
EP a R	Evropského parlamentu a rady
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (z francouzštiny „VEŘEJNÁ INSTITUCE ŽELEZNIČNÍ BEZPEČNOSTI“)
ERA	Evropská agentura pro železnici
ERAIL	Evropská databáze informací o železničních nehodách
ERTMS	Systém řízení železniční dopravy v Evropě (European Railway Traffic Management System)
ES	Evropská směrnice
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
FMEA	Analýza možného výskytu a vlivu vad
FTA	Analýza stromu poruchových stavů
FTE	Ekvivalent plného pracovního úvazku (Full Time Equivalent)
GPK	Geometrické parametry koleje

GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway – globální systém pro mobilní komunikace (GSM) pro železniční aplikace
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IOD	Směrnice o interoperabilitě (Interoperability Directive)
IOP	Interoperabilita (Interoperability)
ITTAB	Mezinárodní sdružení dozorových orgánů lanových drah
IZS	Integrovaný záchranný systém
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
JOB	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	Oznámený subjekt (Notified Body)
NSA	Vnitrostátní bezpečnostní orgán
NSR	Vnitrostátní bezpečnostní předpis
ODV	Odbor drážních vozidel
OJEU	The Official Journal of the European Union
OPD	Operační fond doprava
OŘ	Oblastní ředitelství
OSS	One stop shop
PHS	Pohyblivý hrot srdcovky
PO	Provozní obvod
PoE	Pool of expert
PRM	Technické specifikace pro interoperabilitu, které se týkají bezbariérového přístupu evropského železničního přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (Technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with reduced mobility)
PZM	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RSD	Směrnice bezpečnosti na železnicích (Railway Safety Directive)
SAF	Bezpečnost (Safety)

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

ÚVOD

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách vstoupil v účinnost k 1. lednu 1995, kdy k tomuto datu také vznikl Drážní úřad. Cílem Drážního úřadu byl výkon činnosti drážního správního úřadu v oblasti železnice. Po vstupu České republiky do Evropské unie a postupným přejímáním evropského práva do české legislativy, se činnost Drážního úřadu postupně rozšiřovala a v současné době plní roli vnitrostátního bezpečnostního úřadu v České republice pro oblast železnice. Jedním z úkolů úřadu je také zpracovat výroční zprávu o své činnosti za rok 2021, 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 podmínek 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 2021.

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

Z celkového počtu 134 (110 českých, 21 zahraničních a 3 polští s provozem do přechodových pohraničních stanic nebo úseků) dopravců a 8 provozovatelů dráhy celostátní nebo regionální, posloužily zaslané zprávy, jako podklad pro vytvoření výroční zprávy za Drážní úřad. V roce 2021 ukončili svou činnost 2 dopravci a další 4 noví vznikli.

Organizační schéma Drážního úřadu je uvedeno v příloze E.

Výroční zpráva o bezpečnosti je vyhotovena v českém jazyce a je zveřejněna na webových

stránkách Drážního úřadu (www.ducr.cz) a dále na stránkách Evropské agentury pro železnici (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/AnnualReport/search_results.aspx).

1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE

1.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2021 své vytyčené cíle v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2022 pokračuje ve vykonávání této činnosti u dalších provozovatelů drah a dopravců.

1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY

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

- A. Modernizace tranzitních železničních koridorů a dalších tratí zařazených do systému TEN-T, železničních uzlů a modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému. Modernizace tranzitních železničních koridorů v ČR spadá pod působnost SŽ. Práce probíhaly i na zrychlení průjezdu některých železničních uzlů a tratí zařazených do systému TEN-T. Na těchto tratích probíhá zajištění interoperability, kdy se jedná především 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, zahrnovaly především oblasti výměny svršku, zlepšené zabezpečení přejezdů, opravy nástupišť a osvětlení zastávek, opravy mostů a propustků. Obecně hlavním záměrem je zvyšování traťové rychlosti.
- D. Dalšími významnými investičními prvky byly investice do rozvoje příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů. Velký zřetel se věnuje problematice zabezpečení přejezdů a bezpečnosti cestujících jak za jízdy vlaku, tak v železničních stanicích a zastávkách.
- E. Dosáhnout jednotného povolení typu vozidla a jednotného osvědčení o bezpečnosti železničních podniků posílením funkce Evropské agentury pro železnice (ERA).
- F. Postupně dosáhnout celoodvětvového přístupu k osvědčení o bezpečnosti v odvětví železniční dopravy na základě stávajících přístupů provozovatelů infrastruktury a železničních podniků a zhodnotit možné zavedení evropské normy.
- G. Posílit úlohu Evropské agentury pro železnice v oblasti bezpečnosti železniční dopravy,

zejména pokud jde o její dohled nad národními bezpečnostními opatřeními přijatými vnitrostátními bezpečnostními orgány a jejich postupnou harmonizaci.

- H. Zjednodušit pravidla pro intermodální přepravu nebezpečného zboží za účelem zajištění interoperability mezi různými druhy dopravy.
- I. Z důvodu dlouhodobě vyššího počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech, vyplývajících z analýzy mimořádných událostí, pokračují i v roce 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.
- J. V průběhu roku 2021 probíhala stavební činnost nejen na tranzitních železničních koridorech, ale i ostatních tratích.

1.3 SHRUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI

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

1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ

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

Od 16. června 2019 je agentura ERA odpovědná za vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti, pokud oblast činnosti zahrnuje více než jeden členský stát, který do uvedeného data transponoval směrnici 798. Vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, které odložily provedení nového právního rámce o jeden rok, nadále vydávaly bezpečnostní

osvědčení v souladu se Směrnicí 2004/49/ES do 16. června 2020. Česká republika využila možnosti odložení provedení transpoziční lhůty o jeden rok. Vzhledem k mimořádné a nepředvídatelné situaci způsobené rozšířením onemocnění COVID-19 čelily některé členské státy potížím při dokončování legislativních prací v daných lhůtách pro provedení. Na základě směrnice Evropského parlamentu a rady (EU) 2020/700 ze dne 25. května 2020, kterou se měnila směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu, uvědomila Česká republika Agenturu a Komisi o prodloužení lhůty. Na základě této skutečnosti se termín posunul na 31. října 2020. Drážní úřad se průběžně připravoval na tyto změny.

V roce 2021 byla kontrolní činnost u provozovatelů drah a dopravců značně omezená, z důvodu přijatých opatření kvůli onemocnění COVID-19.

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.
- Formou vlastní kontrolní činnosti ověřovat zajištění předepsaných kontrol a revizí hnacích a tažených drážních vozidel u vybraných provozovatelů drážní dopravy.
- Spolupráce s Ministerstvem dopravy při transpozici IV. železničního balíčku.
- Přípravy na zavedení MLSu ze strany Drážního úřadu.
- Snaha uzákonit využívání simulátorů při školení strojvedoucích.
- Udržení trendu zvyšování počtu výkonů státních dozorů.

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 2021 zaevidováno:

- počet nehod: 113;
- počet úmrtí: 35;
- počet vážně zraněných: 71.

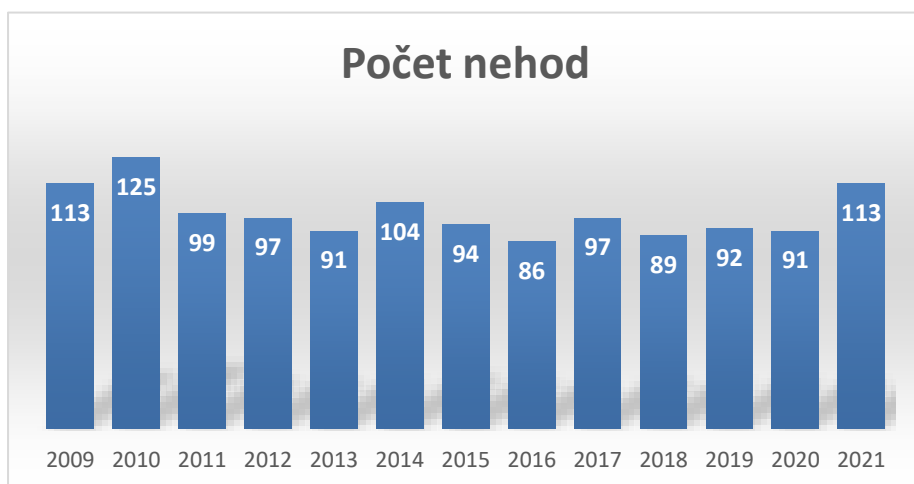
V Tabulce 1 jsou uvedeny nejdůležitější ukazatele za sledované období.

Tabulka 1 – Analýza všeobecného trendu

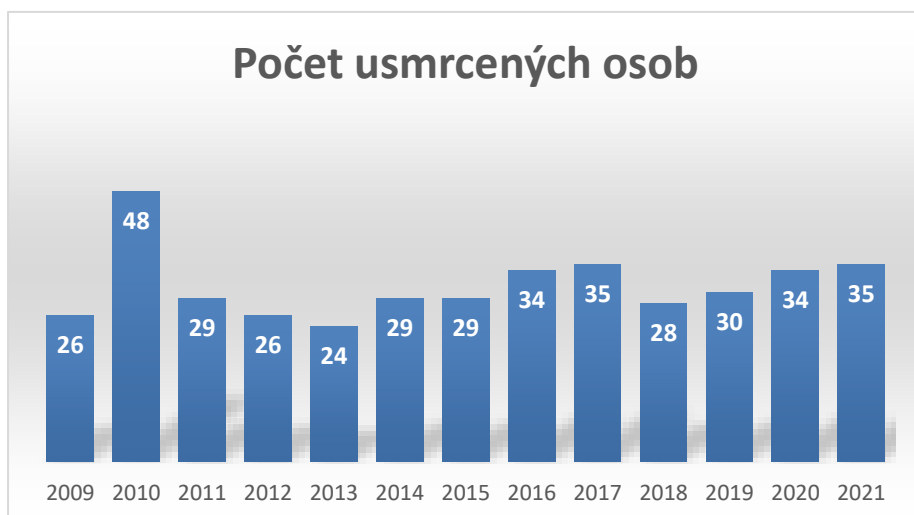
	Počet nehod:	Počet usmrcených osob:	Počet vážně zraněných osob:
2009	113	26	92
2010	125	48	107
2011	99	29	74
2012	97	26	66
2013	91	24	52
2014	104	29	60
2015	94	29	53
2016	86	34	61
2017	97	35	58
2018	89	28	55
2019	92	30	50
2020	91	34	60
2021	113	35	71

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 2022**. Podrobný přehled o nehodách za rok 2021 je v *Příloze A*, který je nedílnou součástí této zprávy.

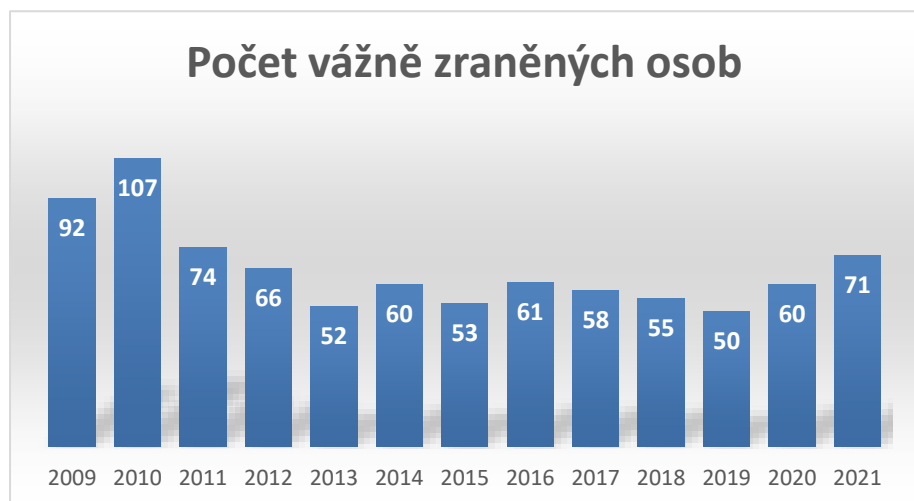
Graf 1 – Počet nehod za sledované období



Graf 2 – Počet usmrcených osob za sledované období



Graf 3 – Počet vážně zraněných osob za sledované období

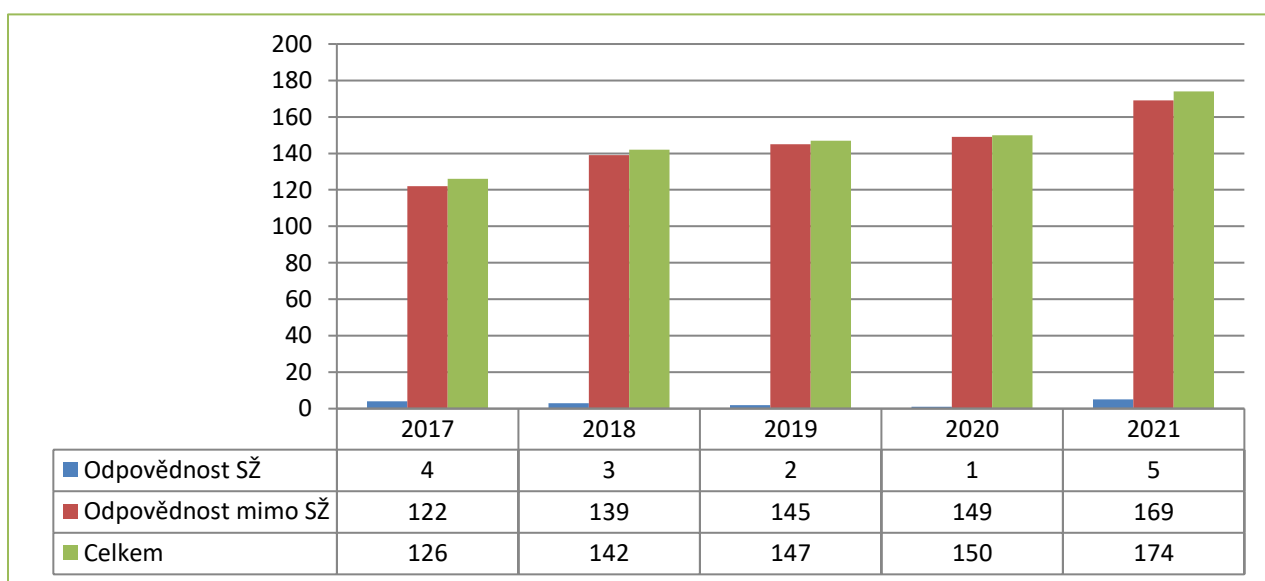


Z analýzy vyplývá, že z dlouhodobého hlediska dochází k navýšení počtu nehod. V roce 2021 došlo v porovnání s předešlým rokem k navýšení počtu nehod o 24,2 %. Při nehodách podle definic uvedených ve směrnici 798, bylo usmrceno 35 osob (s vyloučením sebevražd) a vážně zraněno bylo 71 osob.

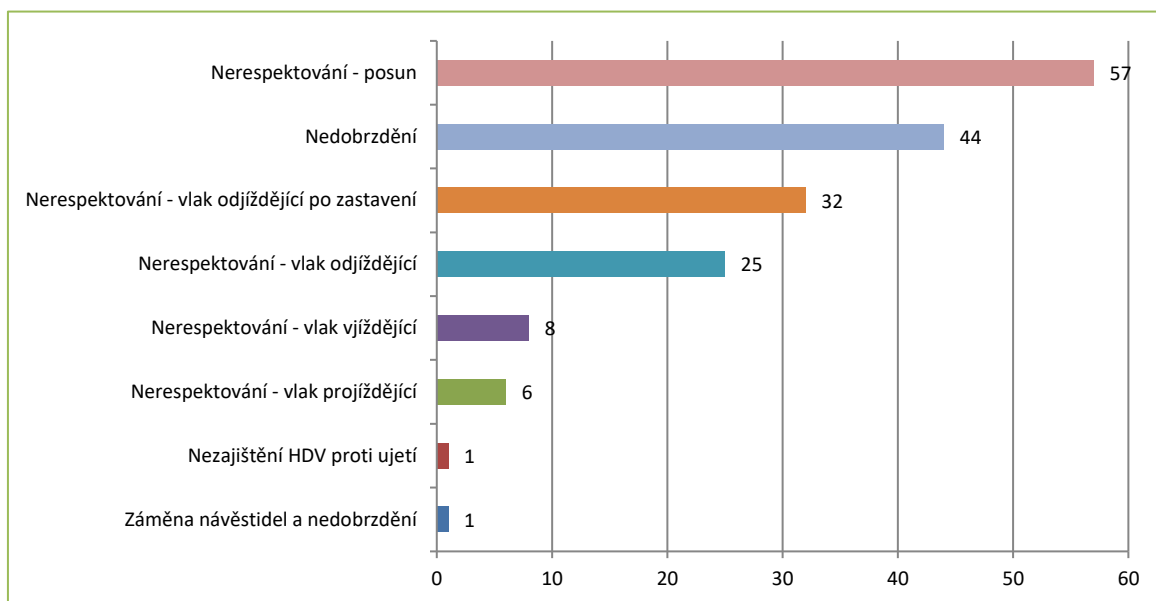
Pro úplnost uvádíme souhrnné údaje ze statistiky SŽ. Při střetech na železničních přejezdech, kde řidiči silničních motorových vozidel nerespektují pravidla silničního provozu, dochází k výraznému omezení a narušení pravidelnosti drážní dopravy. Většinu nehod na železničních přejezdech způsobují účastníci silničního provozu, kteří nerespektují a především porušují ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Nedovolená jízda drážních vozidel za návěstidla zakazující jízdu, kde se eviduje celkem 174 MU. Porovnáním s předchozím obdobím se jedná o nárůst o 24 MU a jedná se o nejvyšší počet za sledované období.

Graf 4 – nedovolených jízd DV za návěstidla zakazující jízdu v letech 2017 až 2021

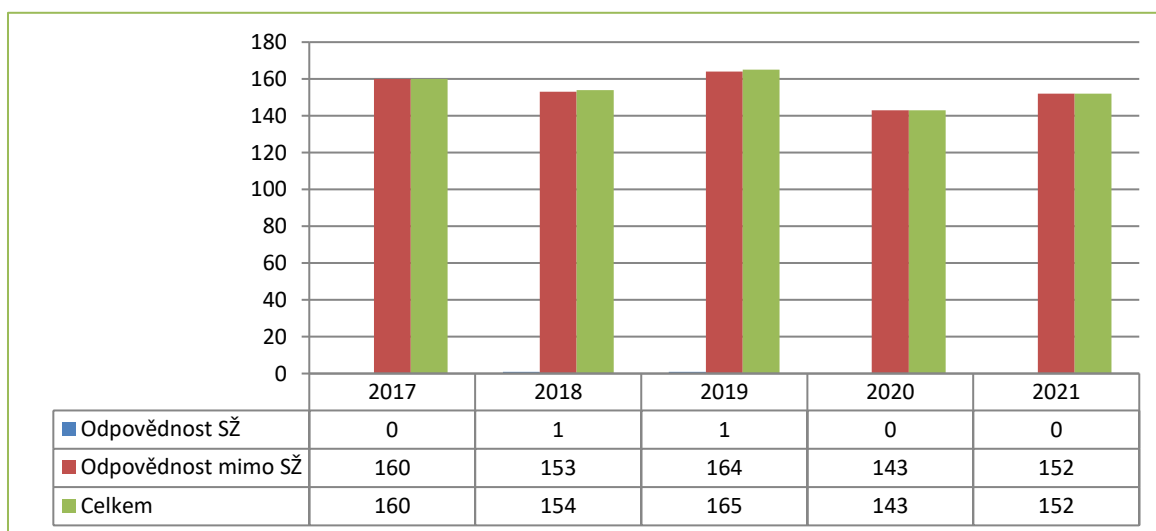


Graf 5 – nedovolených jízd DV za návěstidla zakazující jízdu v roce 2021 podle důvodů projetí



Střetnutí drážních vozidel s účastníky silničního provozu na železničních přejezdech, kde v této kategorii je evidováno celkem 152 MU. Porovnáním s předchozím obdobím se jedná o navýšení průměrného počtu MU o 9 případů za sledované období. Z celkového počtu 28 usmrcených osob jich 12 jednalo v sebevražedném úmyslu.

Graf 6 – střetnutí na železničních přejezdech v letech 2017 až 2021 na síti SŽ



Tabulka 2 – střetnutí na železničních přejezdech v roce 2021 podle jejich zabezpečení (SŽ)

2021	Počet MU	Výstražné kříže	PZS bez závor	PZS se závory	PZM
MU	152	49	81	22	0
usmrceno	28	2	15	11	0
zraněno	69	17	49	3	0

2.2 VÝVOJ TRENDŮ SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH UKAZATELŮ

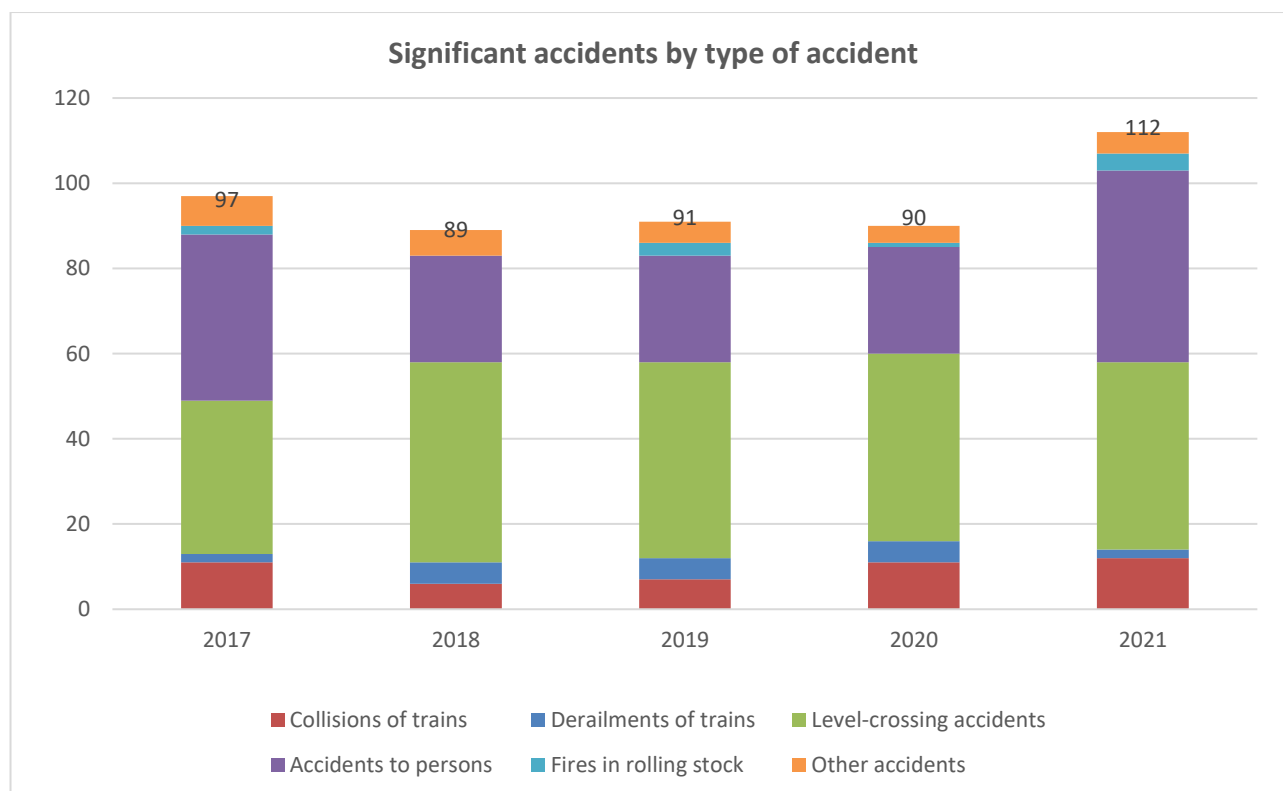
S cílem usnadnit posuzování stupně dosažení CST a k zajištění sledování obecného vývoje bezpečnosti železnic shromažďuje Česká republika informace o CSI prostřednictvím výročních zpráv Drážního úřadu podle článku 19 a přílohy I směrnice 798. Výsledné CSI, které jsou posílány za každý uplynulý kalendářní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

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

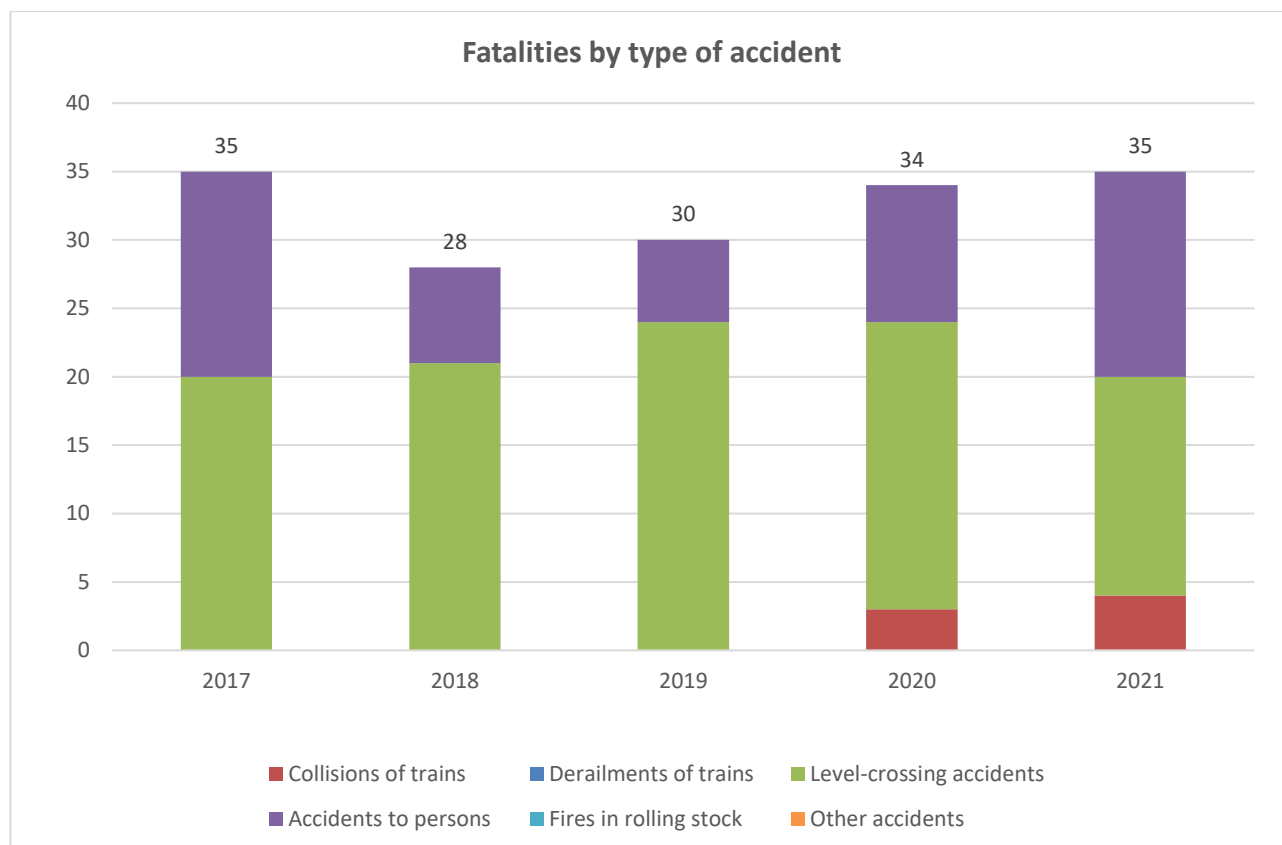
Tabulka 3 – překlad odborných pojmů podle směrnice 798

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



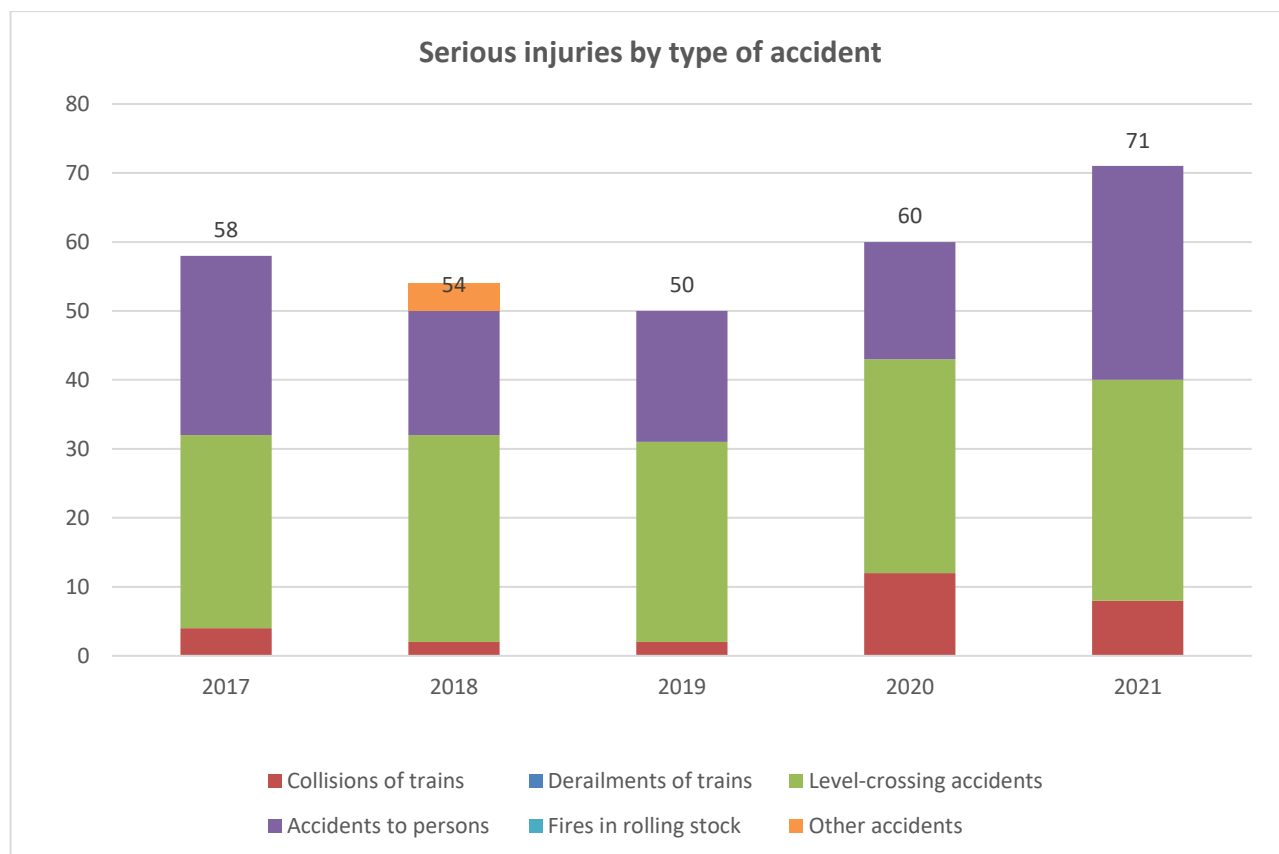
Graf 8 – celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody



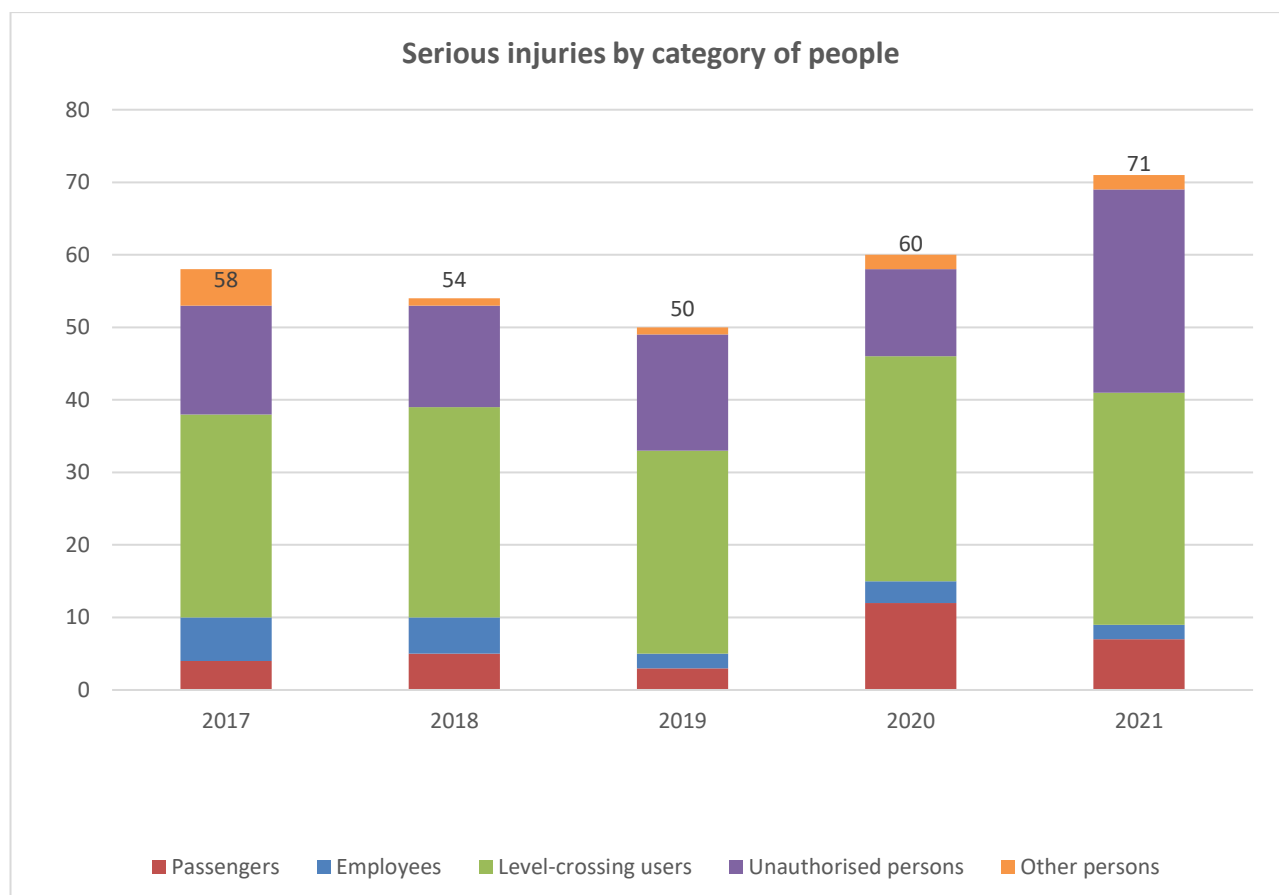
Graf 9 – celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie osob



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. Od 1. dubna 2017 nabyl účinnosti zákon č. 319/2016 Sb., kterým se novelizoval zákona o dráhách, a byl vytvořen nový § 53e odst. 4. Jednalo se o novou formu úpravy závěrečné zprávy ze šetření. K podstatné změně došlo u bezpečnostních doporučení, kde Drážní úřad na základě těchto doporučení musí přijmout odpovídající opatření a informovat o tom Drážní inspekci do 12 měsíců. Drážní úřad tuto povinnost plní ve dvou rovinách. Zpravidla to je přímou výzvou účastníkům mimořádné události k realizaci přijatého bezpečnostního doporučení, nebo informací všem dopravcům, nebo provozovatelům dráhy s cílem zobecnit bezpečnostní doporučení v jejich vlastní pravomoci. Za rok 2021 realizoval Drážní úřad celkem 17 bezpečnostních doporučení Drážní inspekce, která využil k přijetí odpovídajících opatření.

Postup aplikace bezpečnostních doporučení za rok 2021:

1) Mimořádná událost ze dne 5. listopadu 2019 mezi železničními stanicemi Čachnov - Skuteč:

Drážní inspekce pod č. j. 6-4150/19/DI-15 ze dne 7. ledna 2021 zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 5. listopadu 2019**, na dráze železniční, kategorie regionální, Svitavy – Žďárec u Skutče, v **mezistaničním úseku Čachnov – Skuteč**, v km 37,240 (vjezdové návěstidlo S žst. Čachnov), kdy došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 15356 do mezistaničního úseku obsazeného traťovými mechanismy.

Bezprostřední příčinou mimořádné události byl:

Vjezd vlaku Os 15356 do mezistaničního úseku obsazeného drážními vozidly na základě přijaté bezpečnostní informace (odhlášky), jejíž obsah byl v rozporu s objektivní skutečností.

Drážní inspekce doporučila s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

„Apelovat na provozovatele drah, aby údržbové práce a opravy na trati (zejména za použití traťové mechanizace) byly prováděny přednostně při výluce koleje, při které platí přísnější

pravidla týkající se zejména zahajování a ukončování výluky, než ve vlakové přestávce, jak tomu bylo u předmětné MU“.

Smyslem bezpečnostního doporučení je předcházení situace, aby byla při údržbě a opravě traťové koleje jízda pracovních mechanismů organizována jako posun mezi dopravními, při které je odpovědnost za organizování drážní dopravy pouze na straně strojvedoucího drážního vozidla (tj. i určení, zda posun mezi dopravními dojel celý), zatímco při výluce drážní dopravu na vyloučené koleji nebo její vyloučené části řídí odborně způsobilá osoba, obvykle zaměstnanec provozovatele dráhy.

Drážní úřad vyzval (č. j. DUCR – 3227/21/Lv ze dne **15. ledna 2021**) všechny provozovatele dráhy působící v ČR k plnění bezpečnostního doporučení.

Ze stanoviska Správy železnic, s. o., uvádíme:

Provozovatel dráhy v rámci stanovených postupů při tvorbě vnitřních předpisů zapracoval do novelizace předpisu SŽ D1 (předpokládaná účinnost od 1. července 2022) následující ustanovení:

Pro PMD na provozované koleji

a) Dojde-li na provozované koleji k dělení PMD na trati z důvodu manipulace, musí být po ukončení této manipulace jednotlivé části PMD opět spojeny v jeden celek. Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla (vedoucí hnací vozidlo ve směru jízdy PMD jako celek) odpovídá za to, že PMD pokračuje jako celek a na průběžné traťové koleji nezůstala žádná část PMD (vyjma jízdy PMD po částech).

b) Ohlásit uvolnění traťové koleje může strojvedoucí vedoucího vozidla nebo jím pověřený vedoucí posunové čety pouze tehdy přesvědčil-li se, že souprava PMD je celá ve stanici, v odbočce, na nákladišti, na vlečce nebo je celá souprava PMD odstraněna z průběžné traťové koleje.

2. Všeobecná ustanovení o výluce zařízení dopravní cesty vyplývající z vyhlášky 173.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

2) Mimořádná událost ze dne 7. července 2020 mezi dopravami D3 Pernink – Nové Hamry:

Drážní inspekce, pod č. j. 6-1987/20/DI-11 ze dne 19. ledna 2021, zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 7. července 2020**, na dráze železniční, kategorie regionální, Karlovy Vary dolní nádraží – Potůčky státní hranice, **mezi dopravami D3 Pernink – Nové Hamry, v km 35,582, kde došlo ke srážce vlaku Os 17113 s vlakem Os 17110.**

Bezprostřední příčina:

Nesplnění ohlašovací povinnosti strojvedoucím vlaku Os 17113 v dopravě D3 Pernink, nevyčkání příjezdu protijedoucího vlaku, nezažádání o souhlas k odjezdu vlaku a jeho nedovolený odjezd do prostorového oddílu trati obsazeného vlakem Os 17110.

Drážní inspekce doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

V rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které i s ohledem na již aplikované prvky zabezpečovacího zařízení na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Potůčky státní hranice, v úseku Nejdek – Potůčky státní hranice, jako jedné z navržených variant „Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace, zajistí posouzení a realizaci jednotlivých variant včetně stanoveného harmonogramu jak na vybraných tratích D3 dle „Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“, tak i na ostatních tratích v železniční síti ČR, na kterých se v současné době drážní doprava organizuje zjednodušeným řízením, s cílem zvýšení úrovně zabezpečení jízdy drážních vozidel.

„Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“, č. j. S70561/2020-SŽ-GŘ-O26, ze dne 12. listopadu 2020 řeší možnost zvýšení bezpečnosti tratí se zjednodušeným řízením drážní dopravy ve smyslu § 19 vyhlášky 173. Koncepci Správy železnic, s. o., odsouhlasila začátkem letošního října **pracovní komise Ministerstva dopravy pro zvýšení bezpečnosti železniční dopravy**. „Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ navrhuje tyto varianty:

- Přejechod na organizování a řízení drážní dopravy podle předpisu D1 s jedním vlakem na trati – 127 km,
- Organizování a řízení drážní dopravy podle předpisu D3 s doplněním technické podpory funkcí traťového souhlasu – 342 km,
- Přejechod na organizování a řízení drážní dopravy podle předpisu D1 se zjednodušeným zabezpečovacím zařízením a dálkovým ovládáním – 889 km,
- Ponechání organizování a řízení drážní dopravy i nadále podle předpisu D3 – 275 km. Připadá na tratě Čičenice – Volary a Strakonice – Volary. Prvně jmenovaná je z minulosti vybavena radioblokem (D4). Druhá byla vybrána pro pilotní projekt zavedení zjednodušeného systému ETCS.

Z výše uvedeného je možno konstatovat, že národní provozovatel dráhy má jasnou koncepci jak variantně řešit bezpečnostní doporučení Drážní inspekce.

Drážní úřad si je vědom toho, že ostatní provozovatelé drah, **soukromé subjekty** (AŽD Praha, s.r.o., Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., KŽC Doprava, s.r.o., PDV RAILWAY, a.s., PKP Cargo International, a.s., SART-stavby a rekonstrukce, a.s.) provozují dráhu na svých provozovaných úsecích tratí, kde standardně využívají zjednodušený systém řízení tak, jak je nastaven v legislativě.

Jak uvádí vyhláška 173, v § 19, zjednodušené řízení drážní dopravy je zavedeno především z ekonomických důvodů, tato úprava podstatně snižuje provozní náklady a je vhodná pro tratě s nízkou intenzitou drážní dopravy.

Drážní úřad vyzval (č. j. DUCR – 4925/21/Lv ze dne **25. ledna 2021**) všechny provozovatele drah k plnění bezpečnostního doporučení.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a je postupně dle harmonogramu prakticky realizováno.

3) Mimořádná událost ze dne 21. února 2020 mezi žst. Dobříš – Malá Hraštice:

Drážní inspekce pod č. j. 6-624/2020/DI-11 ze dne 8. února 2021 zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 21. února**

2020, na dráze železniční, kategorie regionální, Dobříš – Odbočka Skochovice, v mezistaničním úseku Dobříš – Malá Hraštice, na přejezdu P5737 v km 3, 119, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 2012 s jízdní soupravou a jeho následnému vykolejení.

Bezprostřední příčina:

Nedovolené vjetí jízdní soupravy na železniční přejezd P5737 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 2012 a bylo možné jej vidět a slyšet.

Drážní inspekce doporučila s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P5737 zabezpečeného v současné době pouze výstražnými kříži o přejezdové zabezpečovací zařízení doplněné závorovými břevely, což s ohledem na místní poměry z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na omezeně viditelné drážní vozidlo blížící se k železničnímu přejezdu.

Městskému úřadu Dobříš, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací na správním území obce s rozšířenou působností Dobříš:

Prořez a ořez zeleně (větví stromů, keřů), případně kácení stromů na okraji lesa na vnitřní straně směrového oblouku v blízkosti silnice č. II/114 s cílem zlepšit rozhledové poměry a výhled řidiče a umožnit tak včasné zpozorování protijedoucích vozidel. Tím zvýšit předvídatelnost situace pro řidiče odbočujícího na komunikaci vedoucí přes železniční přejezd a řidiče protijedoucího vozidla.

Drážnímu úřadu ve spolupráci s Městským úřadem Dobříš:

Zajistit osazení dopravně bezpečnostního zařízení – dopravního odrazového zrcadla u ŽP P5737 pro zlepšení možnosti výhledu pro řidiče odbočujícího ze silnice č. II/114 (od obce Stara Huť) před železničním přejezdem P5737.

Zajistit bezpečnost silničních vozidel osazením DZ P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ před ŽP P5737 ze směru od areálu firmy Zdeněk Kulda nebo odstraněním reklamního poutače nebo snížením rychlosti na účelové komunikaci od areálu firmy Zdeněk Kulda, čímž se sníží potřebná

minimální délka rozhledu pro zastavení Dz, a tím také minimální rozhledová délka pro silniční vozidlo Lr.

Opatření Drážního úřadu k vydanému bezpečnostnímu doporučení v obecné poloze: je řešeno zaslaným sdělením SŽ pod č. j. 29316/18/Wo ze dne 22. května 2018 ve věci „Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, zařazení závorových břeven do plánu investic u stávajících PZZ vybavených světelným a zvukovým výstražným zařízením“. Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale SŽ, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení. Prioritou by měly být přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi. Smyslem uvedeného opatření je na železničních přejezdech zvýšení, resp. udržení, právními předpisy požadované úrovně bezpečnosti drážní dopravy a bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a zejména pak eliminování, resp. snížení rizik spojených s nedisciplinovaným chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích v místě křížení pozemní komunikace a železniční dráhy v úrovni kolejí. Dalším cílem opatření je předcházení vzniku obdobným mimořádným událostem.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a části v kompetenci Drážního úřadu byly naplněny.

4) Mimořádná událost ze dne 24. července 2019 mezi žst. Nová Paka – Lázně Bělohrad:

Drážní inspekce pod č. j. 6-2706/19/DI-7 ze dne 9. února 2021 zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 24. července 2019**, na dráze železniční, kategorie celostátní, Trutnov hlavní nádraží – Chlumec nad Cidlinou, **v mezistaničním úseku Nová Paka – Lázně Bělohrad, v km 64,457, kdy došlo ke srážce vlaku Os 5700 s překážkou (spadlým stromem) a jeho následnému vykolejení.**

Bezprostřední příčina:

Narušení průjezdného průřezu traťové koleje překážkou – odlomenou částí stromu, který rostl v obvodu dráhy v dopadové vzdálenosti průjezdného průřezu traťové koleje.

Drážní inspekce doporučila s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

Z pozice národního bezpečnostního orgánu zajistit, aby provozovatelé drah ve svých vnitřních předpisech měli zpracován postup dle § 10 odst. 3 zákona o dráhách, a tento postup primárně a důsledně aplikovali, tedy aby příslušným zaměstnancům provozovatele dráhy vnitřní předpisy ukládaly povinnost odstranit stromoví ohrožující bezpečné provozování dráhy prvořadě bez využití ustanovení § 10 odst. 2 zákona o dráhách.

Periodicky provádět státní dozory ve věcech drah se zaměřením na prověření, zda se v okolí tratí nenachází stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy, a v případě, že se nacházejí, zda příslušný provozovatel dráhy již aktivně postupoval podle zákonem mu daných pravomocí, tedy zda již zahájil efektivní kroky směřující k odstranění tohoto zdroje ohrožení.

Ministerstvu dopravy:

Na základě jednání s Ministerstvem zemědělství a Ministerstvem životního prostředí prosadit změny v zákonech č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), tak, aby tyto právní předpisy byly v souladu s ustanoveními § 10 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (aby jejich kolizemi nevznikal prostor pro rozdílné výklady a následně pro soudní spory), a umožňovaly tak zajistit odstraňování a oklešťování stromoví ohrožujícího bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy bez administrativních překážek a časově náročných procesů, a to jak provozovateli dráhy, tak samotným vlastníkům.

Smyslem bezpečnostního doporučení není nesystémové odstranění veškeré vegetace v obvodu a ochranném pásmu dráhy, která má svou nezastupitelnou roli a význam pro životní prostředí, ale zejména předcházení vzniku stále se opakujících mimořádných událostí – srážky drážního vozidla se stromem (a tedy předcházení újmám na zdraví a materiálním škodám) dozorem na to, zda jsou zákonem daná oprávnění provozovatelem dráhy skutečně efektivně využívána k odstranění stromoví ohrožujícího bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy.

Drážní úřad přípisem č. j. DUCR-9428/21/Lv vyzval SŽ a všechny ostatní provozovatele drah k plnění první části bezpečnostního doporučení. Podle obdržených reakcí akceptovali bezpečnostní doporučení všichni provozovatelé drah s výjimkou SŽ. Následně SŽ svým

přípisem ze dne 25. června 2021 akceptovala bezpečnostní doporučení v předpisu SŽ MP Metodický pokyn pro údržbu stromoví, č. j. 8611/2021 – SŽ-GŘ-O15, ze dne 4. března 2021.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

5) Mimořádná událost ze dne 3. listopadu 2019 v železniční stanici Praha-Malešice:

Drážní inspekce pod č. j. 6-4113/19/DI-7 ze dne 18. února 2021 zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo **dne 3. listopadu 2019**, na dráze železniční, kategorie celostátní, Praha-Běchovice – Praha-Malešice, **v železniční stanici Praha-Malešice**, na výhybce č. 10ab v km 3, 936 došlo k vykolejení 9 vozů za jízdy vlaku Pn 59701.

Bezprostřední příčina:

Náhlý lom jazyka výhybky č. 10ab v době jeho pojíždění vlakem Pn 59701.

Drážní inspekce doporučila s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

Přijetí vlastního opatření, které u provozovatelů drah zajistí:

Z hlediska současného a budoucího možného rozvoje nejmodernějších defektoskopických metod soustavně prověřování, resp. vyhodnocování veškerých dostupných defektoskopických metod, kterými je možno zjistit skryté vady v oblasti paty jazykové kolejnice a aplikaci nejúčinnější metody či metod v systému prováděné kontrolní činnosti.

V případě absence adekvátního technologického řešení zjišťování skrytých vad, resp. následných trhlin v oblasti paty jazykové kolejnice přijetí opatření, které by u drtivé většiny jazyků, dlouhodobě namáhaných cyklickým střídáním vysokých teplot a intenzivním železničním provozem, dokázalo zamezit porušení jejich nosného průřezu, např. zavedením cyklické výměny jazyků v termínech, vycházejících z relevantní analýzy.

Provedení mimořádné kontroly stavu a dotažení šroubů krátkých spojek na jazycích výhybek a zajištění jejich trvalé a pravidelné kontroly i v budoucnosti.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je zamezení vzniku obdobných MU, včetně eliminace jejich případných vážných následků, vzniklých v důsledku náhlého lomu

jazyka výhybky, iniciovaného vadami a trhlinami v patě kolejnicového profilu jazyka přilehlého k opornici, které nejsou současnou běžnou kontrolní činností prakticky zjistitelné.

Drážní úřad svým přípisem č. j. DUCR-12018/21/Lv ze dne **1. března 2021** vyzval všechny provozovatele drah k plnění bezpečnostního doporučení.

Všemi provozovateli bylo akceptováno. Ze stanoviska majoritního provozovatele dráhy SŽ uvádíme:

K prvnímu bezpečnostnímu doporučení, tj. zajistit z hlediska současného a budoucího možného rozvoje nejmodernějších defektoskopických metod soustavné prověřování, resp. vyhodnocování veškerých dostupných defektoskopických metod, kterými je možno zjistit skryté vady v oblasti paty jazykové kolejnice na straně přilehlé k opornici a aplikaci nejúčinnější metody či metod v systému prováděné kontrolní činnosti, Vám Správa železnic sděluje následující.

Správa železnic průběžně aktivně sleduje vývoj v oblasti nedestruktivního zkoušení oceli, včetně prověřování jejich možné aplikace v železniční dopravní cestě. Zároveň problematiku konzultuje se zahraničními provozovateli drah v rámci bilaterálních jednání i na různých platformách, jako je Mezinárodní železniční unie (UIC), Visegrádská čtyřka (V4) apod. Doposud však nebyl vyvinut takový zkušební postup, který by byl použitelný v provozovaných výhybkách a zároveň dosahoval požadované spolehlivosti.

K druhému bezpečnostnímu doporučení, tj. zajistit do doby nalezení adekvátního technologického řešení zjišťování skrytých vad, resp. následných trhlin v oblasti paty jazykové kolejnice na straně přilehlé k opornici přijetí opatření, které by u jazyků dlouhodobě namáhaných cyklickým střídáním vysokých teplot nebo intenzivním železničním provozem dokázalo zamezit porušení jejich nosného průřezu, např. zavedením cyklické výměny jazyků v termínech vycházejících z relevantní analýzy, přijala Správa železnic následující opatření.

Správa železnic vydala s účinností od 26. dubna 2021 vnitřní předpis SŽ PO-11/2021-GR „Pokyn generálního ředitele ve věci cyklické výměny jazyků výhybek“, který definuje interval a podmínky cyklické výměny jazyků výhybek. Nastavený systém cyklické výměny jazyků výhybek vychází z analýzy lomů a výměn jazyků výhybek v letech 2010 – 2019, analýzy kontrolní a dohledací činnosti, včetně nedestruktivního zkoušení, a vývoje v oblasti materiálů a technologie výroby. Nastavený systém jako součást souboru opatření pro zvýšení bezpečnosti v oblasti provozování jazyků výhybek byl představen Drážní inspekci dne 13. srpna 2020, následně byl s Drážní inspekcí a Drážním úřadem projednán dne 13. ledna 2021.

K třetímu bezpečnostnímu doporučení, tj. zajistit provedení mimořádné kontroly stavu a dotažení šroubů krátkých spojek na jazycích výhybek a zajištění jejich trvalé a pravidelné kontroly i v budoucnosti, přijala Správa železnic následující opatření.

V kolejích železničních drah, kde provozuschopnost zajišťuje Správa železnic, se nachází několik desítek tisíc jazyků osazených krátkými kolejnicovými spojkami. Všem správcům (Správám tratí Oblastních ředitelství) bylo písemně uloženo, aby se v rámci nejbližší prohlídky výhybek prováděné v souladu s ustanoveními kapitoly 3.6 předpisu SŽDC S2/3 „Organizace a provádění prohlídek a měření na dráze celostátní a dráhách regionálních“ zaměřili, mimo jiné, na důkladnou kontrolu dotažení šroubového spojení a stavu předmětných krátkých kolejnicových spojek a kontrolu přiléhající oblasti jazyků se zaměřením na viditelné poškození (vruby, trhliny, deformace apod.) a o zjištěném stavu provedli záznam v příslušném informačním systému. Výsledky těchto kontrol budou vyhodnoceny v průběhu srpna 2021.

Trvalá a pravidelná kontrola stavu a dotažení šroubového spojení předmětných spojek je dána vizuální kontrolou stavu těchto spojek, která je standardní součástí obchůzek dle kapitoly 3.1 a prohlídek výhybek dle kapitoly 3.6 předpisu SŽDC S2/3. Dne 20. 5. 2021 byla tato povinnost připomenuta všem přednostům Správ tratí na společné poradě.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

6) Mimořádná událost ze dne 29. června 2020 v železniční stanici Světlá nad Sázavou:

Drážní inspekce pod č. j. 6-1910/2020/DI-7 ze dne 22. února 2021 zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 29. června 2020**, na dráze železniční, kategorie celostátní, Havlíčkův Brod – Nymburk hl. n., **v úseku Světlá nad Sázavou – Leština u Světlé** k nezajištěné jízdě vlaku R 988 na vyloučenou 2. traťovou kolej.

Bezprostřední příčina:

Postavení vlakové cesty pro vlak R 988 a jeho odjezd ze železniční stanice Světlá nad Sázavou směrem k železniční stanici Leština u Světlé na vyloučenou 2. traťovou kolej.

Drážní inspekce doporučuje s ohledem na opakující se mimořádnou událost ze stejných příčin a předcházení mimořádným událostem stejného nehodového děje:

Iniciovat u provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace, provedení odborné diskuse a analýzy možností, jak provést na dobu výluky úpravu staničních nebo traťových zabezpečovacích zařízení (mimo staniční a traťové zabezpečovací zařízení elektronického typu, pracujících na bázi uzavřeného počítačového systému), která znemožní obsluhujícímu zaměstnanci ve stanici s uděleným traťovým souhlasem do vyloučené traťové koleje postavení povolujících návěstních znaků pro jízdy vlaků na odjezdových návěstidlech. Vhodně zvolené řešení pak zapracovat do relevantních částí výlukových rozkazů, s požadavkem na provedení zápisu do příslušné dokumentace provozovatele dráhy o zavedení úpravy a následně o přezkoušení správné funkce po navrácení zařízení do původního stavu po ukončení výluky.

Vzhledem ke skutečnosti, že krytí vyloučeného místa přenosnou návěstí „Stůj“ je významný bezpečnostní prvek, doplnit v technologických postupech provozovatelů drah povinnost krytí vyloučeného místa neprodleně po zahájení výluky.

Drážní úřad svým přípisem č. j. DUCR-12040/21/Lv ze dne **1. března 2021** vyzval SŽ, u obou částí doporučení k jejich plnění, ostatních provozovatelů drah se týká pouze druhá část bezpečnostního doporučení.

Z vyjádření Správy železnic s. o., uvádíme:

Provozovatel dráhy bere na vědomí toto bezpečnostní doporučení Drážní inspekce. Doposud však nebylo možno realizovat bezpečnostním doporučením uvedenou odbornou diskuzi s ohledem na epidemiologickou situaci v souvislosti se šířením onemocnění COVID-19. Na základě aktuálního uklidnění situace předpokládá, že během letošního roku budou realizována odborná jednání se zástupci úseku řízení provozu, zástupci oblastních ředitelství (správ sdělovací a zabezpečovací techniky) a garantů provozu určených technických zařízení. Předmětem diskuzí bude zejména určení podmínek pro zásah do zabezpečovacího zařízení v rámci DI navrhované úpravy, provedení souvisejících povelů a indikací pro obsluhující zaměstnance a rozsah a podmínky úprav zařízení ve vztahu k požadavkům vyhlášky MD č. 100/1995 Sb. Až na základě dokončení uvedených odborných diskuzí bude možno komplexně vyhodnotit za provozovatele dráhy provedení DI navržených úprav staničních a traťových zabezpečovacích zařízení.

K druhému bodu – „vzhledem ke skutečnosti, že krytí vyloučeného místa přenosnou návěstí „Stůj“ je významný bezpečnostní prvek, doplnit v technologických postupech provozovatelů drah povinnost krytí vyloučeného místa neprodleně po zahájení výluky.“ – provozovatel dráhy bere

na vědomí a bude zohledněno při novelizaci předpisu SŽ DI. Do té doby bude tato povinnost u příslušných zaměstnanců (provádějících krytí) zařazena do pravidelného školení.

Z vyjádření SART – stavby a rekonstrukce a.s.:

Firma SART – stavby a rekonstrukce a.s. je provozovatelem regionální dráhy Šumperk - Petrov n. D – Kouty n. D a Petrov n. D. – Sobotín a zároveň provozovatelem drážní dopravy. Drážní dopravu provozuje pouze za účelem provádění opravných prací na regionální dráze a to za užití drážního vozidla MUV69.

Při zajišťování bezpečnosti při výlukách kolejí jsou při předpokládané výluce odpovědni za krytí vyloučeného místa OZOV, pokud k tomu není ve Výlukovém rozkaze určen jiný zaměstnanec. Při nepředpokládané výluce odpovídá za krytí OZOV. Ihned po zahájení výluky jsou umístěna varovná navěstila pro krytí pracovního místa nebo vyloučené koleje. Výpravčí používají mnemotechnické pomůcky k vyloučení možnosti omylem obsloužit prvek ZZ k případné jízdě DV na vyloučenou kolej. K této problematice jsou dopravní zaměstnanci (výpravčí) opakovaně proškolení v rámci pravidelného školení. Technologické postupy při zahajování výluk obsahují povinnost krytí vyloučeného místa neprodleně po zahájení výluky.

Všichni dopravní zaměstnanci byli seznámeni prostřednictvím Knihy normálí se závěry šetření předmětné MU (DI č. j.: 6-1910/2020/DI) a vzali tento dokument průkazně na vědomí. Oblasti výluk a s tím spojené problematice je věnována zvýšená pozornost ze strany vedení firmy SART – stavby a rekonstrukce a.s.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

7) Mimořádná událost ze dne 12. června 2020 mezi dopravami D3 Jindřiš a Blažejov:

Drážní inspekce pod č. j. 6-1707/20/DI-8 ze dne 5. března 2021 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 12. června 2020**, na dráze železniční, kategorie regionální, Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, **mezi dopravami D3 Jindřiš a Blažejov, v km 7, 847, kdy došlo k vykolejení taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Mn 21357.**

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

Jízda vlaku po koleji v nevyhovujícím technickém stavu přes místo s překročenými mezními provozními odchylkami v převýšení a zborcení geometrické polohy koleje.

Drážní inspekce doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

Ověřit provedením výkonu státního dozoru u předmětného dopravce provádění pravidelné údržby drážních vozidel v souladu s ustanovením zákona č. 266/1994 Sb. a vnitřním předpisem u předmětného dopravce;

V rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu zajistit u provozovatele dráhy:

a) Aktualizaci, doplnění a vzájemnou provázanost všech vnitřních předpisů a technologických postupů pro měření, vyhodnocování a stanovení opatření při zjištění nedodržení stanovených technických podmínek provozuschopnosti dráhy určených závaznými stavebnětechnickými parametry.

b) Jednoznačné stanovení parametrů provozních a mezních provozních odchylek geometrické polohy koleje a jejich používání v provozu a všech výstupech z měření geometrické polohy koleje.

Drážní úřad svým dopisem, č. j. DUCR-18726/21/Lv ze dne **6. dubna 2021**, vyzval dopravce i provozovatele dráhy (JHMD) k plnění druhé a třetí části bezpečnostního doporučení. Dle reakce provedly JHMD úpravu příslušných předpisů.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno, první část bezpečnostního doporučení byla realizována v souladu s plánem státních dozorů na 2. pololetí roku 2021.

8) Mimořádná událost ze dne 20. března 2020 v železniční stanici Kolín:

Drážní inspekce pod č. j. 6-983/20/DI-87 ze dne 15. března 2021 Drážnímu úřadu poslala „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 20. března 2020**, na dráze železniční, kategorie celostátní, Havlíčkův Brod – Nymburk hl. n., v **železniční stanici Kolín, 2. obvodu seřadovacího nádraží, na staniční koleji č. 38, v km 297,586**, kdy došlo ke srážce posunového dílu se stojícími drážními vozidly.

Bezprostřední příčina:

Nepřízpůsobení rychlosti jízdy posunového dílu osobou řídící drážní vozidlo jízdě podle rozhledových poměrů, aby byla zajištěna bezpečnost posunu.

Drážní inspekce doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

V rámci své činnosti jako národním bezpečnostnímu orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, a dopravce ČD Cargo, a. s., přijetí odpovídajících opatření zaměřených na důsledné dodržování pravidel provozování dráhy a provozování drážní dopravy při sjednávání posunu a dávání svolení k posunu.

Provádět výkon státního dozoru ve věcech drah nad činností provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, dopravce ČD Cargo, a. s., a ostatních dopravců, zda postupují podle zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, jím uložených povinností a pravomocí, tedy zda mj. naplňují postupy pro zajištění dodržování pravidel provozování dráhy a drážní dopravy při posunu (zejména při sjednávání a dávání svolení k posunu), prováděním pravidelné a účinné (efektivní) kontroly.

Drážní úřad svým přípisem č. j. DUCR-18754/21/Lv ze dne **6. dubna 2021** vyzval příslušného provozovatele dráhy a dopravce k plnění první části bezpečnostního doporučení.

Ze stanoviska ČD Cargo uvádíme:

ČD Cargo, a. s. (dále jen „ČDC“) obdrželo dne 08. dubna 2021 Vaši „výzvu na sdělení vlastního opatření k realizaci bezpečnostního doporučení“, jejímž předmětem je bezpečnostní doporučení vyplývající ze závěrů šetření Drážní inspekce týkající se mimořádné události dopravce ČD Cargo, a. s. ze dne 20. března 2020 v ŽST Kolín. Obsahem tohoto bezpečnostního doporučení je „přijetí odpovídajících opatření zaměřených na důsledné dodržování pravidel provozování dráhy a provozování drážní dopravy při sjednávání posunu a dávání svolení k posunu“.

Další přijatá opatření:

Vydání Poučného listu pro seznámení všech zaměstnanců ČDC zúčastněných na provádění posunu, s příčinou a okolnostmi vzniku MU.

Prověření stavu dodržování zásad bezpečného provozování drážní dopravy v provozu v obvodu PP Kolín prostřednictvím kontrolní činnosti zaměstnanců O13/23.

Na základě výzvy bude nad rámec výše uvedených opatření na 3. čtvrtletí roku 2021 následně vyhlášena na úrovni provozního ředitele – člena představenstva pověřeného řízením úseku provozu v rámci celé společnosti tematická kontrola s následujícím zadáním:

„Důsledně kontrolovat dodržování pravidel provozování dráhy a provozování drážní dopravy při sjednávání posunu a dávání svolení k posunu. Zaměřit se na obsah žádosti svolení a dodržování závazných slovních znění při udělování souhlasu k posunu. K tomu účelu vhodně využívat i dostupné přenosné radiostanice. Kontrolovat dodržování ustanovení kapitoly 2.3 IN PTs9-B-2011 se zvláštním zaměřením na ustanovení o posunu samostatným hnacím vozidlem – posun s posunovou četou nebo posun bez posunové čty“.

Ze stanoviska SŽ uvádíme:

Na základě výzvy Drážního úřadu k bezpečnostnímu doporučení sděluje.

Správa železnic v současné době realizuje novelizaci předpisu SŽ D1 s předpokládaným vydáním k 1. lednu 2022 a účinností od 1. července 2022, kde bude ustanovení o posunu upraveno a následně i v rámci celého předpisu proškoleni při pravidelném vzdělávání zaměstnanců.

V rámci realizace kontrolní činnosti na dráhách provozovaných Správou železnic jsou činnosti při organizaci posunu zahrnuty do rozsahu prováděných kontrol a v případě zjištění závad jsou následně s dotčenými zaměstnanci projednávány.

Při pravidelném školení jsou zaměstnanci řízení provozu Správy železnic opětovně proškoleni z pravidel postupu při organizování a řízení posunu.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno, druhá část bezpečnostního doporučení byla realizována v souladu s plánem státních dozorů na 2. pololetí roku 2021.

9) Mimořádná událost ze dne 9. prosince 2019 v železniční stanici Zámorsk:

Drážní inspekce pod č. j. 6-4640/19/DI-36 ze dne 19. dubna 2021 zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 9. prosince 2019**, na dráze železniční, kategorie celostátní, Česká Třebová – Praha-Libeň, **v železniční stanici Zámorsk, na výhybce č. 5 v km 279, 139.**

Bezprostřední příčina:

Jízda vlaku Ex 282 přes výhybku č. 5 s otevřeným prvním krytem elektrického ohřevu, který zasahoval do průjezdného průřezu.

Drážní inspekce doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

S využitím výkonu svých pravomocí přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy, Správa železnic, státní organizace, a u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů drah na dráze železniční.

Provést mimořádné bezpečnostní školení z manipulace s kryty elektrického ohřevu výhybek a s kryty žlabových pražců výhybek u všech zaměstnanců manipulujících s těmito kryty, kde budou prokazatelně seznámeni se všemi požadavky na manipulaci s nimi.

Zařadit toto školení do náplně vstupních a pravidelných bezpečnostních školení příslušných zaměstnanců.

V rámci vlastní pravidelné kontrolní činnosti nařídit průběžnou kontrolu uzavření, zajištění a celkového stavu výše uvedených krytů výhybek.

Stanovit pravidla pro vnitřní kontrolní činnost odborných správ a provozních jednotek při práci na zařízení v provozované koleji (především v oblasti zajištění bezpečnosti a dodržování stanovených pracovních postupů), včetně jasných požadavků pro tyto kontroly (např. četnost, druhy a způsob kontroly, jejich zaznamenávání a evidenci apod.).

Drážní úřad svým přípisem č. j. DUCR-22784/21/Lv ze dne **27. dubna 2021** vyzval příslušné provozovatele dráhy plnění bezpečnostního doporučení.

Ze stanoviska majoritního provozovatele dráhy uvádíme:

K jednotlivým bodům bezpečnostního doporučení Správa železnic sděluje.

1. V termínu 11. března 2020 – 31. května 2020 proběhlo mimořádné proškolení k zásadám manipulace s kryty žlabových pražců a mezipražcových prostorů ve výhybkách. Proškolení byli všichni zaměstnanci s odbornou způsobilostí pro pracovní činnosti na železničním spodku a svršku, na zařízení zabezpečovací techniky a v elektrotechnice a energetice, kteří s kryty manipulují nebo při své činnosti mohou s kryty manipulovat. Proškolení proběhlo formou

prokazatelného seznámení, každý zaměstnanec má proškolení zaznamenáno ve Výkazu o zkouškách.

2. *Vstupní bezpečnostní školení je obecné pro všechny zaměstnance, včetně zaměstnanců bez vstupu do provozované železniční dopravní cesty, proto není koncepční a ani vhodné do něj zahrnovat detailní postupy u jedné konkrétní práce na zařízení. V úvahu přicházející zaměstnanci budou od 1. ledna 2022 se způsobem manipulace s předmětnými kryty seznamováni v rámci období odborné přípravy zaměstnanců dle interního předpisu SŽ Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“. Do pravidelných školení pro udržení odborné způsobilosti nebude školení z manipulace s kryty systematicky zařazováno, neboť tato školení jsou určena zejména pro seznámení zaměstnanců s novými technologiemi, poznatky a předpisy. Školící materiál bude jako metodická pomůcka zaměstnancům k dispozici na intranetu Správy železnic.*

3. *Průběžná kontrola stavu výhybek, do které spadá i kontrola celkového stavu předmětných krytů, je prováděna v rámci pravidelných obchůzek tratí a prohlídek výhybek, prováděných v souladu s interním předpisem SŽDC S2/3 „Organizace a provádění prohlídek a měření na dráze celostátní a drahách regionálních“. V oblasti odvětví zabezpečovací techniky je průběžná kontrola stavu výhybek (jejich zabezpečení) prováděna v rámci prohlídek zabezpečovacího zařízení prováděných podle vyhlášky č. 177/1995 Sb., a také v rámci západkových zkoušek prováděných podle předpisu SŽDC T100 „Předpis pro provozování zabezpečovacího zařízení“. Všichni zaměstnanci, provádějící obchůzky a prohlídky výhybek, prohlídky zabezpečovacího zařízení a západkové zkoušky byli mimořádně proškoleni ze zásad manipulace s těmito kryty dle výše uvedeného.*

4. *Správa železnic má a v době vzniku mimořádné události měla vydanou Směrnici SŽDC č. 113 „Vykonávání vnitřní kontrolní činnosti“, která jasně definuje nastavení a proces vnitřní kontroly v rámci kontrolního a řídicího systému organizace, včetně práv a povinností na straně zaměstnanců odpovědných za provedení vnitřní kontroly, tak i na straně kontrolovaných osob. Uvedené nastavení vnitřní kontrolní činnosti u Správy železnic je také obecně shrnuto v SŽ SMS IM "Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u státní organizace Správa železnic".*

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

10) Mimořádná událost ze dne 15. července 2020 v mezistaničním úseku Velké Opatovice – Šebetov:

Drážní inspekce pod č. j. 6-2084/2020/DI-6 ze dne 23. dubna 2021 zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 15. července 2020**, na dráze železniční, kategorie regionální, Chornice – Skalice nad Svitavou, **v mezistaničním úseku Velké Opatovice – Šebetov** (konkrétně mezi žst. Velké Opatovice a zastávkou Cetkovice), **na přejezdu P6953 v km 12, 688, kdy došlo ke střetnutí vlaku Os 14704 s jízdní soupravou a jeho následnému vykolejení.**

Bezprostřední příčina:

Nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P6953 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 14704, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který se nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Drážní inspekce doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění vybavení železničního přejezdu P6953 zabezpečeného v současné době pouze výstražnými kříži přejezdovým zabezpečovacím zařízením doplněným závorovými břevely, což s ohledem na překročený dopravní moment a místní poměry (křížení 4 pozemních komunikací) z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na drážní vozidlo blížící se k železničnímu přejezdu.

Drážní úřad svým přípisem č. j. DUCR-22748/21/Lv ze dne **27. dubna 2021** vyzval provozovatele dráhy plnění bezpečnostního doporučení.

Z reakce SŽ uvádíme:

Na základě výzvy Drážního úřadu k bezpečnostnímu doporučení sděluji.

Vzhledem k navrženému bezpečnostnímu doporučení a faktu, že se jedná již o 4 nehodu na tomto přejezdu a silnici III. třídy, bylo organizační jednotkou Správy železnic provedeno zajištění přípravy stavby zřízení PZS na tomto přejezdu (návrh položky do plánu investiční výstavby v rámci následujícího termínu inventarizace). Zařazení změny zabezpečení železničního

přejezdu P6953 do plánu investiční výstavby železniční infrastruktury Správy železnic bylo navrženo na Ministerstvu dopravy.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a bude dle plánu prakticky realizováno.

11) Mimořádná událost ze dne 7. května 2020 v mezistaničním úseku Děčín-Prostřední Žleb- Děčín východ:

Drážní inspekce, pod č. j. 6-1334/2020/DI-17 ze dne 28. května 2021, zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které **došlo dne 7. května 2020**, na dráze železniční, kategorie celostátní, Děčín východ dolní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb, kde došlo k nezajištěné jízdě soupravy od vlaku Služ 59787 do mezistaničního úseku **Děčín-Prostřední Žleb – Děčín východ**, obvod dolní nádraží s následnou srážkou s vlakem Lv 73839 a vykolejením.

Bezprostřední příčina:

Zahájení zpětné jízdy soupravy od vlaku Služ 59787 bez informování a souhlasu osoby řídící drážní dopravu v žst. Děčín-Prostřední Žleb a pokračování v tomto pohybu do mezistaničního úseku Děčín-Prostřední Žleb – Děčín východ.

Drážní inspekce doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

Zajistit z pozice národního bezpečnostního orgánu u všech v úvahu připadajících provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních v České republice.

Důsledné vymáhání stávajících pravidel pro rádiový provoz zejména v souvislosti s vybavením drážních vozidel radiostanicemi umožňujícími komunikaci na základním rádiovém spojení, s důrazem na systém GSM-R.

Doplnění těchto pravidel o jednoznačnou povinnost používat pro veškerou komunikaci s vlakem primárně základní rádiové spojení.

Systematickou kontrolní činnost zaměřenou na problematiku rádiového spojení, a to jak softwarovou kontrolou dat zadávaných dopravci do pole „Kontakt pro komunikaci s vlakem“

informačního systému provozovatele dráhy, tak alespoň namátkovou kontrolou formou zkoušky funkčnosti základního rádiového spojení.

Zajistit, aby staniční zabezpečovací zařízení ovládaná prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště, u kterých to bude na základě analýzy realizovatelné, byla doplněna funkcionalitou, která rozpozná nepředpokládané uvolnění kolejového úseku v postavené vlakové cestě, aniž by se obsadil úsek následující, a na tuto skutečnost akusticky a výrazně opticky na reliéfu kolejiště upozornilo obsluhujícího zaměstnance.

Zajistit, aby staniční zabezpečovací zařízení ovládaná prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště, u kterých to bude na základě analýzy realizovatelné, nedovolila, aby z něj zmizelo číslo reprezentující vlak bez cíleného úkonu obsluhujícího zaměstnance, aniž by byl obsluhující zaměstnanec na toto jakkoliv upozorněn.

Drážní úřad svým přípisem č. j. DUCR- 35218/21/Lv vyzval majoritního provozovatele dráhy celostátní a regionální k plnění modifikovaného bezpečnostního doporučení:

První část bezpečnostního doporučení: *pokračovat v již nastaveném systému vnitřní kontroly rádiového provozu, jak je popsán a praktikován výše, tento systém postupně zdokonalovat a zkvalitňovat.*

Druhá a třetí část bezpečnostního doporučení:

*Zajistit, aby staniční zabezpečovací zařízení ovládaná prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště, **u kterých to bude na základě analýzy realizovatelné**, byla doplněna funkcionalitou, která rozpozná nepředpokládané uvolnění kolejového úseku v postavené vlakové cestě, aniž by se obsadil úsek následující, a na tuto skutečnost akusticky a výrazně opticky na reliéfu kolejiště upozornilo obsluhujícího zaměstnance.*

*Zajistit, aby staniční zabezpečovací zařízení ovládaná prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště, **u kterých to bude na základě analýzy realizovatelné**, nedovolila, aby z něj zmizelo číslo reprezentující vlak bez cíleného úkonu obsluhujícího zaměstnance, aniž by byl obsluhující zaměstnanec na toto jakkoliv upozorněn.*

12) Mimořádná událost ze dne 21. července 2020 v úseku Čermná nad Orlicí – Borohrádek na přejezdu P4875:

Drážní inspekce zaslala dne 2. července 2021, pod č. j. 6 2147/2020/DI-189 ze dne 30. června 2021, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 21. července 2020, na dráze železniční, kategorie celostátní, Choceň – Velký Osek, v mezistaničním úseku Čermná nad Orlicí - Borohrádek, na přejezdu P4875 v km 14,025, kdy došlo ke střetnutí vlaku Sp 1797 s užitkovým automobilem. Celková škoda byla vyčíslena na 25 314 966 Kč, jedná se tedy o vážnou nehodu.

Bezprostřední příčina:

Nedovolené vjetí užitkového automobilu na železniční přejezd P4875 v době, kdy se k němu blížil vlak Sp 179, způsobené jednáním řidičky automobilu, která na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nezastavila vozidlo na takovém místě, aby měla náležitý rozhled na trať, a nepřesvědčila se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Drážní inspekce doporučuje s ohledem na opakující se mimořádnou událost ze stejných příčin a předcházení mimořádným událostem stejného nehodového děje:

První část bezpečnostního doporučení:

Drážnímu úřadu:

Ve spolupráci s příslušnými provozovateli drah a Ministerstvem dopravy se systematicky, plošně a dle závazného planu zaměřit na problematiku železničních přejezdů, které jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži a zároveň je na nich traťová rychlost větší než 60 km • h-1, a zvyšovat na nich bezpečnost – zrušit nebo nahradit přejezdem určeným výlučně pro chůzi osob, zabezpečit světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorovými břevny atd., a pravidelně sledovat a následně vyhodnocovat, jak je tento plán naplňován a v této souvislosti přijímat nutná související opatření.

Vysvětlení Drážního úřadu k první části bezpečnostního doporučení:

Drážnímu úřadu je z úřední činnosti a především ze závěrů společného (Drážní inspekce, Drážní úřad a SŽ) pracovního jednání, konaného dne 14. července 2021, známo, že provozovatel dráhy celostátní a regionální se obsahem bezpečnostního doporučení již zabýval a nadále zabývá. Stav

těchto přejezdů k 29. červnu 2021 je celkem 1183. Ve sledovaném období od roku 2017 je počet přejezdů postupně snižován. Konečný termín odstranění všech těchto přejezdů byl vytýčen na rok 2030. SŽ v současné době dokončuje koncepční materiál na postupné odstraňování předmětných přejezdů vybavených kříži s rychlostí vyšší jak 60 km/h v souladu s bezpečnostním doporučením. Dokument bude ročně aktualizován.

Druhá část bezpečnostního doporučení:

Ministerstvu dopravy ve spolupráci s Drážním úřadem:

Iniciovat změnu a doplnění obsahu zákona o dráhách, vyhlášky 177 a příslušných právních předpisů v oblasti pozemních komunikaci o tzv. „společné prohlídce železničních přejezdů“, kdy by minimálně za účasti daného provozovatele dráhy a vlastníka (resp. správce) pozemní komunikace (případně i za účasti zástupce Policie České republiky) byla na tomto místě společně komplexně zhodnocena jeho bezpečnost dle jasně stanovených kritérií, a to jak z hlediska drážní dopravy, tak i z hlediska dopravy silniční;

Stanovit povinnost, aby při tomto druhu prohlídek byly zjištěny, zaznamenány, porovnány a potvrzeny zjištěné údaje o železničním přejezdu a pozemní komunikaci, bylo na ně reagováno a výsledky byly řádně zohledněny a byla přijata odpovídající opatření, a to včetně kontroly jejich plnění, a dokumentaci uchovávat tak, že ji bude možné v budoucnu využít při navazující činnosti. Iniciovat a úpravou právních předpisů umožnit provozovateli dráhy nebo vlastníkům přilehlých pozemních komunikaci využít při prohlídkách železničních přejezdů tzv. „audit bezpečnosti pozemních komunikaci“, při kterém by byla provedena komplexní prohlídka zaměřena zejména na posouzení dopadů jejich stavebních, technických a provozních vlastností a souvisejícího vlivu na bezpečnost silniční a drážní dopravy, a zaručit, že výsledky budou řádně zohledněny a budou přijata odpovídající opatření, včetně kontroly jejich plnění.

Ke druhé části bezpečnostního doporučení podává Drážní úřad následující vysvětlení:

Vzhledem k zásadnímu a rozsáhlému bezpečnostnímu doporučení, kde nositelem je Ministerstvo dopravy, zaslal Drážní úřad v rámci projednávání návrhu závěrečné zprávy tuto zprávu také Ministerstvu dopravy, odboru drážní dopravy.

Ze stanoviska Ministerstva dopravy (č. j. MD-19032/2021-130/3 ze dne 13. července 2021) citujeme:

„Zaslaný návrh byl zdejším odborem (odbor drážní dopravy) zaslán k vyjádření rovněž věcně příslušnému odboru liniových staveb a silničního správního úřadu. S využitím obdrženého

stanoviska lze ze strany Ministerstva dopravy konstatovat, že předmětná doporučení Drážní inspekce je nejprve třeba ověřit v praxi na pilotních projektech, tj. ve spolupráci s provozovatelem dráhy a správcem předmětné pozemní komunikace realizovat společné prohlídky, až od tohoto vyhodnocení lze uvažovat o případné změně právní úpravy jakékoliv úrovně. Věcně je to jen problém personální kapacity jak u provozovatele dráhy, tak u správce pozemní komunikace. Lze se jen stěží domnívat, že další byrokratizace tohoto procesu by mohla být přínosem. Ve vztahu k auditu bezpečnosti pozemních komunikací by daná problematika měla být dostatečně pokryta rozšířením záběru komunikací, které budou muset auditu bezpečnosti pozemních komunikací podléhat na základě aktuálně schválené novely zákona č. 13/1997 Sb., a které zcela jistě zahrnou i pozemní komunikace, které se kříží s železničními tratěmi. Účinnost této novely očekáváme v průběhu druhé poloviny roku 2022 s ohledem na funkční období současné Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky“.

Třetí část bezpečnostního doporučení:

Drážnímu úřadu a Městskému úřadu Kostelec nad Orlicí, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací na správním území obce s rozšířenou působností Kostelec nad Orlicí:

Ve spolupráci s provozovatelem dráhy Správou železnic, statní organizací, a Městským úřadem Borohrádek, zajistit bezpečnost silniční a drážní dopravy na železničním přejezdu P4875, a to s ohledem na problematiku vzájemné blízkosti silnice č. III/3172 a daného železničního přejezdu, s ohledem na umístění dopravní značky B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ za železničním přejezdem na hranici přilehlého lesa a s ohledem k problémům s rozhledovými délkami pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp na tomto železničním přejezdu.

SŽ podala žádost příslušnému silničnímu správnímu úřadu v Kostelci nad Orlicí k převodu železničního přejezdu P4875 na přechod pro pěší a cyklisty. Zároveň bylo požádáno o vyjádření město Borohrádek a Lesní správa Bubna a.s. Obě organizace se vyjádřili k záměru nesouhlasným stanoviskem změnit P4875 na přechod pro pěší a cyklisty, a to především z důvodu omezení výšky automobilů na max. 3m při průjezdu pod železničním viaduktem na objízdné trase. SŽ bude hledat jiné řešení zvýšení bezpečnosti železničního přejezdu P4875, protože jiná vhodná objízdná trasa kratší než 5 km není k dispozici.

Závěr:

Drážní úřad se bezpečnostním doporučením podrobně zabýval. Bezpečnostní doporučení při důsledné praktické realizaci splnilo svůj účel. První část a třetí část je plněna. Druhá část bezpečnostního doporučení je v kompetenci Ministerstva dopravy ČR.

13) Mimořádná událost ze dne 22. července 2020 v železniční stanici Lázně Kynžvart:

Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-2157/2020/DI-14 ze dne 14. července 2021, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 22. července 2020, na dráze železniční, kategorie celostátní, Plzeň hl. n. - Cheb, v železniční stanici Lázně Kynžvart, v km 431,808, kdy došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 7004 za úroveň odjezdového návěstidla zakazujícího jízdu a k následnému vykolejení.

Bezprostřední příčina:

Nedovolené uvedení vlaku do pohybu bez výpravy jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla a následné nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla S1 žst. Lázně Kynžvart.

Drážní inspekce doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

V rámci zvýšení úrovně bezpečnosti zajistit, aby dopravce a provozovatel dráhy prováděli kontrolu funkčnosti základního rádiového spojení v součinnosti tak, aby zapojením dalšího bezpečnostního prvku, ať už stanovením společných technologických postupů nebo efektivní a provázanou kontrolní činností, byla snížena možnost rizika selhání lidského faktoru.

Iniciovat zlepšení vzájemné spolupráce a součinnosti provozovatelů drah a dopravců při usměrňování rizik, zejména v konkrétních případech, kdy dochází ke vzájemné interakci na společném rozhraní, s důrazem na eliminaci selhání lidského činitele.

V rámci svých pravomocí zajistit, že přijatý systém zajišťování bezpečnosti, zejména pak způsob posuzování rizik a přijímání opatření pro usměrňování rizik, bude provozovateli dráhy a dopravci prováděn tak, aby jejich obecně 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.

Drážní úřad vyzval pod č. j. DUCR – 41871/21/Lv **dne 23. července 2021** všechny provozovatele drah a dopravce k plnění bezpečnostního doporučení a současně vydal opatření k plnění druhé a třetí části bezpečnostního doporučení. K plnění bezpečnostního doporučení se přidali všichni oslovení provozovatelé.

Ze stanoviska SŽ uvádíme:

Zjistí-li závadu v navázání spojení prostřednictvím základního rádiového spojení nebo nouzového spojení výpravčí (traťový dispečer, dirigující dispečer nebo dispečer RB) není vedoucímu drážnímu vozidlu vlaku (PMD), u kterého byla zjištěna tato závada, dovolena další jízda a závadu ohlásí provoznímu dispečerovi, který zajistí prokazatelné oznámení závady příslušnému dopravci.

Dále v rámci zvýšení úrovně bezpečnosti má Správa železnic vydán pokyn „SŽDC PO- 02/2019-NŘP – „Pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu ke kontrolní činnosti“, ve kterém je stanovena zaměstnancům provádějícím kontrolní činnost na úseku řízení provozu povinnost provádět běžnou i namátkovou kontrolu spojení prostřednictvím základního rádiového spojení nebo nouzového spojení. V případě, že tito zaměstnanci při kontrole zjistí závadu při navázání spojení prostřednictvím základního rádiového spojení nebo nouzového spojení, zajistí, že vedoucímu drážnímu vozidlu vlaku (PMD), u kterého byla zjištěna tato závada, není dovolena další jízda a příslušný dopravce je o zjištěné závadě prokazatelně seznámen zápisem z kontrolní činnosti.

Ze stanoviska IDS Cargo, a.s. uvádíme:

Dispečerské pracoviště dopravce IDSC dodržuje povinnost zadat do informačních systémů provozovatele dráhy kompletní informace o složení vlaku, případně oznámit všechny mimořádnosti na vlaku a to dříve, než se jeho jízda uskuteční.

Doprovce IDSC uplatňuje CSM pro hodnocení a posuzování rizik v souladu s nařízením 402 a podle Metodického pokynu Drážního úřadu pro uplatňování nařízení 402. Na základě vnitřních předpisů o systému bezpečnosti provozování drážní dopravy, identifikaci nebezpečí a řízení rizik zajišťuje IDSC všechny potřebné činnosti k zabezpečení úkolů týkajících se analýzy, hodnocení a usměrňování rizik. Strategie IDSC spočívá v aktivním vyhledávání potencionálních rizik a jejich následném usměrňování na přijatelnou úroveň. Při monitoringu rizik využívá IDSC v oblasti provozování drážní dopravy informace zaměstnanců přímo z provozu, zápisy z kontrolní činnosti, eventuálně sdílené informace jiných dopravců. Po následném rozhodnutí nebo opatření

ke zlepšení bezpečnosti na úrovni vedení společnosti přichází zpětná vazba k provoznímu personálu.

Strategie a postupy IDSC, popsané v předcházejícím odstavci, platí i pro případy vzájemné interakce dopravce IDSC a provozovatele dráhy Správy železnic s.o. (dále jen „SŽ“) na společném rozhraní. Řízení a usměrňování rizik podle „Nařízení 402“ zajišťuje IDSC trvale prostřednictvím určených kvalifikovaných zaměstnanců, kteří zodpovídají za monitoring relevantních technických, provozních nebo organizačních změn u provozovatele dráhy. Zdrojem informací pro posuzování možného rizika na společném rozhraní jsou informace z portálu SŽ, elektronické depeše, pokyny a sdělení SŽ, přehledy o výlukové činnosti a omezení provozu, případně další informace, které SŽ sdělí dopravcům. Výsledkem následného procesu řízení rizik podle „Nařízení 402“ jsou ze strany zodpovědných zaměstnanců informace, pokyny a nařízení pro provozní personál IDSC, směřující k eliminaci možného rizika a k zamezení ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy. Současně jsou s ohledem na výše uvedené aktualizovány plány a oblasti kontrolní činnosti příslušných zaměstnanců. IDSC má rovněž zavedeny kontrolní procesy toho, zda se provozní zaměstnanci seznámili s předanými bezpečnostními opatřeními včas, tedy před nástupem na směnu, během které by se jich možné nově identifikované riziko mohlo týkat.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo provozovateli akceptováno a jsou vytvořeny předpoklady k jeho praktické realizaci.

14) Mimořádná událost ze dne 18. září 2020 v železniční stanici Kunovice na přejezdu P7961:

Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-2795/2020/DI-106 ze dne 29. července 2021, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 18. září 2020, na dráze železniční, kategorie regionální, Kunovice - Veselí nad Moravou, v železniční stanici Kunovice, na železničním přejezdu P7961 v km 100,674.

Bezprostřední příčina:

Nedovolené vjetí jízdní soupravy (tvořené traktorem a cisternovým přívěsem) na železniční přejezd P7961 v době, kdy se k němu blížil vlak Sp 1765, způsobené jednáním řidiče jízdní soupravy, který i přesto, že na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ zastavil

vozidlo na takovém místě, odkud měl náležitý rozhled na trať, si nepočínal zvlášť opatrně a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Bezpečnostní doporučení:

Drážnímu úřadu:

Přijetí vlastního opatření směřujícího k co nejrychlejší realizaci změny způsobu zabezpečení železničního přejezdu P7961, a to především z důvodu narušení rozhledových délek pro nejpomalejší silniční vozidlo příhradovou mostní konstrukcí, tak, aby v návaznosti na již dříve vydaná bezpečnostní doporučení Drážní inspekce byl předmětný železniční přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným doplněným závorovými břevny.

Drážní úřad vyzval pod č. j. DUCR-44686/21/Lv ze dne **9. srpna 2021** SŽ, k přijetí opatření pro zabezpečení praktické realizace bezpečnostního doporučení Drážní inspekce, týkající se těchto skutečností:

Přijetí vlastního opatření směřujícího k co nejrychlejší realizaci změny způsobu zabezpečení železničního přejezdu P7961, a to především z důvodu narušení rozhledových délek pro nejpomalejší silniční vozidlo příhradovou mostní konstrukcí, tak, aby v návaznosti na již dříve vydaná bezpečnostní doporučení Drážní inspekce byl předmětný železniční přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným doplněným závorovými břevny.

Z reakce SŽ uvádíme:

Na základě výzvy Drážního úřadu k bezpečnostnímu doporučení sděluji:

Zařazení investiční akce „Výstavba PZS v km 100,674 (P7961) na trati Brno – Vlárský průsmyk“ do Plánu investiční výstavby bylo provedeno rozhodnutím Centrální komise Ministerstva dopravy na jednání dne 21. září 2021. Akce bude zveřejněna v rámci 4. změny plánu. Předpokládaná realizace je v letech 2022 – 2023.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo přijato a jsou vytvořeny předpoklady k jeho realizaci.

15) Mimořádná událost ze dne 19. prosince 2020 v železniční stanici Hluboká nad Vltavou-Zámostí:

Drážní inspekce pod č. j. 6-3767/2020/DI-7 ze dne 19. října 2021 zaslala Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 19. prosince 2020, na dráze železniční, kategorie celostátní, České Budějovice – Benešov u Prahy, v železniční stanici Hluboká nad Vltavou – Zámostí, na výhybce č. 11 v km 10,991.

Bezprostřední příčina:

Náhly lom levého přímého jazyka výhybky č. 11 v době jeho pojiždění vlakem R 655.

Bezpečnostní doporučení:

Drážnímu úřadu:

V rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace:

Z hlediska současného a budoucího možného rozvoje nejmodernějších defektoskopických metod soustavné prověřování, resp. vyhodnocování veškerých dostupných defektoskopických metod a postupů, kterými je možno zjistit skryté vady v oblasti paty jazykové kolejnice na straně přilehlé kopornici a aplikaci nejúčinnější metody či metod a postupů v systému prováděné kontrolní činnosti.

Drážní úřad pod č. j. DUCR-62491/21 dne **26. října 2021** vyzval Správu železnic, státní organizaci, k přijetí opatření pro zabezpečení praktické realizace bezpečnostního doporučení Drážní inspekce, týkající se následující technologie: z hlediska současného a budoucího možného rozvoje nejmodernějších defektoskopických metod soustavně prověřovat, resp. vyhodnocovat veškeré dostupné defektoskopické metody a postupy, kterými je možno zjistit skryté vady v oblasti paty jazykové kolejnice na straně přilehlé k opornici a aplikovat nejúčinnější metody a postupy v systému prováděné kontrolní činnosti.

Závěr:

Na bezpečnostní doporučení bylo příslušným provozovatelem dráhy kladně reagováno, provozovatel vytváří podmínky k jeho naplnění.

16) Mimořádná událost ze dne 4. března 2021 mezi železničními stanicemi Slatiňany – Chrast u Chrudimi, železniční přejezd P5332:

Drážní inspekce zaslala, pod č. j. 6-631/2021/DI-7 ze dne 12. listopadu 2021, Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“, ke které došlo dne 4. března 2021, na dráze železniční, kategorie celostátní, Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, mezi železničními stanicemi Slatiňany – Chrast u Chrudimi, na železničním přejezdu P5332 v km 71, 113, kde došlo ke střetnutí spěšného vlaku Sp 1455 s osobním automobilem.

Bezprostřední příčina:

Nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P5332 v době, kdy se k němu blížil vlak Sp 1455, způsobené jednáním řidiče osobního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Bezpečnostní doporučení:

Drážnímu úřadu:

Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P5332, 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 ve výstraze, a to i z důvodu k přejezdu přilehlé železniční zastávky, kde zastavují jen osobní vlaky.

Drážní úřad vyzval SŽ, k přijetí opatření pro zabezpečení praktické realizace bezpečnostního doporučení Drážní inspekce.

Ze stanoviska SŽ uvádíme:

K navrženému bezpečnostní doporučení Vám sdělujeme, že rekonstrukce předmětného železničního přejezdu je v přípravě stavby pod názvem: „Doplnění závor na přejezdu v km 71,113 (P5332) trati Havlíčkův Brod – Pardubice Rosice n L“, vlastní realizace stavby se předpokládá ve druhém čtvrtletí roku 2022. Při rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení přejezdu bude zohledněn celý obsah bezpečnostního doporučení.

Závěr:

Bezpečnostní doporučení bylo provozovatelem dráhy akceptováno a postupně bude realizováno.

17) Mimořádná událost ze dne 14. července 2021 mezi železničními stanicemi Úvaly – Český Brod na 1. traťové koleji:

Drážní inspekce zaslala dne 25. listopadu 2021 Drážnímu úřadu pod č. j. 6 – 2080/2020/DI- 24, závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 14. července 2021, na dráze železniční, kategorie celostátní, Kolín – Praha-Libeň, mezi železničními stanicemi Úvaly a Český Brod, na 1. traťové koleji v km 378,501, kdy došlo ke srážce vlaku Os 9359 s vlakem Nex 60051 a následnému vykolejení obou vlaků.

Bezprostřední příčina:

Nezastavení vlaku Os 9359 před koncem vlaku Nex 60051 v souvislosti s předcházející náhlou zdravotní indispozicí (srdeční příhodou) s možným náhlým ovlivněním schopnosti vnímání a jednání strojvedoucího vlaku Os 9359.

Bezpečnostní doporučení:**Ministerstvu dopravy:**

Iniciovat změnu ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. tak, aby při jízdě podle rozhledových poměrů nebylo dovoleno překročit rychlost 40 km.h-1, pokud na trati vybavené zařízením pro přenos informací o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí na vedoucí drážní vozidlo není zajištěn jejich přenos (na návěstním opakovací vedoucího drážního vozidla nesvítí žádné světlo, popř. svítí jen modré světlo).

Drážnímu úřadu:

Zajistit, aby do doby změny ustanovení vyhlášky 173 byla vnitřním předpisem provozovatele dráhy a dopravce stanovena povinnost při jízdě podle rozhledových poměrů nepřekročit rychlost 40 km.h-1, pokud na trati vybavené zařízením pro přenos informací o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí na vedoucí drážní vozidlo není zajištěn jejich přenos (na návěstním opakovací vedoucího drážního vozidla nesvítí žádné světlo, popř. svítí jen modré světlo).

Zajistit, aby dopravci byla u všech v úvahu připadajících vozidel (např. vybavených AVV) stanovena povinnost technicky zabezpečit, že při jízdě podle rozhledových poměrů nebude možné

překročit rychlost 40 km.h-1, pokud na trati vybavené zařízením pro přenos informací o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí na vedoucí drážní vozidlo není zajištěn jejich přenos (na návěstním opakovači vedoucího drážního vozidla nesvítí žádné světlo, popř. svítí jen modré světlo).

Zajistit, aby dopravci byla stanovena povinnost mít vnitřním předpisem definované jednotlivé technologické časy, z nichž se stanoví závazné minimální časy pro obraty souprav vlaků osobní dopravy s odpovídající rezervou.

Drážní úřad pod č. j. DUCR – 72088/21/Lv dne **3. prosince 2021** vyzval Správu železnic, státní organizaci a současně České dráhy, a.s. k přijetí opatření pro zabezpečení praktické realizace bezpečnostního doporučení, týkajícího se:

Do doby změny ustanovení vyhlášky 173 je vnitřním předpisem provozovatele dráhy a dopravce stanovena povinnost při jízdě podle rozhledových poměrů nepřekročit rychlost 40 km/h, pokud na trati vybavené zařízením pro přenos informací o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí na vedoucí drážní vozidlo není zajištěn jejich přenos (na návěstním opakovači vedoucího drážního vozidla nesvítí žádné světlo, popř. svítí jen modré světlo);

Pouze pro dopravce České dráhy, a.s.:

Dopravci ČD, a.s. je u všech v úvahu připadajících vozidel (např. vybavených AVV) stanovena povinnost technicky zabezpečit, že při jízdě podle rozhledových poměrů nebude možné překročit rychlost 40 km.h-1, pokud na trati vybavené zařízením pro přenos informací o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí na vedoucí drážní vozidlo není zajištěn jejich přenos (na návěstním opakovači vedoucího drážního vozidla nesvítí žádné světlo, popř. svítí jen modré světlo).

Dopravci ČD, a.s. je stanovena povinnost mít vnitřním předpisem definované jednotlivé technologické časy, z nichž se stanoví závazné minimální časy pro obraty souprav vlaků osobní dopravy s odpovídající rezervou.

Závěr:

Z reakcí provozovatele dráhy a dopravců je patrné, že bezpečnostní doporučení bylo akceptováno a prakticky realizováno.

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

3. DOZOR

3.1 STRATEGIE, PLÁN A ROZHODOVÁNÍ

V roce 2021 vykonávali pověření pracovníci Drážního úřadu, mimo další činnosti, státní dozory ve věcech drah se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů a vlastníků drah podle platné legislativy.

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

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

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

Konkrétní kontrolní činnosti

V roce 2021 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 a i konkrétní kontrolní činnosti se v rámci odborů a oddělení liší. Státní dozory byly obsahově zaměřeny zejména na plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců, které jsou stanoveny zákonem o dráhách a jeho prováděcími předpisy.

V roce 2021 bylo pověřenými pracovníky DÚ, **sekcí infrastruktury provedeno 404 výkonů státního dozoru.**

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 45 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 nedostatky. Nebylo tedy nutné přijímat opatření k odstranění závad. 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. V této souvislosti nelze pominout, že z důvodu zajištění bezpečnosti na železničních přejezdech byl v roce 2021 zaznamenán zvýšený počet řízení o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí. V rámci těchto správních řízení vykonali pověřeni pracovníci Drážního úřadu šetření na místě samém. V roce 2021 bylo v předmětné věci vedeno řízení a vydáno 109 rozhodnutí.

V roce 2021 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 177. Na železničních tratích nebyly nedostatky zjištěny. Rovněž byly prováděny státní dozory zaměřené na kontrolu označení železničních stanic a zastávek, zveřejňování jízdních řádů, zjišťování zdrojů ohrožení dráhy.

Sekce provozně-technická vykonala v roce 2021 celkem 210 státních dozorů.

Odbor drážní dopravy a licencí v rámci své činnosti vykonával státní dozory především u provozovatelů drah a dopravců se zaměřením na kontroly vnitřních předpisů, systémů bezpečnosti, odborné a zdravotní způsobilosti strojvedoucích a ostatních osob. Opatření,

kteřá byla vydána kvůli COVID-19 měla významný podíl na omezené kontrolní činnosti v období leden až červen. **Odbor vykonat celkem 110 SD v roce 2021**, kdy se jedná s porovnáním s předchozím rokem o nárůst cca 50% (v roce 2020 bylo provedeno 73 dozorů).

Počty SD podle jejich zaměření:

- Dozory na vlacích – 34
- Dozory ve stanicích a zastávkách – 36
- Dozory na systém zajišťování bezpečnosti – 12
- Dozory na odbornou způsobilost strojvedoucích – 4
- Dozory na bezpečnost a práva cestujících – 5
- Jiné dozory – 19

Oddělení úředních povolení a licencí v rámci své působnosti zaměřovalo své státní dozory na vlečky, kde kontrolovali jeho zaměstnanci plnění povinností provozovatele a vlastníka dráhy, dopravců. V roce 2021 nebyly při státních dozorech zjištěny významné nedostatky, zjištění se týkalo neplnění oznamovací povinnosti údajů uvedených v úředním povolení a licencích, nedostatky ve vnitřních předpisech, popř. chyby v označení dráhy zjištěné obchůzkou vlečky.

Zaměstnanci oddělení drážní dopravy a práv cestujících prováděli běžnou činnost v oblasti státních dozorů, ve spolupráci s ostatními odbory se prováděly dozory na osvědčení dopravce a systémy bezpečnosti. Podle plánu se měly vykonat 2 státní dozory za měsíc. Na základě vzájemné dohody Drážního úřadu a Dopravného úřadu jsme vykonali v listopadu 2021 společný státní dozor na dopravce LOKORAIL, a.s. provozující drážní dopravu na české i slovenské železniční síti. Drážní úřad také zintenzivnil kontrolní činnost na vlacích různých osobních dopravců, kde mimo jiné kontroloval činnost strojvedoucích vlakového doprovodu, označení 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. V roce 2021 došlo také ke zvýšení kontrolní činnosti na vybavení železničních zastávek a stanic z pohledu povinností provozovatele dráhy se zaměřením na cestujícího.

Oddělení způsobilosti osob v roce 2021 vykonalo samostatně celkem 5 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 podkladům pro vydaná osvědčení strojvedoucího, provedených školení, zkoušek odborné

způsobilosti, rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucích, záznamů o provedených kontrolách, průběhu zkoušek zvláštní odborné způsobilosti a činnost akreditovaných školicích středisek pro výcvik strojvedoucích.

Odbor drážních vozidel a ECM vykonával i v roce 2021 státní dozory zaměřené na bezpečné provozování drážních vozidel. **Celkem bylo provedeno 56 státních dozorů.** Oddělení železničních vozidel se zaměřilo zejména na provádění technických kontrol, revizí a prohlídek a vedení příslušné dokumentace. Dále se zaměřilo na vlastní provádění údržby, zejména ve vztahu k dokumentaci pro údržbu vozidel.

Oddělení MHD a interoperability se zaměřilo na provádění technických kontrol a ověřování systému údržby a oprav drážních vozidel (tramvají a trolejbusů).

Oddělení ECM a svařování provádělo státní dozory v rámci udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu dle prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 a ověřovalo, zda subjekty odpovědné za údržbu i nadále splňují kritéria stanovená ve směrnici 798. Dále se oddělení zúčastnilo kontrol plnění povinností vztažených k provozu a opravám drážních vozidel z hlediska svařování a defektoskopie. Odbor se také zúčastnil komplexních dozorů organizovaných OBL.

Odbor určených technických zařízení vykonával státní dozory ve věcech drah u 47 dozorovaných subjektů.

Oddělení dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení (dále jen „DPTZ“) vykonalo v roce 2021 státní dozory celkem u 20 dozorovaných subjektů.

Oddělení pevných elektrických zařízení vykonalo v roce 2021 celkem státní dozory u 2 dozorovaných subjektů. Z toho byly vykonány 2 státní dozory v rámci komplexních dozorů prováděných odborem bezpečnosti a licencí provedených za účasti pracovníků oddělení DPTZ (v odbornosti tlakových zařízení a zdvihacích zařízení). V rámci samostatných státních dozorů konaných odborem UTZ byly tyto provedeny u provozovatelů železničních drah, dopravců nebo u dopravních podniků. V odbornosti zdvihacích a dopravních zařízení byly dále vykonány státní dozory u 1 provozovatele lanové dráhy a u 1 provozovatele lyžařských vleků.

Oddělení RID a svařování celkem vykonalo 25 státních dozorů se zaměřením kontroly v provozu a to na plnění povinností dopravců podle kapitoly 1.4 předpisu RID, jakož i plnění povinností odesílatelů, příjemců, provozovatele železniční infrastruktury a dalších účastníků ve smyslu kapitoly 1.4 RID. Jednalo se i o kontroly v kolejišti provozovatele dráhy celostátní Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (Správa železnic, státní organizace)-

v obvodech PO Děčín, PO Beroun, PO Nymburk, PO Kolín a PO Kralupy nad Vltavou. Při výkonech kontrol se pozornost týkala především 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.

V roce 2021 byl proveden pracovníky sekce infrastruktury Drážního úřadu téměř stejný počet výkonů státního dozoru ve věcech stavebního řádu. Předmětem výkonu státního dozoru dle stavebního zákona byl dohled nad dodržováním této právní úpravy, včetně souvisejících právních předpisů. V praxi to znamenalo kontrolu plnění podmínek rozhodnutí vydaných Drážním úřadem dle zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kontrolu projektové dokumentace, hlavně pak její kompletnosti, a dále 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.

V roce 2021 byl uskutečněn odborem určených technických zařízení podle ustanovení zvláštního právního předpisu dozor nad stanovenými výrobky (§ 18 odst. 1 písm. b) zákona č. 22/1997 Sb. a § 49 zákona č. 90/2016 Sb) a ostatními výrobky (§ 7 odst. 1 zákona č. 102/2001 Sb.) určenými pro provozování dráhy a drážní dopravy, které jsou součástí dráhy nebo drážních vozidel, nad drážními vozidly, určenými technickými zařízeními a nad strukturálními a provozními subsystémy na dráhách zařazených do evropského železničního systému v souladu s ustanovením § 55 odst. 2 zákona o dráhách.

3.1.2 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU

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

3.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE

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

Vnitrostátní bezpečnostní orgány ze sousedních členských států EU koordinují dohled nad železničními podniky, které působí v obou státech, a nad provozovateli infrastruktury s přeshraniční infrastrukturou. Tato koordinace vychází z nařízení (EU) 2018/761, zejména článku 8 a Přílohy II. Koordinace mimo jiné zahrnuje pravidelnou výměnu příslušných výsledků dohledu, možnost společného provádění auditů a kontrol a také komunikaci o budoucích záležitostech a metodách dohledu včetně strategie dohledu a plánu (plánů). Podrobnosti k této koordinaci dohledu jsou stanoveny v příloze 2 Dohody o spolupráci.

3.3 ZPŮSOBILOST

V uplynulých letech se zaměstnanci Drážního úřadu účastnili, jak vstupních školení pro nové zaměstnance, tak dalšího profesního vzdělávání zaměstnanců zaměřeného na legislativu ČR a Evropské unie pro rozšíření vědomostí dané problematiky. Dále probíhala online školení zaměřené na IV. železniční balíček (OSS, PoE, atd.) a workshopy s danou problematikou.

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

úrovni s ohledem na změny Řádu RID. Při účasti zástupce O 110 MD jsou pak návrhy projednávány i z hlediska silniční přepravy nebezpečných věcí.

Drážní úřad má stálého zástupce v pracovní skupině AdCo lanových drah (Nařízení 2016/424/EU) informačního a výstražného systému Evropské komise CIRCA. Informační systém slouží k vzájemnému oznamování a poskytování informací o opatřeních podle ochranných doložek mezi členskými státy. V roce 2021 za Českou republiku nebyla poskytnuta žádná informace do této databáze, jelikož nastalé události nemají evropský charakter a význam. Byly však poskytnuty informace do statistiky ITTAB v souladu s článkem 18 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 765/2008 pro oblast lanových drah a lyžařských vleků. Pracovníci sekce provozně-technické, odboru určených technických zařízení neelektrických jsou trvale aktivně zapojeni do činností v národních normalizačních technických komisích, které jsou zřízeny ÚNMZ pro tvorbu a přijetí technických a následně harmonizovaných technických norem do soustavy ČSN (např. harmonizované technické normy, které konkretizují základní technické požadavky pro lanové dráhy stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/424, dále dvoucestná vozidla jako nosič železničních jeřábů a pracovních pohyblivých plošin pro splnění podmínek interoperability, strojního zařízení, dále pak výtahy a pohyblivé schody). Pracovníci sekce provozně-technické jsou stálými členy komise dozorových orgánů výboru koordinační komise pro lanové dráhy a lyžařské vleky a koordinační komise pro přepravitelné tlakové zařízení pro účinnou spolupráci dozorových orgánů (Drážní úřad) na území ČR. Zástupci sekce provozně-technické aktivně spolupracovali s ÚNMZ na činnosti koordinační komise oznámeného subjektu pro činnosti podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/424 o lanových dráhách a o zrušení směrnice 200/9/ES. Aktivně spolupracovali na úpravách a udržení jednotné metodiky činností oznámeného subjektu při posuzování shody bezpečnostních prvků a dílčích systémů lanových drah. Mezi aktivní činnosti sekce provozně-technické patří stálá účast jejího zástupce v Komisi pro posuzování shody, která je zřízena Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Tato komise projednává a doporučuje postup v oblasti posuzování shody, subjekty splňující kritéria pro autorizaci a rozvoj zkušebnictví.

V následujícím roce se počítá s dalším vzděláváním v oblasti legislativy drážní dopravy. U zaměstnanců, kteří vykonávají státní dozor je požadována zdravotní způsobilost ve smyslu Vyhlášky č. 101/1995 Sb., o zdravotní způsobilosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy.

3.4 ZPĚTNÁ VAZBA

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

4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ

Drážním úřadem je vypracován postup pro udělování a schvalování osvědčení dopravce a osvědčení 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

V průběhu roku 2021 bylo vydáno podle §34 h zákona o dráhách (ve znění účinném do 31. ledna 2022) 7 nových osvědčení (z toho 3 dopravci již drážní dopravu provozují) a žádné obnovené osvědčení dopravce. Svou činnost ukončili 2 dopravci.

Dále byly vydány 2 změny již vydaného platného osvědčení dopravce. Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u dopravců, popřípadě změny názvu společnosti.

V roce 2021 nedošlo k případu, že by se zahraniční bezpečnostní úřad dotazoval Drážního úřadu na správnost vydané části A osvědčení dopravce (nebo JOB), který by žádal o vydání osvědčení dopravce v jiném členském státě. V roce 2021 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení o bezpečnosti. Správní poplatek za vydání osvědčení byl ve výši 1 000 Kč.

4.2 Osvědčení dopravce, vydávané dopravcům jiných členských států EU

V průběhu roku 2021 byla podle §34 h zákona o dráhách (ve znění účinném do 31. ledna 2022) vydána 4 nová osvědčení, žádné obnovené osvědčení dopravce.

Legislativa České republiky stanovila poplatek za obnovení osvědčení dopravce ve výši 1 000 Kč.

Pro žádosti posuzované Evropskou agenturou platí hodinová sazba, tj. celkový poplatek je součtem počtu hodin jednotlivých NSA a ERA. Hodinová sazba ERA je 130 EUR (od 18. listopadu 2021 je hodinová sazba ERA 239 EUR). Hodinová sazba DÚ je 40,02 EUR.

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). V průběhu roku 2021 bylo vydáno 1 nové osvědčení a žádné osvědčení nebylo obnoveno. V průběhu roku 2021 nebyla vydána žádná změna již vydaného osvědčení provozovatele dráhy.

Poznámka: Obecně je třeba uvést, že podle legislativy České republiky se projednávání příslušných osvědčení řídí ustanoveními zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Zde je stanovena doba 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).

4.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY

Drážním úřadem nebyly zaslány a obdrženy žádosti o informace týkající se části A osvědčení dopravce (nebo JOB), které bylo vydáno v jiném členském státě EU. Spolupráce se zahraničními bezpečnostními orgány spočívala v projednávání dohod o vzájemné spolupráci. Počátkem března 2020 bylo uskutečněno společné jednání mezi Dopravným úřadem a Drážním úřadem v Bratislavě. Další spolupráce probíhá v rámci posuzování materiálů (žádostí) dopravců na společných konferencích.

4.5 VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI NSA A PROVOZOVATELI DRÁŽNÍ DOPRAVY

V rámci výměny informací mezi NSA a provozovateli drážní dopravy bylo v roce 2021 uskutečněno několik seminářů (komunikační workshop Drážního úřadu s dopravci 13. prosince 2021, setkání dopravců a výrobců s drážními úřady 7. a 8. září 2021, atd.). 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 trati, dle uzavřených dohod se sousedními NSA. Jednotné osvědčení o bezpečnosti je tedy rovněž platné bez rozšíření oblasti provozu pro dopravce jedoucí do pohraničních přechodových stanic sousedních členských států s podobnými vlastnostmi sítě a podobnými provozními předpisy. Výhodou pro dopravce je, že nemusí žádat o osvědčení jako pro více států. V případě České republiky se vychází z již existujících mezistátních dohod. Drážní úřad má uzavřenou dohodu s Dopravným úřadem (Slovensko) a dále předběžnou dohodu s UTK (Polsko). EBA (Německo) a BMK (Rakousko) jsou v jednání.

4.6 PROCESNÍ PROBLÉMY

Během vydávání, jak nových (obnovených) osvědčení, tak změn osvědčení se vyskytly menší, ale nijak zásadní problémy. Oddělení drážní dopravy a práv cestujících v rámci své činnosti vykonávalo běžnou agendu, která spočívá ve vydávání osvědčení o bezpečnosti dopravce, kdy bylo vydáno v roce 2021 celkem 13 osvědčení dopravce a 1 osvědčení provozovatele dráhy. V oblasti posuzování systému bezpečnosti mělo dojít k posunu termínu, z původního od 16. června 2020, z důvodu omezení související s nákazou COVID – 19 byla

účinnost tzv. IV. železničního balíčku posunuta až na 31. října 2020. Změny v této oblasti spočívaly především ve sjednocení postupů ve vydávání bezpečnostních certifikátů ze strany všech vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Změnil se celý schvalovací proces, protože osvědčení platná pro více států ERA po schválení příslušnými bezpečnostními orgány. V případech, kdy dopravce provozuje drážní dopravu pouze v jednom členském státě, žádost posuzuje pouze bezpečnostní orgán daného konkrétního státu. Všechny žádosti a komunikace již po 31. říjnu 2020 probíhají pouze přes webové rozhraní „One stop shop“. Podobné změny proběhly stejně tak v oblasti schvalování drážních vozidel a jejich změn (nově uvádění vozidel na trh). V roce 2021 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 2020 metodický pokyn pro oblast vydávání osvědčení dopravce. V roce 2021 započal Drážní úřad s přípravou nové metodiky, ve které zohlednil vlastní poznatky a současně využil informace od dopravců na schvalovací proces.

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

- Metodický pokyn č. 1/2021 „Výroční zpráva o bezpečnosti provozování drážní dopravy (dráhy)“, účinnost od 1. března 2021

5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL

Výkony státní správy v oblasti schvalování nových typů železničních drážních vozidel a schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel byly v roce 2021 v porovnání s rokem minulým zhruba podobné. Schváleny byly 2 nové typy drážních vozidel, schválených odchylek, změn od schváleného typu drážního vozidla bylo 142. V souvislosti s přijetím IV. železničního balíčku v ČR probíhalo schvalování typů přes jednotné kontaktní místo (OSS).

Stále trvá ze strany žadatelů mimořádný zájem o schvalování v ČR neschválených typů speciálních drážních vozidel a schvalování odchylek od schválených typů. Negativním rysem však zůstává skutečnost, tak jako v minulých letech, že se vesměs jedná o zahraniční vozidla staršího data výroby, byť od renomovaných výrobců (Liebherr, Matisa, Plasser & Theurer apod). 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 vedeny v souladu s ustanovení zákona o dráhách a prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/545 a v souladu s prováděcími vyhláškami k zákonu o dráhách. Typové schvalování drážních vozidel či schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel bylo vedeno podle § 43 zákona o dráhách, zatímco správní řízení podaných žádostí o typová schválení drážních vozidel schválených v jiných členských státech EU, probíhá podle § 43b zákona o dráhách. V souvislosti s již zmíněným přijetím technického pilíře IV. železničního balíčku s účinností od 31. října 2020 došlo k značnému zkomplikování postupů při schvalovacích procesech. Tím, že nebyl technický pilíř ani v roce 2021 transponován do zákona o drahách, ani do prováděcí vyhlášky 173, musel příslušný odbor postupovat podle dvou různých legislativních rámců. Je zde sice přímo účinné prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545, to je však aplikovatelné pouze na tratě evropského železničního systému, což jsou tratě celostátní a novelizací zákona o drahách do něj budou zařazeny i tratě regionální.

V roce 2021 bylo odborně způsobilými právními subjekty předloženo a Drážním úřadem vyhodnoceno 76 zpráv o posouzení bezpečnosti dle nařízení 402. Oblast působnosti tohoto nařízení se vztahuje na jakoukoliv změnu železničního systému v členském státě, která má technickou, provozní či organizační povahu, přičemž na poslední dva typy změn jsou uznány jen dva hodnotící subjekty. V oblasti registrace železničních vozidel a zapisování nových nebo oprava stávajících údajů do registru je za rok 2021 evidováno 14 569 záznamů v národním registru drážních vozidel. Jednalo se o registraci nových nákladních vagónů a dále zejména úkony spojené se změnou zápisu v registru z důvodu změny vlastníka, další nemalé procento

vyřízených žádostí bylo i z oblasti hnacích drážních vozidel a změn v zápisech speciálních drážních vozidel.

Neopominutelnou součástí náplně odboru drážních vozidel a ECM byla participace na tvorbě legislativních a technických předpisů, spolupráce na připomínkovém řízení v předpisových oblastech s ERA, Ministerstvem dopravy nebo ÚNMZ (normalizační komise). Tato činnost, často vykonávaná nad rámec pracovních povinností, je časově náročná, ale nezbytná.

Drážní úřad i v roce 2021 ověřoval technickou a odbornou způsobilost právnické osoby pro výkon technickobezpečnostních zkoušek (TBZ) podle § 60 vyhlášky 173, ale i pro zkoušky drážních vozidel podle § 43 odst. 4 zákona o dráhách. Celkem odbor drážních vozidel a ECM ověřil odbornou způsobilost u 7 právnických osob.

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

V průběhu roku 2021 byly doplňovány údaje do registru vozidel, a to typového registru železničních vozidel podle požadavků ERA s výjimkou tramvají, trolejbusů a vozidel metra (typový registr vozidel ERATV). Při jeho vedení je nezbytná komunikace registrační entity nejen s výrobcí vozidel, ale i s pracovníky Evropské železniční agentury, a to jak při přímém styku, tak i při školeních v rámci pracovní skupiny ERATV.

V roce 2021 se naplno rozběhl proces certifikací subjektů odpovědných za údržbu (ECM) již dle nového prováděcího nařízení Komise 2019/779, a to i pro vozidla jiných kategorií, než pouze nákladních vozů, jejichž certifikace byla povinná už od roku 2012 v návaznosti na požadavky Nařízení Komise (EU) č. 445/2011. Oproti roku 2020, kdy bylo vydáno pouhých 6 osvědčení ECM (včetně rozšíření certifikace), narostl v roce 2021 počet vydaných certifikátů na 21 a další certifikační procesy byly zahájeny s tím, že certifikáty budou (až po odstranění nedostatků zjištěných v rámci certifikačních auditů) vydány v roce 2022. Odbor drážních vozidel a ECM se v rámci řešení problematiky spojené s certifikacemi ECM již dle prováděcího nařízení Komise 2019/779 zúčastnil i několika „on line“ zasedání s ERA, kdy aktivně řešil např. otázky postupu při certifikacích subjektů odpovědných za údržbu speciálních vozidel, zejména dvoucestných bagrů, které jsou v tuzemských podmínkách v rámci Evropy atypické (většina členských států nepovažuje dvoucestné bagry jako železniční vozidla a tyto obvykle do certifikace ECM nespádají). Zároveň také proběhlo 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. Vyšlo také několik tiskových zpráv a článků

v odborných periodikách k tématu změn v certifikacích ECM. V roce 2021 bylo provedeno také 18 kontrol subjektů s již dříve vydaným osvědčením ECM v souladu s článkem 7, odst. 6 nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (v rámci ČR podle zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole) za účelem ověření, že tyto subjekty i nadále splňují kritéria stanovená přílohou III nařízení č. 445/2011. Nižší počet vykonaných kontrol tohoto typu ve srovnání s předchozím rokem, kdy jich bylo vykonáno 26, souvisí s částečným pozastavením vykonávání státních dozorů s ohledem na pandemii Covid 19, ale také s tím, že část subjektů certifikovaných ještě dle Nařízení Komise (EU) č. 445/2011 prošlo namísto pravidelné kontroly recertifikací již dle prováděcího nařízení Komise 2019/779.

Celkově lze hodnotit rok 2021 jako rok se zvýšeným počtem úkonů ve správním řízení, se zhruba stejným počtem 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, zaměřením vycházejícím z požadavků ERA na vytváření a vedení dalších nových dokumentů jako je např. národní referenční dokument NRD, referenční databáze dokumentů (RDD), databáze schválených subsystémů (kromě drážních vozidel) a prvků (ERADIS) nebo databáze národních bezpečnostních pravidel (NOTIF-IT).

Odbor se celý rok 2021 potýkal s personálními problémy, kdy se dlouhodobě nedařilo obsadit uvolněná místa. Přesto se i přes další omezení spojená s epidemiologickou situací dařilo vysokým nasazením zaměstnanců odboru plnit úkoly ve stanovených lhůtách. Prokázala se tak nezbytnost odpovídajícího kvalitního odborného personálu.

Pracovníci oddělení dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení zaznamenali v roce 2021 nárůst požadavků na schválení UTZ vydáním průkazu způsobilosti a to zejména nárůstem požadavků na vydání průkazů způsobilosti pro tlakové zařízení – vzduchojemy drážních vozidel.

Pracovníci oddělení pevných elektrických zařízení aktivně spolupracovali při uvádění do provozu a řešení problematiky UTZ elektrických. Jako příklad lze uvést účast na těchto akcích:

- Dětmárovice – Petrovice u Karviné - státní hranice PR, BC - (rekonstrukce koridorové trati),
- Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba, Žst. Prosenice - výh. Dluhonice,
- Elektrizace a zkapacitnění tratě Uničov (včetně) – Olomouc,
- Optimalizace trať. úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl.n.,

➤ OŘ Plzeň: Přípojky GSM-R, přípojky skříní BTS.

Pracovníci oddělení RID v oblasti vydávání nových průkazů způsobilosti (PZ) cisteren drážních vozidel a prodlužování platnosti PZ stávajících cisteren drážních vozidel v roce 2021 vydali 416 nových PZ UTZ cisteren drážních cisternových vozů a u 241 PZ UTZ byly prověřeny lhůty a výsledky prohlídek a zkoušek podle pododdílu 6.8.2.4 RID. Souběžně s touto činností byla kontrolována úplnost technických podkladů příslušných UTZ, kontrola a aktualizace příslušné databáze.

Drážní úřad, oddělení RID a svařování schválil 2 nové typy cisteren pro přepravu nebezpečných věcí podle pododdílu 6.8.2.3 RID a 1 typ konstrukčního typu armatury. A dále provádělo pravidelnou činnost prověřování způsobilosti výrobců k provádění svářečských prací podle odstavce 6.8.2.1.23 RID. Za rok 2021 byli prověřeni celkem 2 výrobci v rámci reauditu.

Celkově pro všechna technická zařízení – plynová, tlaková, zdvihací, dopravní a elektrická pevná zařízení bylo vydáno 6219 průkazů způsobilosti (včetně duplikátů) a ve srovnání s rokem 2020 (5424) jde o zvýšení o cca 15 %. Tento nárůst byl zejména způsoben zvýšeným počtem vydaných průkazů způsobilosti pro tlakové zařízení – vzduchojemy drážních vozidel. Lze konstatovat, že zvyšující se trend v počtech vydaných průkazů způsobilosti trvá již několikátým rokem za sebou.

V průběhu roku 2021 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. Prověřování však bylo negativně narušováno probíhající pandemií Covid-19. Prověřování pak bylo v některých případech subjekty oddalováno z důvodu strachu z nákazy, přesto došlo k navýšení tohoto prověřování oproti roku 2020 skoro o 50 %.

V 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, se počet těchto úkonů opět mírně zvýšil.

Došlo k nárůstu počtu zapsání změn do průkazů způsobilosti určených technických zařízení z důvodu jak technických, které byly vyvolány změnami na zařízeních, tak i administrativních.

Dalšími poměrně velmi časově náročnými činnostmi, kterými se odbor určených technických zařízení zabývá ve spolupráci s ostatními útvary Drážního úřadu, je vypracování stanovisek

pro vydávání osvědčení dopravce/provozovatele dráhy a stanovisek pro schválení typu nebo odchylky od schváleného typu drážního vozidla.

Podání jsou vyřizována ve správním řízení a spisové službě softwaru GINIS, který je na Drážním úřadu zaveden od roku 2009.

6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)

Výjimky, o nichž bylo rozhodnuto v souladu s článkem 15 směrnice (EU) 2016/798 (výjimky v systému certifikace subjektů odpovědných za údržbu (ECM)): novelou Zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, která vstoupila v platnost k 1. únoru 2022, byla stanovena výjimka z povinné certifikace ECM pro historická vozidla.

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

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

- V roce 2021 nově vydáno 15 osvědčení pro ECM a 3 osvědčení byla změněna.
- V roce 2021 nově vydáno 17 osvědčení pro funkce údržby a 4 osvědčení byla změněna.
- V roce 2021 obnoveno 0 osvědčení pro ECM.
- V roce 2021 obnoveno 1 osvědčení pro funkce údržby.
- V roce 2021 zrušeno 2 osvědčení pro ECM.
- V roce 2021 zrušeno 2 osvědčení pro funkce údržby.

Nedostatky, které NSA zjistilo při dohledu:

- Nejčastěji chybné či nedostatečné praktikování procesu analýzy a řízení rizik (firmy jej často vnímají jako obtěžující a zbytečně zatěžující krok, nechápou dostatečně jeho význam) a dále zjištění, že interní procesy společnosti sice správně fungují, ale jiným způsobem, než má společnost popsáno v interních předpisech.

- 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 2021 nebyly praktikovány žádné změny, ale z výsledků zjištění při činnosti dohledu vyplynulo doporučení, že do budoucna (tj. od roku 2022) bude vhodné při dohledu neprověřovat tolik nastavení systému údržby, pokud v něm od certifikačního auditu nenastaly změny, ale více se zaměřit na praktické fungování systému údržby a skutečné výstupy z prováděné údržby.

7. STROJVEDOUCÍ

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 22 středisek), byla Drážním úřadem akreditována jako školicí střediska pro výcvik strojvedoucích podle § 46o zákona o dráhách. V roce 2021 byly nově akreditovány 3 subjekty a 2 subjektům byla prodloužena platnost.

Změny strategie a postupu, které souvisí s procesem vydávání licencí strojvedoucím: V roce 2021 byla zahájeno prodloužení platností licencí strojvedoucích po 10 letech.

Zkoušky způsobilosti osob k řízení drážních vozidel: V průběhu roku 2021 probíhaly zkoušky jak k ověření všeobecné odborné způsobilosti nových uchazečů k získání licence strojvedoucího, tak i zkoušky k získání odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce. Od 1. ledna 2021 do 31. prosince 2021 bylo vydáno celkem 337 ks licencí strojvedoucího, 863 ks Průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce a 65 ks Průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na lanové dráze a to včetně změn a duplikátů. Jde o podobné počty jako v roce 2020. V roce 2021 bylo v počtu vykonaných zkoušek k získání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce zaznamenáno pokles oproti roku 2020. Tento pokles reaguje na změnu zákona o dráhách, která spočívala v tom, že licence strojvedoucího platí nejen na dráze celostátní a regionální, ale nově i na vlečce. V roce 2021 proběhlo 33 zkoušek s celkovým počtem 114 zkoušených s 88 % úspěšností. Počet vykonaných zkoušek k získání licence strojvedoucího byl nižší než v roce 2020, z důvodu pandemie covid-19. V roce 2021 proběhlo 59 zkoušek s celkovým počtem 484 zkoušených s 67 % úspěšností.

Akreditace právnické nebo fyzické osoby k poskytování školení: V roce 2017 vstoupila v platnost novelizace zákona o dráhách, která zavedla nový status akreditované právnické nebo fyzické osoby k poskytování školení pro činnosti související s provozováním dráhy a drážní dopravy (§ 46s zákon o dráhách). Tato akreditace byla následně novelou zákona o dráhách zrušena. Dále v roce 2021 probíhalo udělování akreditace k poskytování školení pro činnost strojvedoucího (§ 46o zákon o dráhách). Tuto akreditaci získalo 5 nových subjektů. Dle Rozhodnutí komise číslo 2011/765/EU ze dne 22. 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 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 nebylo v roce 2021 uděleno žádným zkoušejícím.

8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

8.1 PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY

- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře
- 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
- Zákon 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízeních o nich, kterým se ruší Zákon 200/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů
- 2011/765/EU: Rozhodnutí Komise ze dne 22. listopadu 2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES
- Prováděcí Nařízení Komise (ES) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009
- *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
- *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/700 ze dne 25. května 2020, kterou se*

mění směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu

- 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
- *Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/780 ze dne 12. června 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 445/2011 a prováděcí nařízení (EU) 2019/779, pokud jde o opatření k prodloužení platnosti některých osvědčení pro železniční subjekty odpovědné za údržbu a některá přechodná ustanovení kvůli pandemii COVID-19*
- 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) 2020/782 ze dne 12. června 2020, kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 a (EU) 2018/762, pokud jde o data jejich použitelnosti v návaznosti na prodloužení lhůty pro provedení směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ve vnitrostátním právu*
- 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) 2020/777 ze dne 12. června 2020, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/763, pokud jde o data použitelnosti a některá přechodná ustanovení v návaznosti na prodloužení lhůty pro provedení směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ve vnitrostátním právu*
- 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*
- *Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/781 ze dne 12. června 2020, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/545, pokud jde o data použitelnosti a některá přechodná ustanovení v návaznosti na prodloužení lhůty pro provedení směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ve vnitrostátním právu*
- *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) 2020/778 ze dne 12. června 2020, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2019/773, pokud jde o data použitelnosti v návaznosti na prodloužení lhůty pro provedení směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ve vnitrostátním právu*
- *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*

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

8.2 ZMĚNY ZÁKONA O DRÁHÁCH A JEHO PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠKY

PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY PROVÁDĚJÍCÍHO ZÁKONA O DRÁHÁCH

- Vyhláška č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška 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

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.

Tuto oblast 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. Nařízení Komise č. 352/2009 se může aplikovat na systémy vozidla a změny v rámci pokročilé fázi vývoje tak, jak je definováno v čl. 2 odst. 6 nařízení č. 402/2013.

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

9.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU

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

Za rok 2021 obdržel Drážní úřad 76 zpráv o posouzení bezpečnosti. Od 21. května 2015 Drážní úřad požaduje prohlášení bezpečnosti od navrhovatelů i na provozní a organizační změny.

Aby informace o klasifikaci konkrétní změny navrhovatelé byla transparentnější, Drážní úřad využil jejich povinnosti vypracovat tato prohlášení o bezpečnosti (čl. 16 CSM)

a diferencoval je v rozsahu požadavku řízení rizik na:

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

9.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

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

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

V roce 2021 nedošlo k revizi bezpečnostních pravidel (Metodický pokyn pro uplatňování prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009).

9.4 PODROBNOSTI O POKROKU V OBLASTI BEZPEČNOSTI

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

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

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

Protože Drážní úřad vydal pro stanovení kategorizace změn vlastní metodiku tak, aby navrhovatelům usnadnil pochopení celého procesu a pokud možno sjednotil základní pohledy na stanovování významnosti změn železničního systému, není víceméně rozdílu mezi uplatňováním CSM velkými a malými společnostmi. Nově příchozí spíše akceptuje požadavky než zavedená společnost, nicméně Drážní úřad si vymíní u každé žádosti o zavedení či změnu subsystému prověřovat i formální stav předané bezpečnostně relevantní dokumentace příbuzné k CSM. Pak, v případě nesrovnalostí, tuto problematiku s navrhovatelem řeší v rámci jednotlivých schvalovacích procesů a kontroluje případnou jejich nápravu. Současně má rovněž k dispozici navrhovatelem předané Zprávy 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 navrhovatelé vyjdou, jsou rozdíly vcelku minimální. Pro technické, provozní i organizační změny platí víceméně velmi podobný postup.

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

V současné době je stav uplatňování CSM ve stavu, kdy Drážní úřad částečně účinně zavedl aplikaci CSM u navrhovatele, který je žadatelem o nějaký úkon na Drážní úřad. 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 z ní související kontrolní činnost. Teprve až toto bude 100%, přistoupí k dalšímu kroku a to jakým způsobem se informace u navrhovatelů distribuují a sdílená rizika předávají apod.

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

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

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

Ne, takové informace k dispozici nejsou. Úsilí Drážního úřadu je nasměřováno zatím na to, aby navrhovatelé vůbec předali dokumenty příbuzné k CSM.

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

Metoda předávání PNB jednotlivých typů je funkční, nicméně je citlivá do jaké hloubky se navrhovatel rozhodne zacílit. Pokud je tato hloubka problematiky příliš povrchní, metoda nemůže správně fungovat. Hlavním kritériem navrhovatelů je vyhnout se externím placeným službám SPB (pokud nemají svého interního specialistu) a tomu je pak podřízené celé jejich hodnocení CSM. Vzhledem k tomu, že takové předpisy či normy v ČR neexistují, dostává této požadavek celý systém CSM do patové situace. Není zatím dostatek dat k tomu stanovit zda CSM pozitivně ovlivnila bezpečnostní situaci v železničním odvětví ČR.

Řádné využití konceptu významné změny nebo zneužití konceptu tak, aby se vyhnulo jmenovat nezávislý subjekt pro posuzování CSM (nedůvěra). Co se týká druhého případu, jaká je kvalita ukázky správné kontroly rizik vyplývajících z nevýznamných změn, pokud RU, IM a ECM

nevyužívají přílohu I CSM: Jak už 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 legislativně neexistují.

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

POPIS PROCESU STANOVENÍ VÝZNAMNOSTI ZMĚNY NAVRHOVATELEM

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

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

3) Vypracovat seznam všech dílčích změn vedoucích k dosažení uvažovaného záměru (deklarované změny) navrhovatelem. K vytvoření seznamu dílčích změn slouží přednastavená tabulka Analýza deklarované změny s ohledem na její dopad na bezpečnost (dále jen stanovení dopadu na bezpečnost), která je součástí zadní strany každého typu prohlášení navrhovatele o bezpečnosti (dále jen PNB) A, B, C, D a jejíž vyplněný vzor je v příloze 10 pro technické změny (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 (přihlednutí 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.

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

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

V roce 2021 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.

Železniční podniky zavedou své systémy 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 infrastruktury zavedou 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.

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

V praxi je nařízení 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

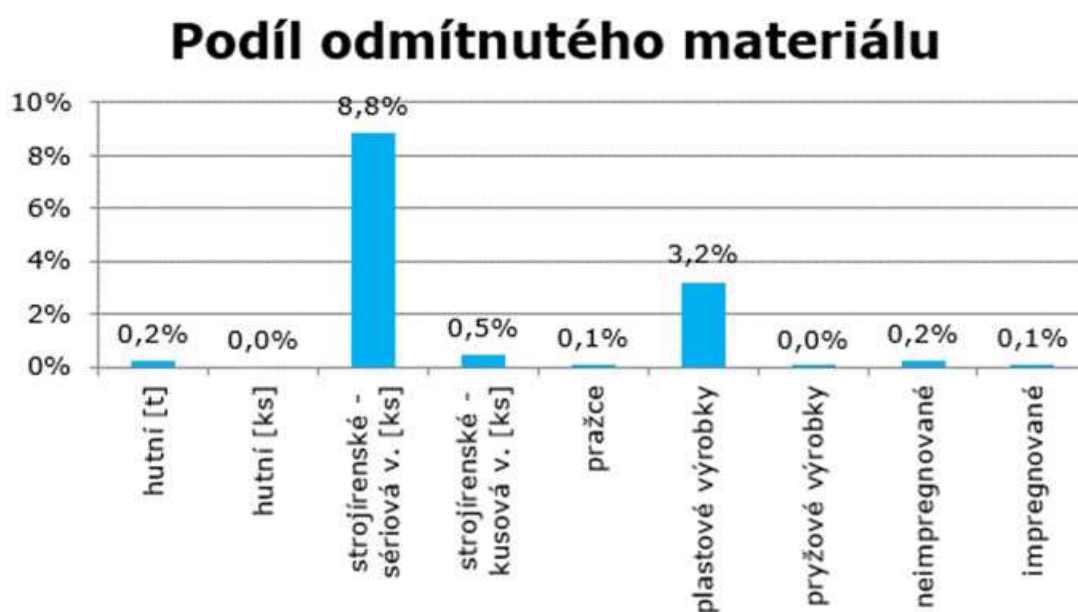
Provozovatelé dráhy a dopravci uplatňují Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 o společné bezpečnostní metodě sledování. V praxi je nařízení 1078 realizováno zejména formou tvorby a provádění plánů kontrol bezpečného provozování drážní dopravy a implementací poznatků vyplývajících z nařízení 1078 do interních předpisů. V případě zjištění nedostatků pak realizací nápravných opatření. Zpětná vazba je v jednotlivých výročních zprávách o bezpečnosti. Pro názornost zde uvádíme dva praktické příklady výstupů z výročních zpráv o bezpečnosti dopravců a jeden pro provozovatele dráhy.

Příklad 1 (zdroj SŽ)

Správa železnic 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 vyplynou z pracovních činností zaměstnanců smluvních stran, je zakotvena v uzavřených smlouvách. Se zaslanými 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“. V případě zavádění nových produktů a nákupu od dodavatelů má Správa železnic v souladu se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 o bezpečnosti železnic 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. Pro oblast automatizace a elektrotechniky je tato problematika zakotvena ve Směrnici SŽDC č. 34

a pro oblast traťového hospodářství ve Směrnici SŽDC č. 67. Pro stanovení úrovně stavebních prací jsou se smluvními partnery uplatňovány Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah a udělována osvědčení pro technologické využití traťových strojů k pracovnímu nasazení na tratích provozovaných Správou železnic. V oblasti traťového hospodářství byly za rok 2021 díky systému usměrňování rizik zadrženy neshodné výrobky v celkové hodnotě 34 mil. Kč. Podíl odmítnutých neshodných výrobků z celkového množství je znázorněn v následujícím grafu.

Graf 12 – podíl odmítnutého materiálu



U přejezdových zabezpečovacích zařízení probíhají aktivity pro zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, konkrétně instalace závorových břevien s LED diodami a instalují se kamerové systémy s automatickou detekcí přestupků. Provozní údržba probíhá v souladu s platnými interními předpisy, které pro jednotlivé technologie definují jednotlivé údržbové úkony a periodicitu provádění jednotlivých údržbových úkonů. V uplynulém období nebyly identifikovány bezpečnostní incidenty nebo nebezpečné poruchy, které by byly zapříčiněny chybami v systému údržby.

Správa železnic má dále zavedený systém centralizovaného řízení rizik. Příklady rizik s možným dopadem do železničního provozu s vazbou na infrastruktury jsou:

- Nesplnění povinností podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí.

- Nezajištění včasných záchranných a likvidačních prací.
- Nezajištění potřebné kvalifikační úrovně zaměstnanců, propadnutí odborné způsobilosti zaměstnanců.
- Podudržovanost infrastruktury.
- Nezajištění včasné implementace ERTMS/ETCS (neuvedení ERTMS (ETCS, popř. GSM-R) do provozu v souladu s Národním implementačním plánem nebo jinými požadavky, s negativním dopadem na bezpečnost železniční dopravy, možnost zvyšování traťové rychlosti a kapacitu dané trati).
- Neprovedení nebo nedoložení kontrol na železniční dopravní cestě.
- Nedostatečné zajištění financování a provádění opravných a údržbových prací.
- Jednorázové a okamžité zhoršení bezpečnosti provozu na železniční dopravní cestě (vlivem nepředvídatelných meteorologických jevů).
- Nedostatečné zajištění množství a kvality potřebných zásob, dílů a mechanizace - pro údržbu, opravy, příp. investice.
- Ohrožení životů a zdraví lidí (ohrožení životů a zdraví cestujících, zaměstnanců, pracovníků cizích právních subjektů působením naturogenních a antropogenních hrozeb).
- Nedostatečná specifikace požadavků na bezpečnost nového zařízení, příp. nedodržení požadavků dle kybernetického zákona.
- Atypická řešení v oblasti zabezpečovací a telekomunikační techniky.

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. V oblasti požární ochrany je přijata strategie reaktivního sledování vzniklých požárů zaměřená zejména na vyhodnocení okolností předcházejících vzniku a šíření požárů ve vztahu k objektům a prostorám Správa železnic, resp. na „dopravní cestě“ či v přímé souvislosti s ní. Závěry jsou vždy zveřejněny ve „Zprávě o stavu preventivní požární ochrany za příslušný rok“. Z dat a statistického sledování základních ukazatelů vzniklých požárů ve všech objektech a zařízeních železnice je možné vysledovat dlouhodobě nejvíce zatížené kraje popř. traťové úseky a adresně tak navrhnout uplatňování konkrétních organizačně-

technických opatření s cílem zabránit podobným událostem. V oblasti krizového řízení (řešení krizových situací a mimořádných událostí ve smyslu zákona č. 240/2000 Sb.) a kontinuity procesů je vytvářena nová metodika pro analýzu rizik. Na základě zpracované analýzy rizik, následným zpracováním a prováděním akčních plánů, budou snižovány dopady hrozeb na aktiva Správy železnic. V oblasti fyzické bezpečnosti byl v roce 2021 aktualizován předpis SŽ R6 Bezpečnostní řád Správy železnic, státní organizace, za účelem efektivnějšího naplňování bezpečnostních cílů organizace. Dále byl formálně nastaven standard fyzické ochrany objektů Správy železnic prostřednictvím interní dokument Směrnice SŽ SM07 Fyzická ochrana objektů Správy železnic, státní organizace, který ustanovuje bezpečnostní standard v závislosti na významu objektu pro dráhu. Zabezpečení objektů je realizováno kombinací systémů technické ochrany, mechanických zábranných prostředků a režimových opatření. Zároveň bylo systematicky připravováno školení provozních zaměstnanců týkající se bezpečnosti a ochrany měkkých cílů v souladu s metodikami Centra proti terorismu a hybridním hrozbám Ministerstva vnitra České republiky a Strategií boje proti terorismu České republiky.

Nastavený systém umožňuje účinné řízení bezpečnosti železničního systému během činností spojených s jeho provozem a údržbou, i včasné zjištění možných nesouladů, které by mohly vyústit v nehody, incidenty, nebezpečné situace nebo jiné nebezpečné jevy a rovněž umožňuje zlepšování celého systému řízení. Systému zajišťování bezpečnosti je u Správy železnic věnována náležitá pozornost.

Příklad 2 (zdroj GW Train Regio a.s.)

Proces sledování ve smyslu nařízení 1078 v prostředí GWTR je realizován následovně:

- Vedoucí oddělení bezpečnost a jakost definuje ve vztahu k příslušnému kalendářnímu roku priority a plány monitorování; strategie sledování je v kontextu času neměnná.
- Relevantní informace jsou shromažďovány na úrovni jednotlivých provozních středisek, popř. (mimořádné události) vedoucí oddělení bezpečnost a jakost.
- Vedoucí oddělení bezpečnost a jakost ve spolupráci s ředitelem příslušného úseku dané relevantní informace analyzuje a v případě potřeby:

Vypracuje akční plán (tehdy, mají-li zjištěné nedostatky povahu nepřijatelného nesouladu s obsahem systému zajišťování bezpečnosti; tím není vyloučena změna obsahu systému zajišťování bezpečnosti v případě, že se v rámci procesu sledování zjistí nedostatek tohoto systému – k tomu také část této výroční zprávy věnovaná soustavnému zlepšování systému

zajišťování bezpečnosti), zajišťuje realizaci tohoto akčního plánu a hodnotí účinnost opatření akčního plánu.

V kalendářním roce 2021 nebyl akční plán zpracován a přijat.

Jedná-li se o změny vyspělosti sektoru, jež by mohly mít vliv na porozumění, správné uplatňování CSM a zlepšení kvality dokladů, byly tyto v průběhu kalendářního roku 2021 zaznamenány a měly povahu změny obecně závazných právních předpisů v oblasti provozování drážní dopravy (nabytí platnosti zákona č. 426/2021 Sb. s účinností – dělenou – od 1. února 2022, použití přímo aplikovatelných pramenů práva Evropské unie v rozsahu IV. železničního balíčku). Tyto změny jsou však hodnoceny spíše jako pozitivní, tj. zvyšující míru porozumění a správného uplatňování CSM, k tomu srov. zejména § 35 odst. 2 písm. f), g), h) a i) zákona č. 266/1994 Sb. ve znění zákona č. 426/2021 Sb.

Strategie, priority a plány ke sledování činností jsou stanoveny následovně:

- Strategie sledování je petrifikována v čase, přičemž jednotlivé priority vycházejí z:

1) Výsledků auditu systému zajišťování bezpečnosti (sledují se ty fenomény, jež byly důvodem změn systému zajišťování bezpečnosti – dříve usměrněná rizika změnou systému zajišťování bezpečnosti, dále se sleduje dopad implementovaných změn systému zajišťování bezpečnosti z hlediska dosažení stanoveného účelu).

2) Věcné diverzifikace oblastí činnosti provozovatele drážní dopravy (technika, personál, služby apod.), kdy v rámci těchto oblastí jsou sledovány ukazatele (jevy) významné nebo podstatné z hlediska bezpečnosti (technický stav drážních vozidel a určených technických zařízení včetně správy vztažné dokumentace – záznamy aj., zdravotní a odborná způsobilost osob podílejících se na provozování drážní dopravy, evidence skutečně odpracované pracovní doby – rozvržení směn aj., hodnocení úrovně služeb poskytovaných provozovatelem drážní dopravy – vliv faktorů typu hluk, chlad, teplo na osoby atd.), a to jak samostatně, tak s přihlédnutím k ostatním takto sledovaným jevům společně (jaký vliv na bezpečnost v praxi má daný způsob usměrnění rizika v jiné oblasti činnosti provozovatele drážní dopravy – typickým příkladem je sledování dopadů fungování aplikace GW Stop na jednání členů doprovodu vlaku, u které muselo být usměrněno riziko potenciálního zanedbání ostatních bezpečnostních mechanismů ze strany osoby řídící drážní vozidlo při současném výlučném spoléhání se na funkce této aplikace).

3) Výsledků dalších interních kontrol a prověrek (tj. z dosavadních zkušeností), zejména pak v případě, kdy se v daném odvětví činnosti provozovatele drážní dopravy některé negativní jevy vyskytnou opakovaně.

4) Vlastních poznatků sdělených ze strany každé osoby zúčastněné na provozování drážní dopravy, jsou-li takto sdělené skutečnosti bezpečnostně relevantní a nelze-li je eliminovat nebo usměrnit jednoduše, typicky bez účasti třetí osoby nebo bez využití nástroje či přijetí opatření, jež je v podmínkách GWTR novým opatřením (např. institut hlášení strojvedoucího, jímž jsou oznámeny závady na infrastruktuře, v příčinné souvislosti se kterými mohou vznikat závady na drážních vozidlech GWTR – bezpečnostně relevantní porucha – sleduje se, zda provozovatel drážní dopravy dokázal s danou informací jako bezpečnostně relevantní naložit způsobem z hlediska cíle – usměrnění rizika – efektivním, tj. zda v přiměřeném čase došlo k odstranění dané závady, či přinejmenším k přenosu této informace z interní úrovně navenek, tj. vůči příslušnému provozovateli dráhy).

5) Závěrů z auditu dodavatelů (posouzení řádnosti a včasnosti plnění, absence vad plnění apod. – plnění jednotlivých zakázek dodavatelem, vhodnost další obchodní kooperace z hlediska bezpečnosti aj.).

6) Výsledků veřejnoprávní kontroly ze strany orgánů moci výkonné (státní dozor ze strany Drážního úřadu a dalších správních orgánů – zjištění příčiny protiprávního stavu a následná prevence jejího opětování).

7) Závěrů obsažených ve vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádných událostí.

- Plán sledování je vytvářen způsobem popsaným shora.

Provozovatel drážní dopravy GWTR dlouhodobě sleduje zejména:

- Počet mimořádných událostí s účastí GWTR, jejich druh a příčiny.
- Případy nesouladu systému zajišťování bezpečnosti s obecně závaznými právními předpisy (výsledky auditu systému zajišťování bezpečnosti).
- Počet závad drážních vozidel, jejich povahu a příčiny.
- Počet závad určených technických zařízení, jejich povahu a příčiny.
- Uplatnění nároků z titulu odpovědnosti za vady vůči dodavatelům GWTR.
- Počet pracovních úrazů, jejich povahu a příčiny.

Provozovatel drážní dopravy GWTR vnímá společnou metodu sledování jako vhodný nástroj ke zvýšení úrovně bezpečnosti systému zajišťování bezpečnosti, který vede k prevenci vzniku

nákladů spjatých s reparací majetkové a nemajetkové újmy vzniklých v příčinné souvislosti s porušením povinností při provozování drážní dopravy, popř. nákladů souvisejících s uplatněním nároků na smluvní pokuty ze strany objednatelů ve veřejné drážní osobní dopravě provozované za účelem plnění povinností se smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

Vrcholové vedení (představenstvo společnosti) má i s ohledem na své zákonné povinnosti při správě cizího majetku oprávněný zájem na předcházení vzniku škod; z hlediska tohoto cíle se společná metoda sledování jeví jako vhodný nástroj, jenž umožňuje tomuto vedení získat měřitelné údaje nezbytné pro vyhodnocení rizikových trendů, k jejichž eliminaci jsou následně přijata tímto vedením příslušná opatření.

Otázka bezpečnosti je i s ohledem na pravidla odpovědnosti provozovatele drážní dopravy za majetkovou a nemajetkovou újmu úzce spjata s hospodářským aspektem – nedojde-li k porušení zájmu chráněného zákonem (tedy narušení bezpečnosti), současně nejsou na straně GWTR generovány náklady související s náhradou takové újmy, poskytnutím zadostiučinění v penězích aj. Je přitom lhostejné, že GWTR je ze zákona povinně pojištěným subjektem, jednalo-li se o odpovědnost za škodu způsobenou provozováním drážní dopravy – případná povinnost pojistitele plnit z titulu pojistné smlouvy zpravidla má negativní dopad na majetkovou sféru GWTR v tom smyslu, že napříště náklady nesené GWTR na takové zákonné pojištění vzrostou.

Příklad 3 (zdroj CityRail, a.s.)

K informacím vyžadovaným NSA pro proces sledování je nutno uvést následující:

a) Dopravce CityRail, a.s. není přesvědčen o tom, že je proces sledování v sektoru správně nastaven a používán všemi zúčastněnými subjekty a to především z hlediska porozumění danému problému a možností jeho využití.

b) Dopravce stanovuje svou strategii pro sledování především s využitím proaktivního sledování fungování systému bezpečnosti, kdy se používá především nástroj v podobě pravidelných kontrol a dále na proaktivním sledování vybraných interních monitorovacích ukazatelů, které jsou nastaveny na základě znalostí systému a samy o sobě poskytují nástroj včasného varování před možným problémem. V neposlední řadě se při strategii sledování využívají závěry z mimořádných událostí a tyto se případně implementují do používaných postupů.

c) Pravidelné sledování požadavků a problémů plynoucích z implementace TSI-OPE je zatíženo nevhodným národním prostředím, kdy některé požadavky plynoucí z implementace TSI-OPE, které má řešit dopravce, jsou řešeny z pozice manažera infrastruktury nebo naopak

a dále tím, že není v českém právním řádu provedena důsledná implementace příslušných směrnic a nařízení EU;

d) Součástí vlastní denní činnosti je pravidelné sledování zdrojů a jejich disponibility pro zajištění provozu a nutné pokrytí známých a identifikovaných rizik. V této části proces sledování funguje zcela spolehlivě.

e) Aktuálně neexistuje žádná obecná platforma na sdílení informací pro účely řízení rizik mezi zúčastněnými subjekty. Na tuto věc bylo již vícekrát poukazováno v rámci doručených bezpečnostních doporučení. Neexistuje ani platforma pro výměnu bezpečnostně relevantních dat a informací mezi jednotlivými bezpečnostně významnými účastníky železničního oboru.

f) Kombinované použití bezpečnostních metod sledování a řízení změn dle nařízení 1078 resp. 402 je sice vhodným nástrojem pro zvýšení úrovně systému bezpečnosti, avšak je v praxi obtížně použitelné, viz bod e) výše. Kombinované použití obou metod je aplikovatelné pouze v případě, že ke zjištění nesouladu (nového rizika) dojde rámci jednoho subjektu a jeho dopady nebo jeho možnost řízení je také pouze u tohoto subjektu. Pokud není tato podmínka splněna, není možné integraci těchto nástrojů využít z důvodu neexistující platformy pro vzájemnou výměnu informací a vzájemné koordinované řízení rizik.

g) Bezpečnostní metoda sledování je nutný prvek řízení každé firmy bez ohledu na oblast jejího působení a slouží k naplňování cílů dané firmy. Popis společné bezpečnostní metody dle nařízení 1078 je však popsán příliš abstraktně a neexistuje k němu žádný použitelný příklad jak s touto metodou nakládat, přestože její správné využití by bezpochyby posunulo úroveň bezpečnosti celého sektoru výrazně výše. Nedílnou součástí zvyšování úrovně bezpečnosti je bohužel poznání, že bezpečnost něco stojí, proto je tento nástroj hlavně vnímán pouze jako plnění zákonné povinnosti.

h) Proces sledování odhalí dříve či později slabé stránky v každé firmě. Aby bylo zabráněno stagnaci a rozpadu zřízených struktur je nutné tento proces zavést a pravidelně jej řešit a to na úrovni vrcholných manažerů. Pro zlepšení nedostatků slouží akční plány, je však otázkou, zda je nutné vše precizně administrovat a samostatně vyhodnocovat. Je v zájmu rozvoje každé firmy zavést účinné procesy sledování a pokud možno tyto procesy zjednodušit a sledovat vývoj. Velkou roli zde hraje provedení auditu, ideálně nestrannou osobou, která může přinést zcela nový pohled na sledování dalších oblastí.

i) Pokud je proces sledování správně nastaven a průběžně sledován, je možné včas odhalit nebezpečí a na základě toho přijmout příslušná opatření proti vzniku nežádoucích stavů jako je mimořádná událost. V tomto ohledu je však také nutné mít k dispozici dostatek informací a tyto

informace vzájemně sdílet, což bohužel není aktuálně v ČR vůbec funkční, viz informace uvedené pod písmenem e).

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.

ZÁVĚR

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí bezpečnost železničního provozu a provozování železničních drah v České republice za rok 2021. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice do národních právních předpisů.

Drážní úřad za rok 2021 splnil svůj plán v oblasti státních dozorů za účelem prověření správné funkce bezpečnosti a v roce 2022 bude pokračovat ve vykonání kontrolních činností u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

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

© Drážní úřad 2022

Wilsonova 300/8

121 06 Praha 2 – Vinohrady

www.ducr.cz

www.facebook.com/drazni.urad

PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2021

Evidenční přehled o nehodách za rok 2021 - 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 2021

Evidenční přehled o nehodách za rok 2021			
1.1a. Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod.			
N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		4
N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		8
N02	Vykolejení vlaku		2
N031	Nehody na úrovňových přejezdech bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži		8
N032	Nehody na úrovňových přejezdech se zabezpečovacím zařízením ovládaným obsluhou		0
N033	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky bez závor		30
N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závorami		5
N035	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky, závorami a s kolejovým zabezpečovacím zařízením, kterým se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém dovolující vlaku pokračovat pouze v případě, kdy je úrovňový přejezd na straně uživatele pozemní komunikace zabezpečen a nenarušen.		2
N04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		45
N05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		4
N06	Jiné nehody		5
2.2a. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		7
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		0
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		1
SS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SS02	Vykolejení vlaku		0
SS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
SS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
SS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SS06	Jiné nehody		0
2.4a. Celkový počet vážně zraněných uživatelů úrovňových přejezdů rozdělený do následujících kategorií.			
LS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
LS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
LS02	Vykolejení vlaku		0
LS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		32
LS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
LS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
LS06	Jiné nehody		0
2.5a. Celkový počet vážně zraněných nepovolaných osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovňových přejezdů, rozdělený do následujících kategorií.			
US011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
US012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
US02	Vykolejení vlaku		0
US03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
US04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		28
US05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
US06	Jiné nehody		0
2.6a. Celkový počet ostatních vážně zraněných osob rozdělený do následujících kategorií.			
OS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OS02	Vykolejení vlaku		0
OS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OS06	Jiné nehody		0
2.7a. Celkový počet jiných osob na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií.			
OSP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OSP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OSP02	Vykolejení vlaku		0
OSP03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OSP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OSP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSP06	Jiné nehody		0

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 úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OSE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		2
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		1
PK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
PK02	Vykolejení vlaku		0
PK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
PK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
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		3
SK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SK02	Vykolejení vlaku		0
SK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
SK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		2
SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SK06	Jiné nehody		0
3.4a. Celkový počet usmrcených uživatelů úrovních přejezdů rozdělený do následujících kategorií.			
LK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
LK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
LK02	Vykolejení vlaku		0
LK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		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 nepovolanců osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovních přejezdů, rozdělený do následujících kategorií.			
UK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
UK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
UK02	Vykolejení vlaku		0
UK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
UK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		11
UK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
UK06	Jiné nehody		0
3.6a. Celkový počet ostatních usmrcených osob rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OK02	Vykolejení vlaku		0
OK03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OK06	Jiné nehody		0
3.7a. Celkový počet jiných osob usmrcených na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKP02	Vykolejení vlaku		0
OKP03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OKP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OKP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKP06	Jiné nehody		0

3.8a. Celkový počet jiných osob usmrčených mimo nástupiště rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKE02	Výkolejení vlaku		0
OKE03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OKE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
OKE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKE06	Jiné nehody		0
1.3a. 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.		161
N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama		16
4.1a. Celkový počet původců mimořádných událostí rozdělený do následujících kategorií.			
I01	Lomy kolejnic.		0
I02	Výbočení koleje a ostatní nespojivosti koleje.		0
I03	Selhání návěstních systémů		0
I04	Projatá návěstidla zakazující jízdu.		174
I041	Projatí návěstidla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		45
I042	Projatí návěstidla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		129
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	460 137 027
C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč	996 642
C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč	934 043
C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut	55 448
C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut	21 992
6. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti dráhy a jejího uplatňování			
6.1 Zabezpečovací zařízení			
TP01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení		19,44%
TP02	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení		0,58%
TP03	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení		0,16%
T01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení		6,65%
TT01	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení		0,00%
TT02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení		0,00%
TT03	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti		0,00%
T02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti		0,00%
6.2 Počet úrovnových křížení			
T03	Celkový počet úrovnových křížení (aktivních i pasivních)		8 056
T06	Celkový počet aktivních úrovnových křížení (se zabezpečovacími zařízeními)		4 337
T07	Ovládaným automaticky jízdu s výstražnými světly a bez závor		2 136
T081	Ovládaným automaticky jízdu se závorami a výstražnými světly		1 467
T10	Ovládaným automaticky jízdu se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.		2
T15	Ovládaným obsluhou		732
T14	Celkový počet pasivních úrovnových křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).		3 719
8. Referenční data dopravy a infrastruktury			
R05	Počet vlakových kilometrů v osobní dopravě	million vlakových kilometrů	136,307
R06	Počet vlakových kilometrů v nákladní dopravě	million vlakových kilometrů	37,587
R02	Počet osobních kilometrů	million osobních kilometrů	6 820,200
R07	Počet nákladních tunokilometrů	million tunokilometrů	34 536,731
R08	Počet kilometrů tratí (u víceokružných tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km	9 579,882
R03	Počet kilometrů kolejí (započítává se každá kolej víceokružné železniční tratě).	km	15 391,437

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

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

Seznam vyloučených tratí:

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

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

2a	Celková délka tratí [km]	31,301
----	--------------------------	--------

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	776
3d	Jiné stanice	1.909

4. Licence strojvedoucích (na konci roku)

4a	Celkový počet platných evropských licencí vydaných v souladu s TDD	9.711
4b	Počet nově vydaných evropských licencí (první vydání)	337

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

5a	První schválení - celkem	3
5aa	Drážní vozidla	0
5ab	Lokomotivy	0
5ac	Tažená osobní vozidla	0
5ad	Ucelená jednotka	0
5ae	Speciální vozidla	3
5b	Dodatečné schválení - celkem	96

5ba	Vagón	0
5bb	Lokomotivy	10
5bc	Tažená osobní vozidla	0
5bd	Ucelená jednotka	0
5be	Speciální vozidla	86
5c	Schválení typu - celkem	3
5ca	Vagón	0
5cb	Lokomotivy	0
5cc	Tažená osobní vozidla	0
5cd	Ucelená jednotka	0
5ce	Speciální vozidla	3
5d	Schválení udělená po modernizaci nebo obnově - celkem	8
5da	Vagón	0
5db	Lokomotivy	2
5dc	Tažená osobní vozidla	0
5de	Ucelená jednotka	0
5df	Speciální vozidla	6

6. Vozidla vybavená ERTMS (na konci roku)

6a	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS	145
6b	Hnací vozidla včetně vlakových souprav – bez ERTMS	2.618

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

7a	Pracovníci FTE, kteří se podílí na osvědčení o bezpečnosti	4
7b	Pracovníci FTE, kteří se podílí na schvalování vozidel	8
7c	Pracovníci FTE, kteří jsou zapojeni do dohledu	85
7d	Pracovníci FTE, kteří se podílí na jiných úkolech týkajících se železnic	87

PŘÍLOHA C – ZAVEDENÍ NOVÉHO SYSTÉMU PROVÁDĚNÍ STÁTNÍCH DOZORŮ DRÁŽNÍM ÚŘADEM

Postup dohledu podle Článku 3 Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012 (dále jen „nařízení“):

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

1. VŠEOBECNĚ

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

2. ZAVEDENÍ STRATEGIE A PLÁNU (PLÁNŮ) DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

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

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

HLAVNÍ BODY DOHLEDOVÉ STRATEGIE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

1. Základní informace

2. Cíl

3. Zásady

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

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

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

4. Mechanismy dohledu

a. Správa a řízení

b. Zaměstnanci

5. Úrovně rizika v členském státě

6. Strategické priority dohledu

a. Systémy řízení bezpečnosti

b. Spolupráce s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány

c. Nejvyšší priority dohledu

d. Sekundární priority dohledu

7. Techniky dohledu

8. Jak jsou konstruovány plány dohledu

9. Prosazování

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

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

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

4. PROVÁDĚNÍ ČINNOSTÍ DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

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

5. VÝSLEDKY ČINNOSTÍ DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

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

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

6. PŘEZKUM ČINNOSTÍ DOHLEDU

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

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

PŘÍLOHA D – BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU PRO ROK 2021

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

Krátkodobé bezpečnostní cíle:

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

Dlouhodobé bezpečnostní cíle:

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

Obrázek 1 – systém bezpečnosti Drážního úřadu (SMS)

