



CRDUX00MP7ZO

DUCR-45503/24

VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2023

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

Vypracoval: Ing. Petr Burian

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

Datum: 27. září 2024

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

máme za sebou téměř dva roky platnosti novelizovaného zákona o dráhách, který zavedl monitoring licencí strojvedoucích spolu se sankčním systémem při porušení jejich povinností a transponoval do naší legislativy evropská nařízení čtvrtého železničního balíčku. Od listopadu 2023 vstoupila v platnost další novela, která adaptovala český vnitrostátní právní řád na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě a zavedla dlouho diskutované ustanovení upravující přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy. Postupně tak došlo ke změnám v obsahu a hloubce agend Drážního úřadu, které ke konci roku umocnila změna stavebního zákona a s ní související převod veškerých stavebních řízení na nově vzniklý Dopravní a energetický stavební úřad.

Zásadním milníkem roku 2023 bylo říjnové vytvoření pracovní skupiny ETCS pod vedením Drážního úřadu. Blížící se zavedení výhradního provozu ETCS od ledna 2025, nízká spolehlivost jeho testovacího provozu na trati Olomouc – Uničov a nekomunikace v rámci sektoru byly hlavním důvodem jejího vzniku. Pracovní skupina expertů se od té doby schází pravidelně nejen pod vedením Drážního úřadu, ale také pod vedením ministra dopravy. Díky velkému zapojení všech jejích členů se daří eliminovat nedostatky systému, který jednoznačně směřuje ke spuštění výhradního provozu na vybraných úsecích koridorových tratí od ledna 2025. To bude znamenat zásadní zvýšení bezpečnosti na české železnici.

Rok 2023 potvrdil přetrvávající trendy českého železničního sektoru. Klesající počet evidovaných platných licencí strojvedoucích, mírně stoupající počet dopravců, vysoký počet železničních nehod v čele se střety na přejezdech překvapivě doplnil pokles počtu projetých návěstí zakazujících jízdu, který podle údajů provozovatelů drah a dopravců meziročně klesl o 44 na 132 případů. Počet usmrcených osob při vážných nehodách se bohužel dostal na číslo 30, což je o 8 více, než v roce 2022, ale zároveň o 5 méně, než v roce 2021.

Pověření pracovníci Drážního úřadu vykonali v roce 2023 celkem 1083 státních dozorů, což znamená nárůst oproti roku 2022 o 18,75 %.

Děkuji všem zaměstnancům, kteří svojí každodenní prací pomáhají vytvářet bezpečnější železnici.

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

doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.



REFERENČNÍ DOKUMENTY

Název dokumentu
Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“)
Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)
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 (dále jen „zákon o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře“)
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 376/2006“)
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 173/1995“)
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 177/1995“)
Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 ze dne 16. listopadu 2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu (dále jen „nařízení 1078/2012“)
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 402/2013“)
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 2018/761“)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“)
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 2018/762“)
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 (dále jen „nařízení 2018/763“)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/643 ze dne 18. dubna 2018 o statistice železniční dopravy (dále jen „nařízení 2018/643“)
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 (dále jen „nařízení 2019/779“)
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (dále jen „směrnice 2016/798“)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (dále jen „nařízení 2016/796“)
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (dále jen „směrnice 2016/797“)

OBSAH

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU	1
REFERENČNÍ DOKUMENTY	2
OBSAH	4
ZKRATKY	6
ÚVOD	9
1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE.....	10
1.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK.....	10
1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY.....	10
1.3 SHRNUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI.....	12
1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ	12
2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI.....	13
2.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ	13
2.2 VÝVOJ TRENDŮ SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH UKAZATELŮ.....	16
2.3 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ.....	19
3. DOZOR.....	30
3.1 STRATEGIE, PLÁN A ROZHODOVÁNÍ.....	30
3.1.1 ZDROJE INFORMACÍ A HLAVNÍ VSTUPY POUŽÍVANÉ PRO STANOVENÍ STRATEGIE A PLÁNU V OBLASTI DOZORU	30
3.1.2 KONKRÉTNÍ KONTROLNÍ ČINNOSTI	30
3.1.3 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU.....	34
3.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE.....	35
3.3 ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)	35
3.4 ZPĚTNÁ VAZBA.....	36
4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ.....	36
4.1 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM SE SÍDLEM V ČR	36
4.2 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM JINÝCH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU	37
4.3 OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY	38
4.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY.....	38
4.5 VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI NSA A PROVOZOVATELI DRÁŽNÍ DOPRAVY.....	39
4.6 PROCESNÍ PROBLÉMY	39
4.7 ZPĚTNÁ VAZBA.....	39
5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL.....	40
6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)	41
7. STROJVEDOUCÍ.....	42
8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	43
8.1. PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY.....	43
8.2. ZMĚNY ZÁKONA O DRÁHÁCH A JEHO PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠKY	45

9. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK.....	47
9.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU	48
9.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN.....	48
9.3 REVIZE VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ (NSR) S CÍLEM ZOHLEDNIT NAŘÍZENÍ O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK.....	48
9.4 PODROBNOSTI O POKROKU V OBLASTI BEZPEČNOSTI.....	49
10. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVEDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU.....	53
11. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SMS (SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI)	54
12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SLEDOVÁNÍ.....	55
13. KULTURA BEZPEČNOSTI.....	58
ZÁVĚR	61
PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2023.....	62
PŘÍLOHA B – POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY ZA ROK 2023	68
PŘÍLOHA C – BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU PRO ROK 2024	70
PŘÍLOHA D – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRÁŽNÍHO ÚŘADU.....	74
PŘÍLOHA E – SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	75

ZKRATKY

ACRI	Association of Czech Railway Industry (Asociace podniků českého železničního průmyslu)
AdCo	Administrative Cooperation Groups (Evropská spolupráce v oblasti dozoru nad trhem probíhá prostřednictvím neformálních skupin orgánů dozoru nad trhem, nazývaných skupiny správní spolupráce)
BD	Bezpečnostní doporučení
BP	Bezpečnostní prvek
COTIF	FR: Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (Convention concerning International Carriage by Rail - Úmluva o mezinárodní železniční přepravě)
CSI	Common Safety Indicators (Společný bezpečnostní ukazatel)
CST	Common Safety Target (Společný bezpečnostní cíl)
CSM	Common Safety Method (Společné bezpečnostní metody)
ČD	České dráhy, a.s.
ČIA	Český institut pro akreditaci
ČR	Česká republika
ČSN	Česká státní norma
DI	Drážní inspekce
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DS	Dílčí systém
DÚ	Drážní úřad
DV	Drážní vozidlo
ECM	Entities in charge of maintenance (Subjekty odpovědné za údržbu)
EOV	Elektrický ohřev výměn
EP a R	Evropského parlamentu a rady
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (z francouzštiny „Veřejná instituce železniční bezpečnosti“)
ERA	European Union Agency for Railways (Evropská agentura pro železnici)
ERAIL	European Railway Accident Information Links (Evropská databáze informací o železničních nehodách)
ERTMS	European Railway Traffic Management System (Systém řízení železniční dopravy v Evropě)
ES	Evropská směrnice
ETCS	European Train Control System (Evropský vlakový zabezpečovací systém)

EU	Evropská unie
FMEA	Failure Modes and Effects Analysis (Analýza možného výskytu a vlivu vad)
FTA	Fault tree analysis (Analýza stromu poruchových stavů)
FTE	Full Time Equivalent (Ekvivalent plného pracovního úvazku)
GPK	Geometrické parametry koleje
GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway (globální systém pro mobilní komunikace (GSM) pro železniční aplikace)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IM	Infrastructure Manager (Provozovatel dráhy)
IOD	Interoperability Directive (Směrnice o interoperabilitě)
IOP	Interoperabilita
ITTAB	Mezinárodní sdružení dozorových orgánů lanových drah
IZS	Integrovaný záchranný systém
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
JOB	Single safety certificate (Jednotné osvědčení o bezpečnosti)
KN	Katastr nemovitostí
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
MLS	Monitoring licencí strojvedoucích
MU	Mimořádná událost
NIB	Vnitrostátní inspekční orgán
NoBo	Notified Body (Oznámený subjekt)
NSA	National Safety Authority (Vnitrostátní bezpečnostní orgán)
NSR	National Safety Rule (Vnitrostátní bezpečnostní předpis)
ODV	Odbor drážních vozidel
OJEU	The Official Journal of the European Union (Úřední věstník Evropské unie)
OPD	Operační fond doprava
OŘ	Oblastní ředitelství
OSS	One-Stop Shop
PHS	Pohyblivý hrot srdcovky
PO	Provozní obvod
PoE	Pool of expert (Skupina odborníků)
PRM	Technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with reduced mobility (Technické specifikace pro interoperabilitu, které se týkají bezbariérového přístupu evropského

železničního přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace)

PZM	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RDD	Reference Document Database (Referenční databáze dokumentů)
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RSD	Railway Safety Directive (Směrnice bezpečnosti na železnicích)
RU	Railway Undertaking (Provozovatel drážní dopravy)
SAF	Bezpečnost
SD	Státní dozor
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SMS	Safety management systém (Systém řízení bezpečnosti)
SO	Stavební objekt
SPB	Subjekt pro posuzování bezpečnosti
SRD	Single Rules Database (Databáze národních bezpečnostních pravidel)
SRV	Síť radiová vlaková
SSV	Stavební správa východ
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDD	Train Drivers Directive (Směrnice strojvedoucích)
TEN-T	Trans-European Transport Networks (Transevropská dopravní síť)
TSI	Technical Specification for Interoperability (Technické specifikace pro interoperabilitu)
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UIC	FR: „Union Internationale des Chemins de fer – UIC“, AJ: „International Union of Railways“ (Mezinárodní železniční unie)
ÚNMZ	Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví
UTK	URZAD TRANSPORTU KOLEJOWEGO – Úřad železniční dopravy v PL
UTZ	Určená technická zařízení
UTZ/E	Určená technická zařízení elektrická
VB	Výpravní budova
ZPB	Zpráva o posouzení bezpečnosti
ŽP	Železniční přejezd
ŽST	Železniční stanice

ÚVOD

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách vstoupil v účinnost k 1. lednu 1995, kdy k tomuto datu také vznikl Drážní úřad. Cílem Drážního úřadu byl výkon činnosti drážního správního úřadu v oblasti železnice. Po vstupu České republiky do Evropské unie a postupným přejímáním evropského práva do české legislativy, se činnost Drážního úřadu postupně rozšiřovala a v současné době plní roli vnitrostátního bezpečnostního úřadu v České republice pro oblast železnice. Jedním z úkolů úřadu je zpracování výroční zprávy o činnosti za rok 2023, 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 2016/798.
- f) Zkušenostech dopravců a provozovatelů drah s uplatňováním příslušných CSM.

Zpráva vychází z ustanovení článku 19 směrnice 2016/798, který byl do legislativy České republiky transponován § 55 odst. 8 zákona o dráhách a § 6 vyhlášky 376/2006.

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici za uplynulé období roku 2023.

Údaje ve výroční zprávě o činnosti Drážního úřadu vycházejí z jednotlivých výročních zpráv o bezpečnosti dopravců a provozovatelů dráhy celostátní a regionálních drah, ze zkušeností Drážního úřadu a dalších subjektů. Provozovatelé celostátní nebo regionální dráhy a dopravci s platnou licencí na dráze celostátní nebo regionální jsou povinni předložit do 31. května příslušného kalendářního roku Drážnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy za uplynulý kalendářní rok.

Celkový počet dopravců, kteří mohli v roce 2023 provozovat drážní dopravu na celostátní, nebo regionální dráze je celkem 133 (99 českých, 15 zahraničních a 19 provozujících dopravu pouze do pohraniční přechodové stanice). Zde Drážní úřad vnímá jistou stagnaci ve zvyšování počtu nových dopravců. Drážní úřad udělil v roce 2023 celkem 6 licencí k provozování drážní dopravy na celostátní nebo regionální dráze.

Organizační schéma Drážního úřadu je uvedeno v příloze D.

Vyroční 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 2023 své vytyčené cíle v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti.

V roce 2024 má Drážní úřad v plánu pokračovat v činnosti přípravy společných bezpečnostních cílů ve smyslu § 55 odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách a také řešit problematiku počtu mimořádných událostí.

1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY

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

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

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

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

- A. Dlouhodobě probíhá modernizace tranzitních železničních koridorů a dalších tratí zařazených do systému TEN-T, železničních uzlů a modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému. Modernizace tranzitních železničních koridorů v ČR spadá pod působnost SŽ. Práce probíhají i na zrychlení průjezdu některých železničních uzlů a tratí zařazených do systému TEN-T. Na těchto tratích je zajišťována interoperabilita, kdy se jedná především o výstavbu digitálního rádiového systému GSM-R. V rámci čerpání investic byly využity dotace z prostředků SFDI, OPD a fondů EU.
- B. V rámci evropských standardů je realizována implementace GSM-R a ETCS podle implementačního plánu ERTMS. Systém ETCS již byl aplikován na několika tratích a aplikace na další traťové úseky jsou již v přípravě. Drážní úřad jako bezpečnostní autorita pro železnici vytvořil pracovní skupinu ETCS s cílem naplnit plány NIP a zahájit výhradní provoz na plánovaných koridorech pod dohledem ETCS od 01.01.2025. Pracovní

skupina je koordinována napříč sektorem dopravy. V rámci zajištění plánu dle NIP byl již od 01.12.2023 na trati Olomouc – Uničov zaveden výhradní provoz, ze kterého jsou získávány cenné poznatky a referenční data.

- C. Investice, které byly vynakládány na opravy železniční dopravní cesty, měly za cíl zvýšit traťovou rychlost. Zahrnovaly především oblasti výměny železničního svršku, zvýšení úrovně zabezpečení přejezdů, opravy mostů a propustků, dále probíhaly opravy nástupišť a osvětlení zastávek.
- D. Dalšími významnými investičními prvky byly investice do rozvoje příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů. Velký zřetel se věnuje problematice zabezpečení přejezdů a bezpečnosti cestujících jak za jízdy vlaku, tak v železničních stanicích a zastávkách.
- E. V průběhu roku 2023 probíhala stavební činnost nejen na tranzitních železničních koridorech, ale i ostatních tratích.
- F. Je posilována funkce Evropské agentury pro železnice (ERA), která zavedla jednotné povolení typu vozidla a jednotné osvědčení o bezpečnosti železničních podniků.
- G. Cílem Drážního úřadu je i nadále dosahovat celoodvětvového přístupu k osvědčení o bezpečnosti v odvětví železniční dopravy na základě stávajících přístupů provozovatelů infrastruktury a železničních podniků v rámci evropské normy.
- H. Průběžně je posilována úloha Evropské agentury pro železnice v oblasti bezpečnosti železniční dopravy, zejména pokud jde o její dohled nad národními bezpečnostními opatřeními přijatými vnitrostátními bezpečnostními orgány a jejich postupnou harmonizací.
- I. Zjednodušují se pravidla pro intermodální přepravu nebezpečného zboží za účelem zajištění interoperability mezi různými druhy dopravy.
- J. Z důvodu dlouhodobě vyššího počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech, vyplývajících z analýzy mimořádných událostí, pokračovaly i v roce 2023 ze stran některých provozovatelů dráhy, dopravců a nezávislých státních institucí (např. Drážní inspekce) preventivní programy pro bezpečné chování veřejnosti na železničních přejezdech. Je nutné podotknout, že vyšší počet nehod na železničních přejezdech je třeba spatřovat i v důsledku stále se zvyšujícího nárůstu objemu silniční dopravy. A i když je odpovědnost za vznik nehod téměř vždy na straně řidičů silničních vozidel, je této problematice ze strany provozovatelů dráhy, Ministerstva dopravy, Drážního úřadu i ostatních institucí věnována značná pozornost s cílem snižování počtu úrovnových železničních přejezdů a vybavování železničních přejezdů vyšším stupněm zabezpečení.

1.3 SHRUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI

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

1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ

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

ERA je od 16. června 2019 odpovědná za vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti, pokud oblast činnosti zahrnuje více než jeden členský stát, který do uvedeného data transponoval směrnici 2016/798.

Drážní úřad si pro další období vytyčil tyto hlavní priority:

- Průběžně analyzovat závěry z vykonaných státních dozorů a bezpečnostních doporučení, které vydává Drážní inspekce jako výsledek z šetření mimořádných událostí, s cílem zobecnit rizikové události a místa a následně zajistit příslušné úpravy předpisů, norem a technologických postupů.
- Analyzovat výskyt mimořádných událostí a na základě následných státních dozorů stanovit bezpečnostní doporučení k omezení jejich výskytu (projetá návěst stůj, nehody na přejezdech).
- Ověřovat technický stav drážních vozidel a předepsané technické kontroly a revize UTZ u hnacích a tažených drážních vozidel u dopravců.
- Provádět audity u držitelů ECM na systém provádění údržby s cílem jeho ověření a fungování podle prováděcího nařízení 2016/779.
- Udržet trend zvyšování počtu výkonů státních dozorů.
- Uzavřít dohody s dalšími NSA – Německo (EBA) a Rakousko.
- Digitalizovat agendy Drážního úřadu.
- Vytvořit anglickou mutaci webových stránek Drážního úřadu.

2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI

2.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ

Ve smyslu směrnice 2016/798, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod, která byla do české legislativy transponována vyhláškou 376/2006, bylo v roce 2023 zaevidováno:

- počet nehod: 94;
- počet nehod s vážnými následky na zdraví osob: 65;
- Počet usmrčených osob: 30.

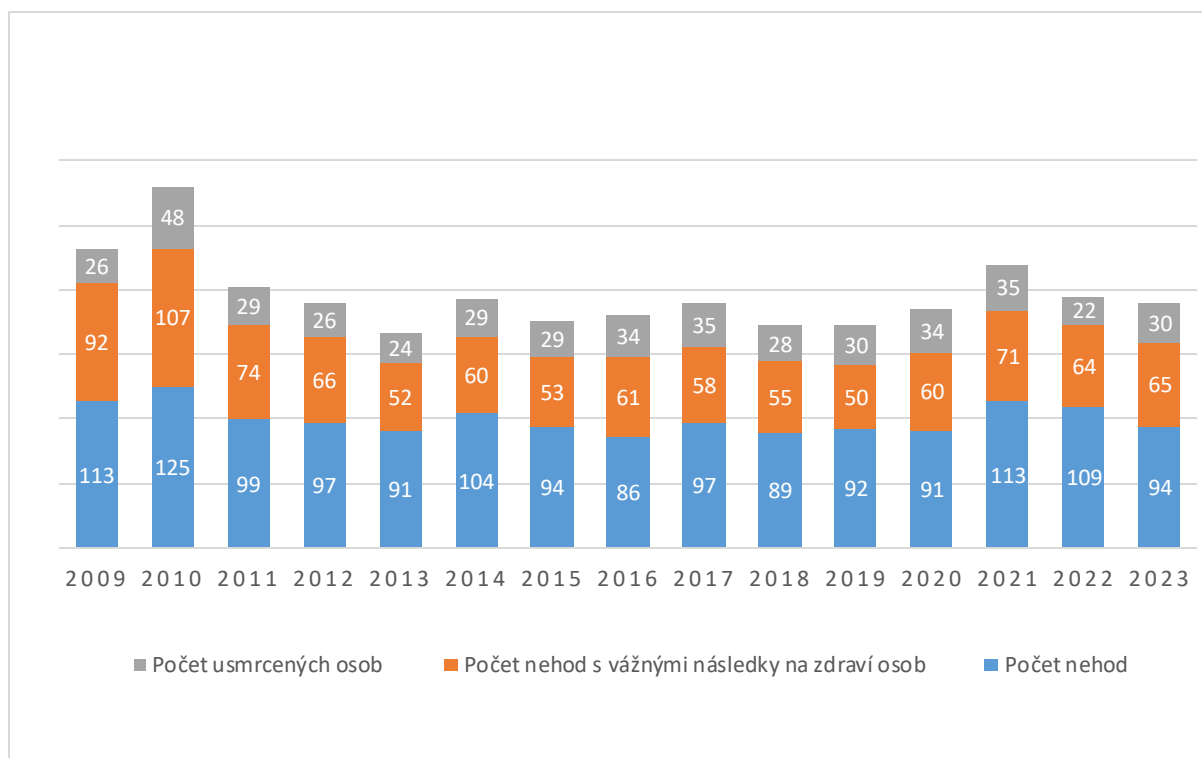
V Tabulce 1 jsou uvedeny nejdůležitější ukazatele za sledované období.

TABULKA 1 - ANALÝZA VŠEOBECNÉHO TRENDU

Rok	Počet nehod	Počet nehod s vážnými následky na zdraví osob	Počet usmrčených osob
2009	113	92	26
2010	125	107	48
2011	99	74	29
2012	97	66	26
2013	91	52	24
2014	104	60	29
2015	94	53	29
2016	86	61	34
2017	97	58	35
2018	89	55	28
2019	92	50	30
2020	91	60	34
2021	113	71	35
2022	109	64	22
2023	94	65	30

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 2024. Podrobný přehled o nehodách za rok 2023 je v Příloze A, která je nedílnou součástí této zprávy.

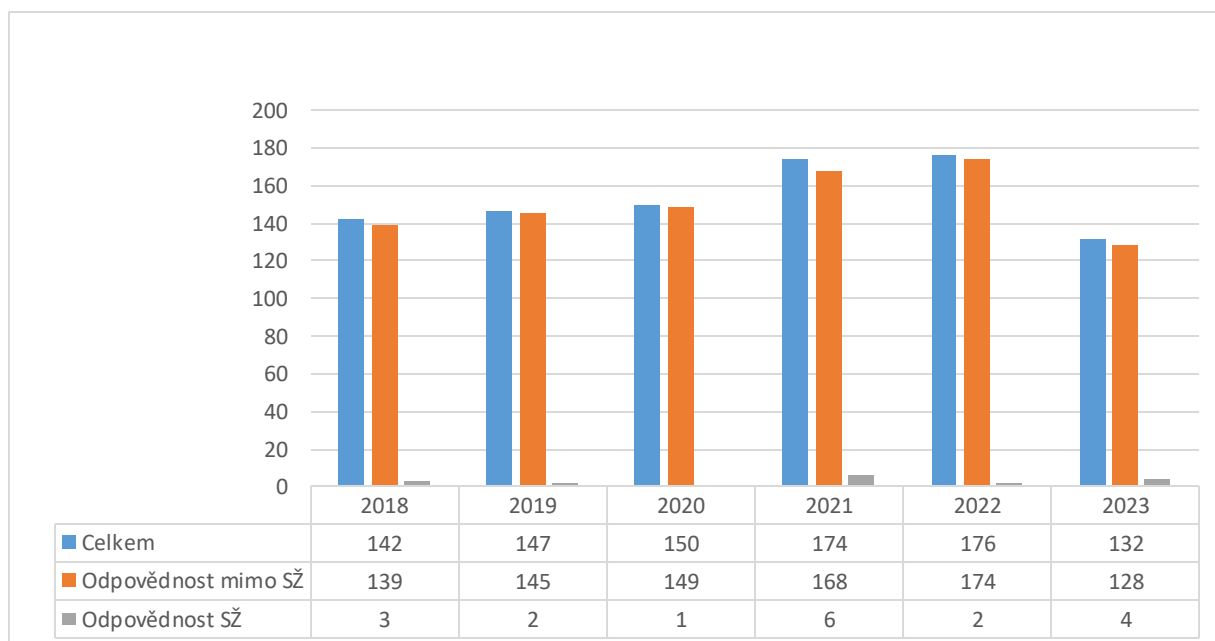
GRAF 1 – POČET NEHOD, USMRČENÝCH OSOB A VÁŽNĚ ZRANĚNÝCH OSOB ZA SLEDOVANÉ OBDOBÍ



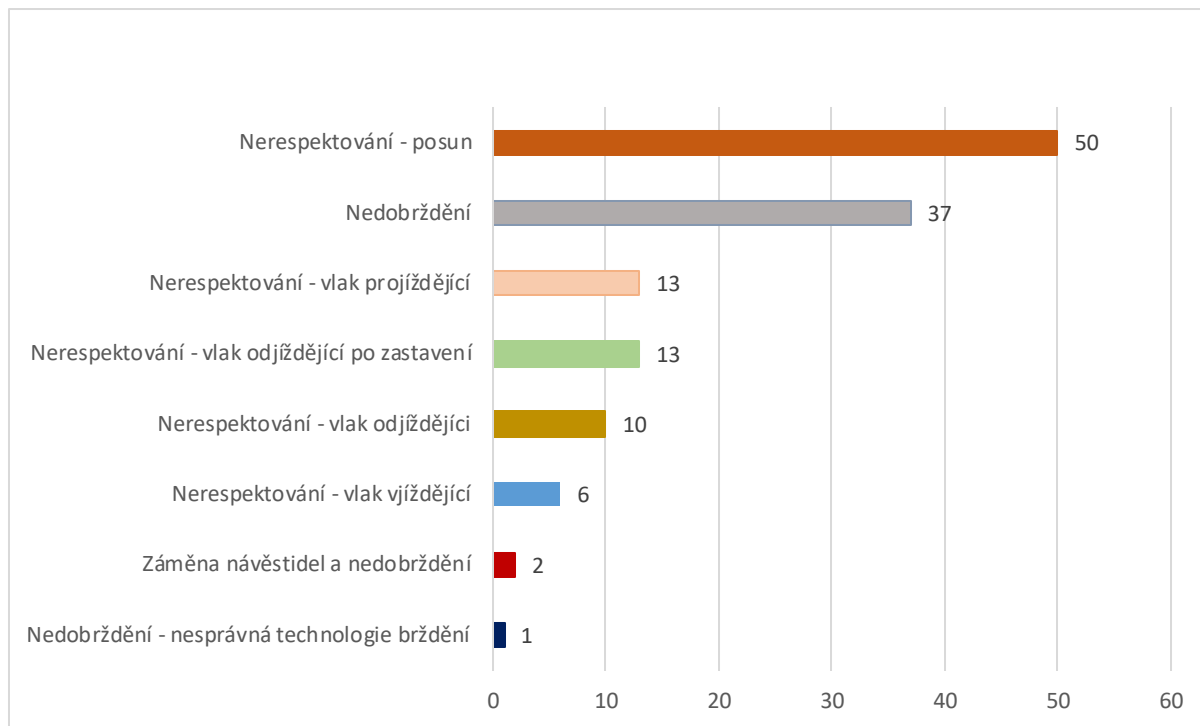
Z analýzy dat vyplývá, že z dlouhodobého hlediska došlo k mírnému snížení počtu nehod v porovnání roků 2022 a 2023. Při nehodách podle definic uvedených ve směrnici 2016/798, bylo usmrceno 30 osob (s vyloučením sebevražd) a vážně zraněno bylo 65 osob.

V roce 2023 na dráhách provozovaných Správou železnic, státní organizace je celkem evidováno 132 MU – nedovolených jízd drážního vozidla za návštěvidlo zakazující jízdu. Porovnáním s předchozím obdobím se jedná o významný pokles a to o 44 MU. Počet MU v roce 2023 je nejnižší za sledované období.

GRAF 2 – NEDOVOLENÝCH JÍZD DV ZA NÁVĚSTIDLA ZAKAZUJÍCÍ JÍZDU V LETECH 2018 AŽ 2023

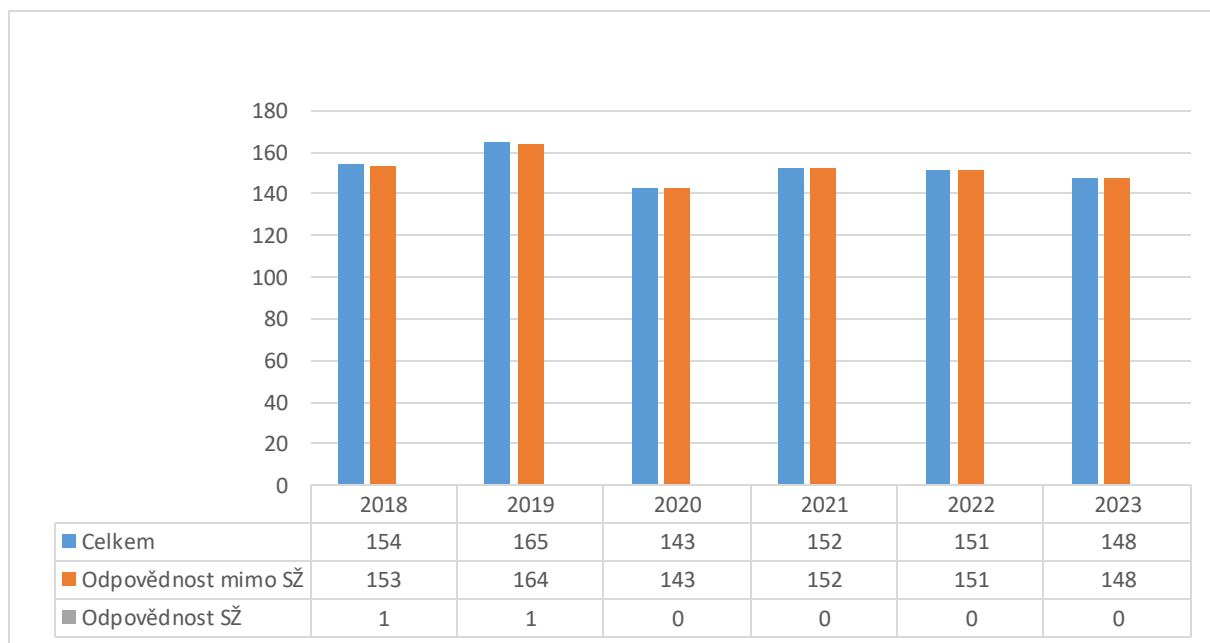


GRAF 3 – NEDOVOLENÝCH JÍZD DV ZA NÁVĚSTIDLA ZAKAZUJÍCÍ JÍZDU V ROCE 2023 PODLE DŮVODŮ PROJETÍ



Pro úplnost uvádíme souhrnné údaje ze statistiky Správy železnic, státní organizace. 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 porušují ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

GRAF 4 – STŘETNUTÍ NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH V LETECH 2018 AŽ 2023 NA SÍTI SŽ



Z analýzy dat vyplývá, že vina za střetnutí drážních vozidel s účastníky silničního provozu na železničních přejezdech je téměř vždy na straně řidičů silničních vozidel. V této kategorii je evidováno celkem 148 MU. Porovnáním s předchozím rokem se jedná o snížení počtu MU o 3 případy. Z celkového počtu 35 usmrčených osob jich 17 jednalo v sebevražedném úmyslu.

TABULKA 2 – STŘETNUTÍ NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH V ROCE 2023 PODLE JEJICH ZABEZPEČENÍ (SŽ)

2023	Počet MU	Výstražné kříže	PZS bez závor	PZS se závorami	PZM
MU	148	52	66	30	0
usmrčeno	35	6	17	12	0
zraněno	108	29	75	4	0

2.2 VÝVOJ TRENDŮ SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH UKAZATELŮ

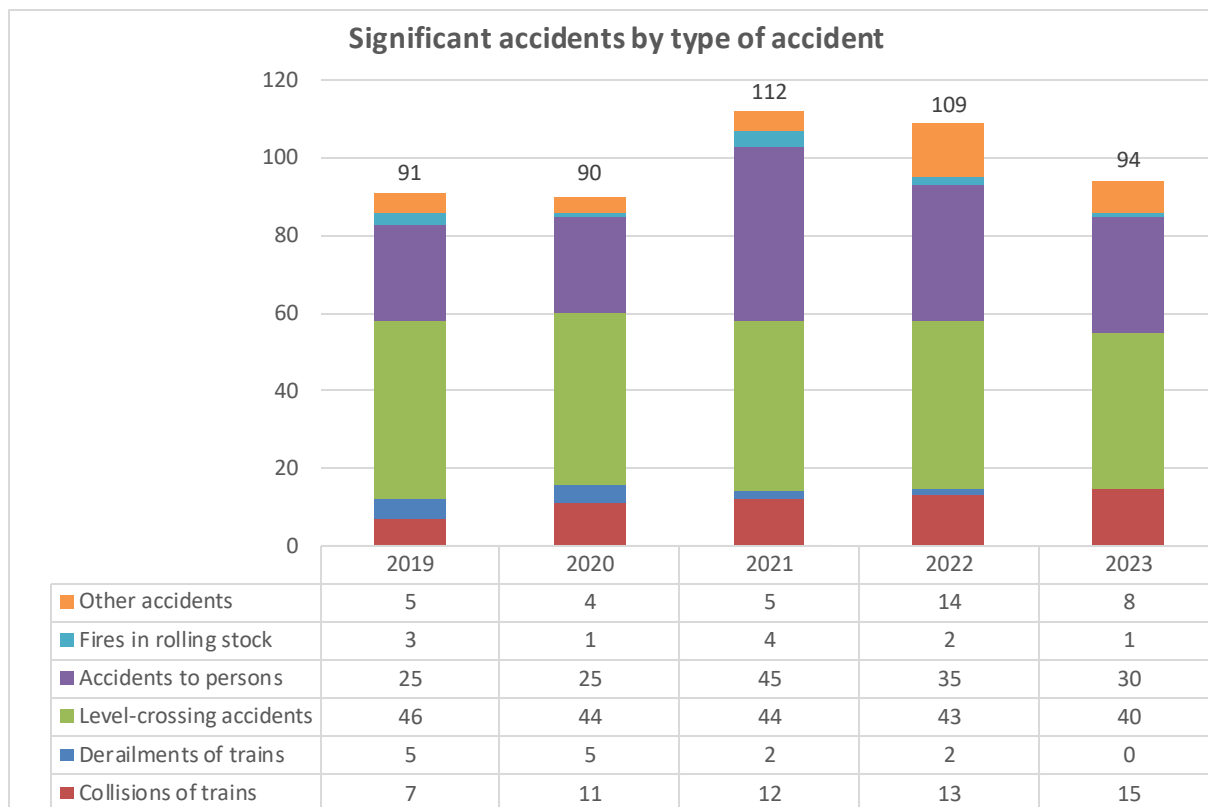
S cílem usnadnit posuzování stupně dosažení CST a k zajištění sledování obecného vývoje bezpečnosti železnic shromažďuje Česká republika informace o CSI prostřednictvím výročních zpráv Drážního úřadu podle článku 19 a přílohy I směrnice 2016/798. Výsledné CSI, které jsou posílány za každý uplynulý kalendářní rok Evropské agentuře pro železnici, jsou zdrojem pro následující grafy.

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

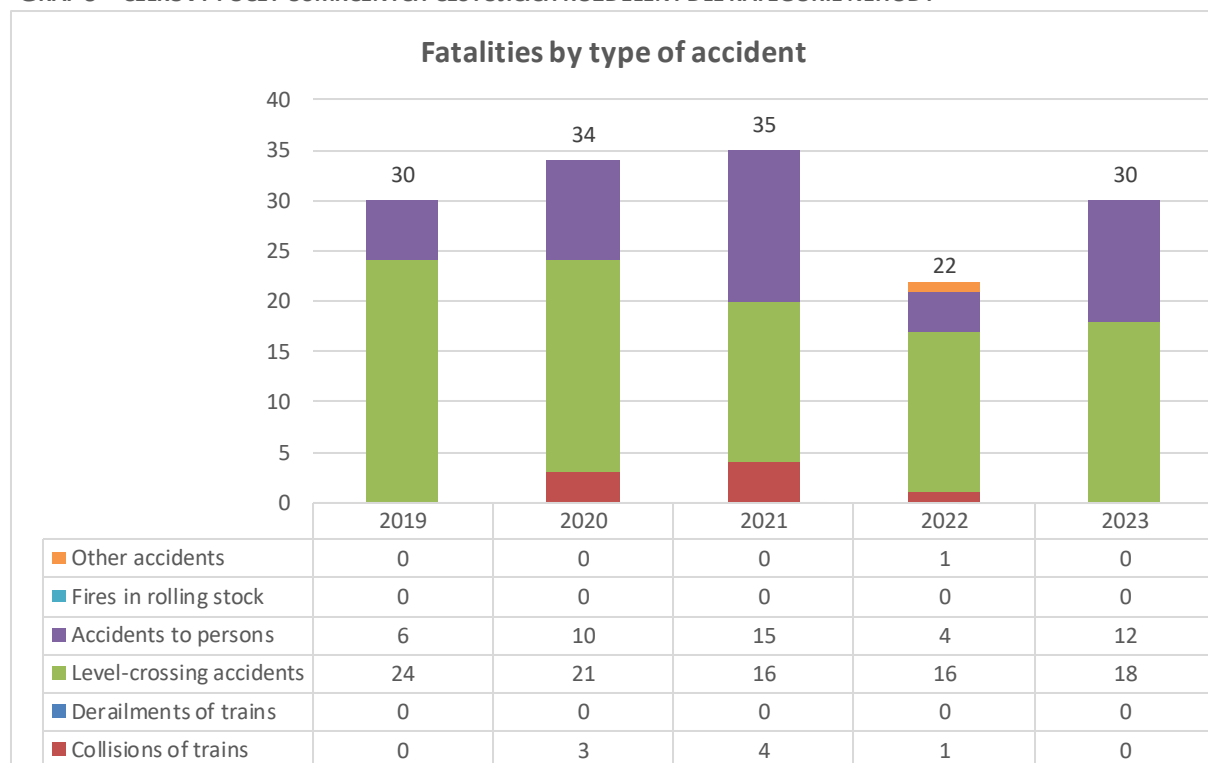
TABULKA 3 – PŘEKLAD ODBORNÝCH POJMŮ PODLE SMĚRNICE 2016/798

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

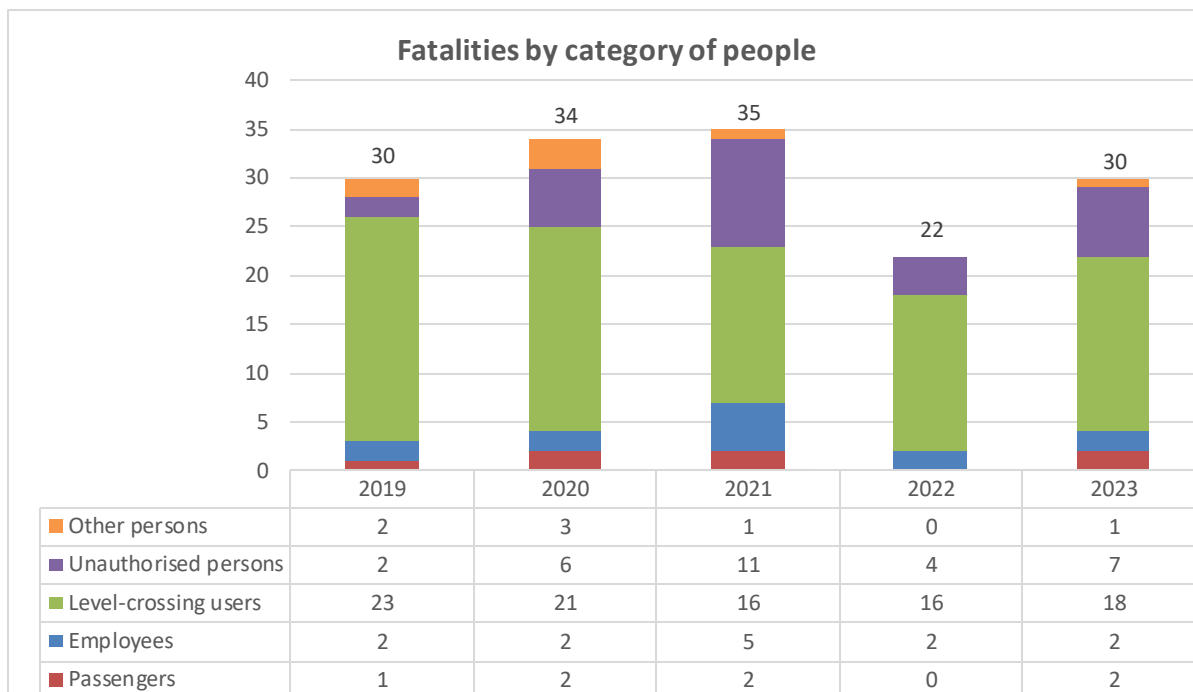
GRAF 5 – CELKOVÝ POČET TĚŽKÝCH NEHOD ROZDĚLENÝ DO NÁSLEDUJÍCÍCH KATEGORIÍ NEHOD



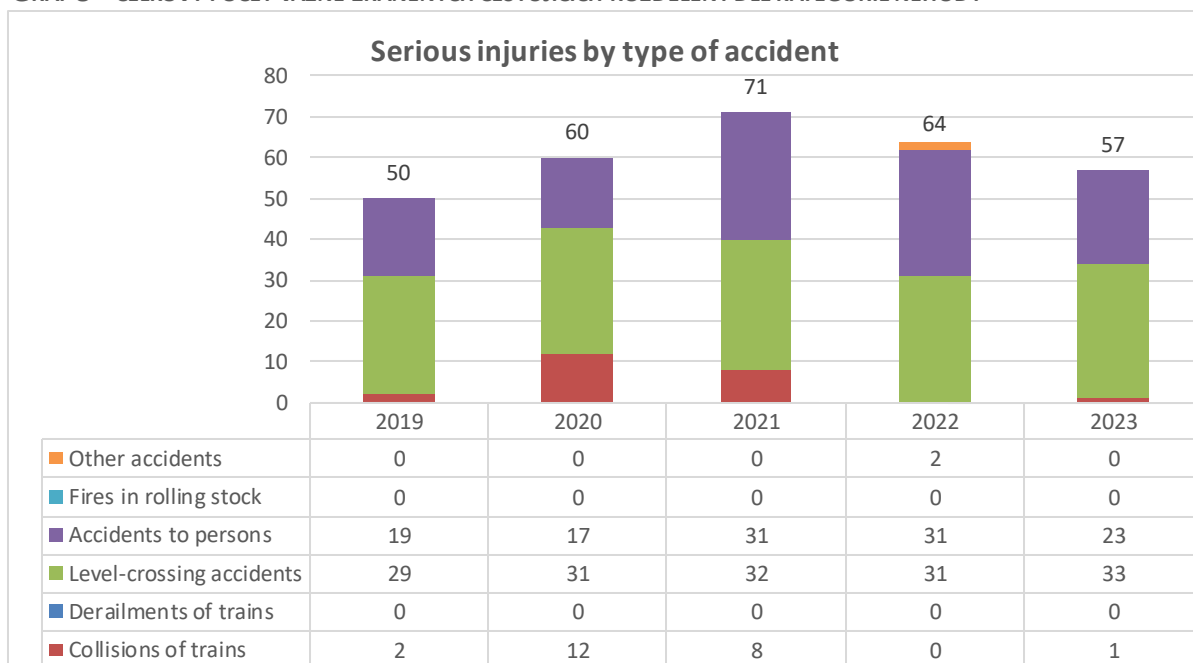
GRAF 6 – CELKOVÝ POČET USMRČENÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE NEHODY



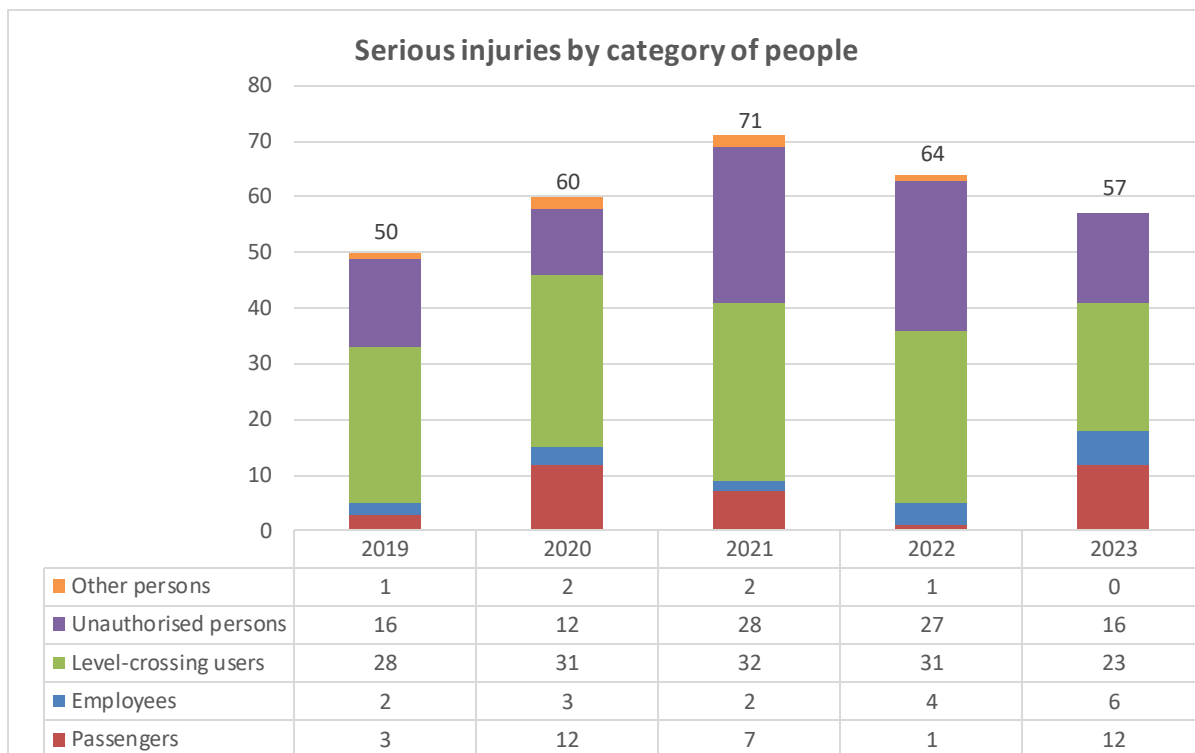
GRAF 7 – CELKOVÝ POČET USMRCENÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE OSOB



GRAF 8 – CELKOVÝ POČET VÁŽNĚ ZRANĚNÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE NEHODY



GRAF 9 – 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 376/2006. 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 2023 realizoval Drážní úřad celkem **7** bezpečnostních doporučení Drážní inspekce, která využil k přijetí odpovídajících opatření.

Postup aplikace bezpečnostních doporučení za rok 2023:

1) Mimořádná událost ze dne 13.01.2022 v železniční stanici Prosenice

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-127/2022/DI-199 ze dne 09.01.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 13.01.2022, na dráze železniční, kategorie celostátní, v železniční stanici Prosenice, v km 191,768.

Bezprostřední příčina:

- *Nesprávné vyhodnocení informací, které byly osobě řídící drážní vozidlo vlaku Nex 43404 poskytnuty před odjezdem;*
- *nesprávný způsob jízdy – překročení nejvyšší dovolené rychlosti při jízdě vlaku Nex 43404 na přivolávací návěst návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem 1S železniční stanice Prosenice;*
- *nezastavení vlaku Nex 43404 před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 železniční stanice Prosenice, které návěstidlo návěst „Stůj“.*

Příspěvající faktor:

- *Nepřipravenost (neschopnost) osoby řídící drážní vozidlo vlaku Nex 43404 správně vyhodnotit informace, které jí byly poskytnuty před odjezdem, a správně interpretovat přivolávací návěst návěstěnou vjezdovým návěstidlem a odpovídajícím způsobem podle ní jednat, ovlivněná neabsolvováním školení (praktické části školení – jízdního výcviku) ve stanoveném rozsahu před složením zkoušky zvláštní odborné způsobilosti.*

Systémová příčina:

- *Obsah a způsob provádění zkoušky zvláštní odborné způsobilosti nastavený právními předpisy, ve spojení s jednotnými technologickými postupy dopravce Rail Cargo Carrier – Czech Republic, s. r. o., umožnil nezachytit žadatele, který při samostatném výkonu práce osoby řídící drážní vozidlo nedokázal aplikovat školením nabyté vědomosti – nebyl připraven na samostatný výkon práce osoby řídící drážní vozidlo v praxi.*

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad)

- ***Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky vytvořit právní rámec a systém, kterým bude rozsah a obsah znalostí a dovedností a postupů nezbytných k prokázání zvláštní odborné způsobilosti pro řízení drážního vozidla na dráze železniční, kategorie celostátní a regionální, rozšířen o ověření praktické schopnosti osoby řídící drážní vozidlo na lokomotivním simulátoru adekvátně řešit i situace, které mohou nastat jen zřídka, a to vč. sledování signalizace, její správné interpretace a odpovídajícího způsobu jednání, způsobu jízdy a maximální rychlosti vzhledem k charakteristikám tratě a proměnným údajům, jimiž jsou např. omezení rychlosti či povětrnostní podmínky;***
- ***ověřovat u dopravců, zda zkoušku prokazující zvláštní odbornou způsobilost skládají výhradně žadatelé, kteří absolvovali školení pro získání příslušných znalostí, dovedností a postupů ve stanoveném rozsahu a obsahu, a to ve spojení s kontrolou plnění povinností fyzických nebo právnických osob akreditovaných ke školení podle § 46j odst. 4 zákona o dráhách.***

Zavádění simulátorů pro ověřování praktických schopností osob řídících drážních vozidlo, včetně řešení méně obvyklých situací Drážní úřad podporuje dlouhodobě. Již několik let Drážní úřad spolupracuje s Ministerstvem dopravy na přípravách na jejich zavedení. Využití

drážních simulátorů však znamená legislativní změny a vlastní pořízení nemalé finanční náklady.

K druhé části bezpečnostního doporučení Drážní úřad uvádí, že zkouška zvláštní odborné způsobilosti je plně v kompetenci dopravce. Drážní úřad pravidelně provádí dozorovou činnost, zaměřuje se zejména na plnění povinností dopravce při konání této zvláštní odborné způsobilosti. Téměř při každém státním dozoru na plnění povinností dopravce na celostátní či regionální dráze jsou podklady a doklady ke zkouškám zvláštní odborné způsobilosti vždy kontrolovány.

Jako reakci na tuto mimořádnou událost a na základě výsledků ze šetření této mimořádné události Drážní úřad vedl správní řízení ve věci odejmutí akreditace pro školicí středisko podle § 46o zákona o dráhách. Správní řízení bylo ukončeno odejmutím akreditace společnosti RETROLOK s.r.o.

Drážní úřad považuje odbornou přípravu nových a stávajících strojvedoucích jako velmi důležitou, proto po dohodě s Ministerstvem dopravy vydal ve smyslu ustanovení § 55 odst. 5 zákona o dráhách plán bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách pro rok 2023 s přesahem pro rok 2024. Jednou z oblastí je také nácvik problémových situací prostřednictvím trenažérů nebo pravidelných školení. Drážní úřad o vydání „Plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní opravy“ informoval provozovatele dráhy a drážní dopravy sdělením ze dne 07.06.2023. (Celý text plánu opatření k zajištění bezpečnosti je k dispozici na internetových stránkách Drážního úřadu). Informace o realizaci a vyhodnocení aktuálně platných plánů opatření vypracují provozovatelé dráhy a dopravci každý rok do vlastní výroční zprávy o bezpečnosti, tj. do 31.05.2024.

Ministerstvo dopravy dále dne 17. června 2024 vydalo vyhlášku č. 186/2024 Sb., kterou se mění vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů. Tato vyhláška uvádí nově minimální rozsah odborné přípravy pro nové a stávající strojvedoucí nově v hodinách (původní údaje byly v týdnech). Zavedení simulátorů jako povinná součást odborné přípravy strojvedoucích nebo kandidátů na strojvedoucí nebyla doposud zavedena.

Bezpečnostní doporučení je průběžně realizováno.

2) Mimořádná událost ze dne 14.07.2021 v železniční stanici Poříčany

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-1989/2021/DI-13 ze dne 10.01.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 14.07.2021 , na dráze železniční, kategorie celostátní, v železniční stanici Poříčany, odjezdové návestidlo L6, km 371,398.

Bezprostřední příčina:

- *Nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L6 v žst. Poříčany strojvedoucím vlaku Os 9344, který nedovoleně uvedl vlak do pohybu, aniž by návěst dovolující jízdu vlaku byla na odjezdovém návěstidle platném pro jeho kolej.*

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad)

- ***Systematicky evidovat v průkazech způsobilosti, vztahujících se k drážním vozidlům, softwarové verze systémů, které mají vliv na řízení a zabezpečení jízdy drážního vozidla;***
- ***přijetí opatření, které zajistí u dopravců povinnost evidovat softwarové verze systémů drážního vozidla, které mají vliv na řízení a zabezpečení jízdy drážního vozidla. Pro jednotlivé verze softwaru evidovat změny ve funkcích a v případě významnějších změn těchto funkcí, které mají vliv na indikaci, obsluhu a provoz vozidla, provést prokazatelné školení obsluhujících a udržujících zaměstnanců;***
- ***přijetí opatření, které zajistí, aby vlastníci a provozovatelé drah při rekonstrukcích infrastruktury v maximální možné míře zachovávali přenos kódu vlakového zabezpečovače typu LS (v původním rozsahu) až do zavedení výhradního provozu pod dohledem vlakového zabezpečovače ETCS;***
- ***přijetí opatření, které zajistí, aby vlastníci a provozovatelé drah v maximální možné míře rozšiřovali traťovou část systému ETCS. Minimálně na síti TEN-T pak Drážní inspekce doporučuje co nejdříve a co nejsouvisleji implementovat ETCS L2 umožňující mód Full supervision (plný dohled) a tento plný dohled v maximální možné míře využívat tak, aby i výchozí vlaky míjely odjezdová návěstidla dopraven již v tomto režimu;***
- ***přijetí opatření, které zajistí, aby dopravci v maximální možné míře zkrátili dobu vybavování příslušných drážních vozidel palubními částmi systému ETCS (zkrátili tzv. migrační období).***

Drážní úřad na základě předchozích mimořádných událostí a tohoto bezpečnostního doporučení vykonal ve dnech 08.06.2023 a 09.06.2023 státní dozor na plnění povinností provozovatele celostátní dráhy, dále na zajištění viditelnosti návěstidel a práce s riziky ze strany provozovatele dráhy právě v železniční stanici Poříčany.

Opatřením ze dne 25.06.2024 Drážní úřad nařídil přijmout provozovatelům dráhy a dopravcům opatření pro urychlení prací na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatní dráhách celostátních a regionálních a dále urychlení prací na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcí tohoto zabezpečovače. Současně uložil dopravcům zajistit vedení vlaků pod plným dohledem evropského vlakového

zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS na vybraných úsecích celostátní nebo regionální dráhy od 01.08.2024, pokud jsou splněny podmínky vybavení vozidla mobilní částí ETCS a osoba řídící takové vozidlo má nezbytné znalosti a odbornou způsobilost.

Drážní úřad dále dopisem ze dne 12.07.2024 vydal bezpečnostní opatření, které bylo dopravcům rozesláno. Vydané bezpečnostní opatření mj. ukládá dopravcům ve spolupráci s vlastníky (držiteli) drážních vozidel provést kontrolu údajů v Evropském registru drážních vozidel (EVR) u dotčených drážních vozidel ve vztahu k údajům o softwarové verzi systému, které mají vliv na řízení a zabezpečení jízdy (ETCS), uvedeném v registru. V případě změny softwarové verze systému, které mají vliv na řízení a zabezpečení jízdy, je dopravce provozující takové vozidlo nebo vlastník/držitel konkrétního drážního vozidla povinen zajistit změnu údaje v evropském registru drážních vozidel nejpozději do 15 dnů od provedení této změny.

Současně dopravce upozornil, aby před zahájením provozu vozidel s ETCS prokazatelně provedli proškolení strojvedoucích a zajistili jim odbornou způsobilost pro řízení těchto vozidel. Toto se také týká případných změn na vozidlech majících vliv na jejich provoz a řízení. Dopravci byli také informováni o vydání opatření týkající se přípravy a provozu vozidel pod dohledem ETCS. (Toto opatření bylo dopravcům rozesláno a současně je k dispozici na internetových stránkách Drážního úřadu.)

Zavádění mobilní i traťové části ETCS je průběžně realizováno a podporováno ze strany Drážního úřadu.

Drážní úřad považuje toto doporučení za realizované.

3) Mimořádná událost ze dne 04.07.2022 mezi železničními stanicemi Klatovy a Janovice nad Úhlavou

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-2328/2022/DI-5 ze dne 18.01.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 04.07.2022, na železničním přejezdu P847 mezi stanicemi Klatovy a Janovice nad Úhlavou.

Bezprostřední příčina:

- *Nedovolené vjetí silniční soupravy na železniční přejezd P847 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 17555, způsobené jednáním řidiče silniční soupravy, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.*

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad)

- ***Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P847 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.***

Na základě výkonu státního dozoru a projednání s Drážním úřadem zahrnula Správa železnic, státní organizace, požadované doplnění přejezdu závorami do plánu investic. Železniční přejezd P847 mezi stanicemi Klatovy a Janovice na Úhlavou – doplnění závor je součástí projektu stavby „Prostá elektrizace traťového úseku Klatovy (mimo) a Železná Ruda (včetně)“. Termín realizace prozatím není znám.

Bezpečnostní doporučení nebylo doposud realizováno.

4) Mimořádná událost ze dne 29.01.2022 v železniční stanici Teplice v Čechách

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-306/2022/DI-29 ze dne 20.02.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 29.01.2022 v železniční stanici Teplice v Čechách.

Bezprostřední příčiny:

- *Nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla L3 železniční stanice Teplice v Čechách strojvedoucím vlaku Os 16936 po předchozím nedovoleném uvedení vlaku do pohybu bez výpravy návěstí dovolující jízdu z důvodu:*
 - *Nevěnování dostatečné pozornosti sledování tohoto návěstidla;*
 - *Nesledování indikace návěstního opakovače vlakového zabezpečovače i přes nestandardní nutnost obsluhy tlačítka bdělosti.*

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad ve spolupráci s příslušným silničním správním úřadem, Magistrátem města Teplice)

- ***Z důvodu zlepšení pracovních podmínek a eliminace možných nevědomých pochybení (omylů) strojvedoucích přijetí vlastního opatření, které (např. vhodným stavebně-technickým opatřením) zajistí eliminaci světelného zdroje, který by mohl být zaměnitelný s návěstními znaky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona o dráhách, konkrétně se jedná o světla silničního semaforu na křižovatce ulic Na Hrázi a Dubská v Teplicích.***

Z důvodu záměny návěstního znaku odjezdového návěstidla se signály semaforu, která mohla být jedním z negativních faktorů vzniku mimořádné události, bylo ze strany Správy železnic, státní organizace, dne 27.02.2024 provedeno vlastní místní šetření se zjištěním, že těleso semaforu je směřováno horizontálně (není sklopené) a natočené ke kolejišti ŽST Teplice v Čechách, signály semaforu jsou tak výrazně vidět ze všech odjezdových kolejí ŽST Teplice v Čechách. Správa železnic, státní organizace, proto požádala o součinnost při řešení této závady Magistrát města Teplice, kam se obrátila se žádostí o spolupráci na odstranění zdroje ohrožení dráhy dle § 10 zákona č. 266/1994 Sb., zákona o drahách, spočívající v přesměrování světla či přesunutí tělesa semaforu, popřípadě o jiné technické řešení tak, aby nebyl rušen provoz dráhy.

Ze strany zástupce města Teplice v Čechách, dopravního odboru bylo přislíbeno, že po shromáždění veškerých podkladů bude z jejich strany zaslána oficiální odpověď. Vyjádření Magistrátu města Teplice, odboru dopravy nemá Správa železnic, státní organizace, a tedy ani Drážní úřad dosud k dispozici.

Bezpečnostní doporučení nebylo doposud realizováno.

5) Mimořádná událost ze dne 18.03.2022 v železniční stanici Obrnice

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-921/2022/DI-15 ze dne 18.04.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 18.03.2022 na dráze železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Obrnice, 102 staniční kolej, km 232,985.

Bezprostřední příčiny:

- *Ztráta svislé kolové síly pravého kola přední nápravy prvního sunutého drážního vozidla a následné vyšplhání na temeno kolejnice.*

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad)

- ***Pro provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace:***

opravu, doplnění a upřesnění části vnitřního předpisu „Zajišťování diagnostiky železničního svršku a spodku měřicími prostředky s kontinuálním záznamem“ pro výpočet syntetického signálu „Zborcení koleje syntetické“;

- ***pro dopravce ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o. v rámci smluvní spolupráce s logistickou společností M+L LOGISTIK, s.r.o. a odesílatelem společností ORLEN Unipetrol RPA s.r.o.:***

doplnění vnitřního předpisu odesílatele RPA „Pracovní postup č. 1B – Pracovní postup pro skladování, nakládku a přesklazení“ o technologické postupy uvedené v Nakládací směrnici UIC, v části 3.3 „Rozložení nákladu“, o uspořádání nákladu v kontejneru tak, aby nedocházelo k jeho nerovnoměrnému rozložení a překročení povolených mezních hodnot včetně grafického znázornění.

Drážní úřad vyzval dne 21.04.2023 provozovatele dráhy a dopravce k realizaci bezpečnostního opatření, vycházející plně z bezpečnostního doporučení.

Drážní úřad obdržel dne 21.06.2023 reakci dopravce, který uvedl, že bezpečnostní riziko zapracoval do vnitřní směrnice. V rámci neustálého zlepšování došlo k úpravě školení, zvýšení kontrolní činnosti a doplnění vnitřního předpisu odesílatele ORLEN UNIPETROL RPA s.r.o. v oblasti nakládky a technologických postupů pro rozložení nákladů. Rovněž dopravce upravil předpis týkající se upřesnění popisu pracovních poloh členů posunové čety.

Bezpečnostní doporučení v této části bylo realizováno.

Drážní úřad vyzval dne 21.04.2023 právnickou osobu Správa železnic, státní organizace k realizaci své části bezpečnostního opatření, vycházející plně z bezpečnostního doporučení.

Drážní úřad obdržel stanovisko Správy železnic, státní organizace ze dne 31.07.2023,

ve kterém uvedla, že byla nalezena nekonzistence ve vzorci pro normování signálu syntetického zborcení koleje dle předpisu SŽ S2/4 „Zajišťování diagnostiky železničního svršku a spodku měřicími prostředky s kontinuálním záznamem“, příloha I, kapitola B. V této kapitole je uveden vzorec pro normování zborcení koleje. V předpisu SŽ S2/4 je v důsledku chyby při sestavování finální verze předpisu uveden pouze vzorec pro jeden z možných případů. V SW nástrojích využívaných při zpracování dat z měřicích prostředků jsou však správně zapracovány vzorce pro všechny případy. Chyba ve vydané verzi předpisu tak neměla dopad na vyhodnocování měření, a tudíž ani na zajištění bezpečnosti provozu, jednalo se pouze o tiskovou chybu, která nepředstavuje bezpečnostní riziko. Toto své stanovisko, Správa železnic, státní organizace, doplnila o sdělení, že předpis SŽ S2/4 prochází novelizací z důvodu aplikace zásadních změn v organizaci měření centrálními diagnostickými prostředky. Přepokládaný termín dokončení je první pololetí 2025.

Drážní úřad považuje bezpečnostní doporučení za realizované.

6) Mimořádná událost ze dne 07.06.2022 v železniční stanici Otrokovice a Tlumačov a traťovém úseku Otrokovice – Tlumačov

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-1935/2022/DI-372 ze dne 19.06.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 07.06.2022 na dráze železniční, kategorie celostátní, Přerov – Břeclav, v železniční stanici Otrokovice, napajedelském zhlaví, v mechanicko/elektrickém dělení, jež bylo provozovatelem dráhy označené jako ÚO 411, v km 154,109.

Bezprostřední příčiny:

- *jízda hnacího drážního vozidla vlaku Nex 53742 se zdviženým sběračem v místě přikázané jízdy se staženým sběračem, zapříčiněná nerespektováním přenosného návěstidla pro elektrický provoz, které návěstilo návěst „Stáhněte sběrač“.*

Příčina následného požáru zařízení infrastruktury dráhy:

- *nevypnutí rychlovypínačů v trakční napájecí stanici Nedakonice ovlivněné příliš vysokou hodnotou nastavení jejich působení (hodnoty vypínacího proudu).*

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad)

- ***Aby v rámci své činnosti vhodnými nástroji zajistil minimalizaci případů, kdy bude ze strany provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální, nařízeno stahování sběračů drážních vozidel přenosnými návěstidly pro elektrický provoz, a to zvláště při stavbách (rekonstrukcích, modernizacích) prováděných na dráhách, kde by s touto minimalizací mělo být počítáno již v rámci přípravy dané stavby a konkrétních stavebních postupů. K tomuto účelu pak využít opatření jak čistě administrativní, tak i technická – např. vložním (dočasným vložním) úsekových děličů***

do sestavy trakčního vedení na vhodných místech zhlaví dopraven, tzn. do prostoru mezi výhybkou kolejové spojky a první výhybkou dalšího rozvětvení, která není zapojena do kolejové spojky (a naopak);

- *aby vzhledem k neustálému vývoji souvisejícímu s budováním a provozováním Evropského systému řízení železniční dopravy/Evropského vlakového zabezpečovacího systému (dále jen ETCS) v České republice byly ze strany příslušných provozovatelů drah prověřeny a do budoucna aplikovány dostupné možnosti tohoto systému ve vztahu k předcházení vzniku mimořádných událostí souvisejících s nerespektováním návěstidel pro elektrický provoz, tedy především možnosti předávání informací o návěstidlech pro elektrický provoz, včetně těch přenosných, z traťové do mobilní části ETCS a jejich následné zpracování a používání (například upozornění pomocí textových zpráv na zobrazovací a ovládací jednotce mobilní části ETCS a podobná opatření).*

Bezpečnostní doporučení (pro Úřad vlády České republiky)

- *Obsahem novely Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, v platném znění, nebo jiného právního předpisu, sjednotit výše uvedeným nařízením vlády stanovené odlišné podmínky mezi zaměstnanci drážní dopravy a zaměstnanci mezinárodní drážní dopravy obsažené v:*
 - *§ 14, § 15b a § 15c tohoto nařízení, které stanoví dobu odpočinku,*
 - *§ 3 písm. f) a § 15e tohoto nařízení, které stanoví doby řízení drážního vozidla pouze pro zaměstnance mezinárodní drážní dopravy,*

tak, aby nebylo rozlišováno, zda se jedná či nejedná o zaměstnance (strojvedoucího) mezinárodní drážní dopravy, protože rizika vlivu únavy, ve spojení s monotónní prací při řízení drážního vozidla a fyziologickými procesy biorytmů člověka, jsou na chování všech zaměstnanců (strojvedoucích) stejná.

Drážní úřad na základě poznatků Drážní inspekce a vydaného bezpečnostního doporučení vydal dne 07.07.2023 bezpečnostní opatření určené provozovatelům celostátní nebo regionální dráhy s elektrickým provozem, aby se **zajistilo minimalizovat případy, kdy bude** ze strany provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální, **nařízeno stahování sběračů drážních vozidel přenosnými návěstidly pro elektrický provoz**, a to zvláště při stavbách (rekonstrukcích, modernizacích) prováděných na dráhách, kde by s touto minimalizací mělo být počítáno již v rámci přípravy dané stavby a konkrétních stavebních postupů. Současně bylo uloženo prověření možnosti a případná následná úprava evropského vlakového zabezpečovacího zařízení (ETCS).

Drážní úřad v tomto opatření upozornil na doplňující zjištění Drážní inspekce uvedené v bodě 5.3 závěrečné zprávy týkající se činnosti zaměstnance Správy železnic, státní organizace a analýzu vnitřních předpisů SŽDC E6 a E10, zda jsou v souladu s platným systémem bezpečnosti provozovatele dráhy. Dále připomněl, že výše uvedená mimořádná událost je rizikem na rozhraní mezi provozovatelem dráhy, dopravci a dalšími subjekty především

ve smyslu bodu 4.4 Informace a komunikace přílohy č. II Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti, které se vztahují na provozovatele infrastruktury nařízením Komise v přenesené pravomoci č. 2018/762, 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. Provozovatel dráhy má za povinnost podle ustanovení § 22 odst. 2 písmeno e) zákona o dráhách přijmout nezbytná opatření spočívající v analýze, hodnocení a usměrňování rizik.

Drážní úřad obdržel k tomuto opatření vyjádření společnosti **SART – stavby a rekonstrukce a.s.**, (dne 24.10.2023) a společnosti **Správa železnic, státní organizace**, (dne 25.10.2023).

Drážní úřad považuje bezpečnostní opatření (doporučení) za realizované.

7) Mimořádná událost ze dne 19.05.2022 v železniční stanici Kolín

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-1681/2022/DI-203 ze dne 23.06.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události, ke které došlo dne 19.05.2022 na dráze železniční, kategorie celostátní, v železniční stanici Kolín, 1. obvodu osobního nádraží, na staniční koleji č. 101a, ve výměnném poli mechanického/elektrického dělení, jež bylo provozovatelem dráhy označené jako ÚO 441, v km 348,152.

Bezprostřední příčiny:

- *jízda drážního vozidla vlaku Os 5005 se zdviženým sběračem přes úsekový dělič č. 54 v železniční stanici Kolín, a s tím související propojení úseku trakčního vedení pod napětím s odpojeným úsekem trakčního vedení bez napětí, kde byly v daný okamžik prováděny práce na zařízení – trakčním vedení (opravě poškozeného trolejového drátu nad staniční kolejí č. 101a), zapříčiněná řetězcem závad, kdy:*
 - *vedoucí prací Správy elektrotechniky a energetiky Praha zahájil práce na zařízení – trakčním vedení nad staniční kolejí č. 101a, aniž by z požadovaného pracovního místa oznámil traťovému dispečerovi 114 Centrálního dispečerského pracoviště Praha požadavek práce na zařízení a sjednal s ním podmínky práce na zařízení,*
 - *samostatný elektrodispečer ED3 Správy elektrotechniky a energetiky Praha nezpravil pokynem o zákazu jízdy drážních vozidel po staničních kolejích č. 100, 101, 101a a i ze staničních kolejí 103 až 109 železniční stanice Kolín traťového dispečera 114 Centrálního dispečerského pracoviště Praha přímo, nýbrž přes prostředníka – provozního dispečera PD1 Centrálního dispečerského pracoviště Praha, který při přijetí pokynu, jenž nemohl provést a vykonat, žádnou námitku nevznášel, což mělo za následek zkrácení daného pokynu,*

- *samostatný elektrodispečer ED3 Správy elektrotechniky a energetiky Praha nedal traťovému dispečerovi 114 Centrálního dispečerského pracoviště Praha pokyn (ani přes prostředníka) o zákazu jízdy elektrického hnacího drážního vozidla se zdviženým sběračem po staniční koleji č. 1d a přiléhající části středního zhlaví 1. obvodu seřaďovacího nádraží železniční stanice Kolín, jejíž trakční vedení bylo elektricky spojeno s trakčním vedením v místě práce na zařízení – trakčním vedení nad staniční kolejí č. 101a;*
- *nesprávné zajištění trakčního vedení v místě práce na zařízení – trakčním vedení (opravě poškozeného trolejového drátu nad staniční kolejí č. 101a železniční stanice Kolín).*

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad)

- ***U provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace úprava znění vnitřního předpisu „SŽDC E6 Předpis pro činnost elektrodispečinků“, ve znění platném v době vzniku MU, případně dalších souvisejících vnitřních předpisů, usměrnění struktury pokynů dávaných samostatným elektrodispečerem, tzn. dispečerského příkazu, ale také pokynů týkajících se podmínek pro jízdy drážních vozidel elektrické trakce a dalších nutných dopravních opatření, a to jejich přesným definováním a rámcovým určením obsahu sdělení, případně určením pevné struktury obsahu sdělení (závazným slovním zněním).***

Drážní úřad vydal bezpečnostní opatření ve znění bezpečnostního doporučení pro právnickou osobu Správa železnic, státní organizace, samostatným dopisem ze dne 07.07.2023. Ostatním provozovatelům celostátní nebo regionální dráhy s elektrickým provozem toto bezpečnostní opatření zaslal na vědomí za účelem práce s případným rizikem, které souvisí s provozováním dráhy.

Drážní úřad dále připomněl, že výše uvedená mimořádná událost je rizikem na rozhraní mezi provozovatelem dráhy, dopravci a dalšími subjekty především ve smyslu bodu 4.4 Informace a komunikace přílohy č. II Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti, které se vztahují na provozovatele infrastruktury nařízením Komise v přenesené pravomoci č. 2018/762, 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.

Správa železnic, státní organizace, ve svém stanovisku ze dne 25.10.2023 sdělila, že předpisy SŽDC E6 a SŽDC E10 v souvislosti s vydanými bezpečnostními opatřeními Drážního úřadu prochází aktualizací se zaměřením na splnění požadavků obsažených v bezpečnostních opatřeních. Drážní úřad dále obdržel sdělení od společnosti SART – stavby a rekonstrukce a.s., která se vyjádřila k bezpečnostnímu opatření a současně zapracuje toto riziko do svého systému bezpečnosti.

Při této mimořádné události došlo k újmě na zdraví zaměstnance provozovatele dráhy při opravě poškozeného trakčního vedení (trolejového drátu) elektrickým výbojem vzniklým

jízdou vlaku a pracovnímu úrazu. S ohledem na skutečnost, že může být dotčena povinnost zaměstnavatele stanovená v § 105 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, zaslal podnět také na Státní úřad inspekce práce pro další využití.

Drážní úřad považuje bezpečnostní opatření (doporučení) za realizované.

3. DOZOR

3.1 STRATEGIE, PLÁN A ROZHODOVÁNÍ

V roce 2023 vykonávali pověření pracovníci Drážního úřadu kromě dalších činností také státní dozory ve věcech drah podle platné legislativy se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů a vlastníků drah.

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

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

Metodicky postupuje Drážní úřad podle zákona o kontrole. Kontroly se provádějí formou oznámených nebo neoznámených státních dozorů. Zjištěné závady se popisují s uvedením skutečného stavu v příslušných protokolech o výkonu státních dozorů, včetně uvedení porušené legislativy. Dozorovaný subjekt má možnost vysvětlit příčiny porušení správných postupů a navrhnout svá opatření. V některých případech, kdy bylo během provedené kontroly zjištěno více závad, Drážní úřad provádí následný státní dozor, jehož cílem je kontrola plnění opatření k nápravě a skutečné odstranění zjištěných nedostatků. Kromě běžných státních dozorů, vykonává Drážní úřad nad dopravci a provozovateli celostátní dráhy a regionálních drah dozory ve formě komplexního státního dozoru, s cílem prověřit veškerou činnost dozorovaného subjektu.

3.1.2 KONKRÉTNÍ KONTROLNÍ ČINNOSTI

V roce 2023 byla vykonávána kontrolní činnost jak sekcí infrastruktury, tak sekcí provozně-technickou, která se z hlediska svého pracovního zaměření dělí na tři odbory a jejich oddělení. Konkrétní kontrolní činnosti jsou rozdílné v rámci odborů a oddělení. 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 2023 bylo pověřenými pracovníky DÚ vykonáno celkem 1083 státních dozorů, což je nárůst oproti roku 2022 o 18,75 %.

Sekce infrastruktury vykonala v roce 2023 celkem 735 státních dozorů.

V roce 2023 bylo pověřenými pracovníky DÚ, sekce infrastruktury provedeno 546 výkonů státního dozoru dle zákona o dráhách. Výkon státního dozoru byl s ohledem na přetrvávající růst střetů silničních a drážních vozidel na železničních přejezdech zaměřen na přejezdy. Státní dozor byl proveden u 225 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. U tří železničních přejezdů regionální dráhy bylo zjištěno nedodržení rozhledových poměrů (hodnota Lp) z důvodu náletových porostů a provozovateli byl stanoven termín k odstranění závady. Jiné závažné závady v době výkonu státního dozoru nebyly zjištěny. Nebylo tedy nutné přijímat opatření k odstranění nedostatků podle § 59 odst. 3 zákona o dráhách. S přihlédnutím k výše uvedenému lze zkonstatovat, že nárůst mimořádných událostí na přejezdech je způsoben častějším porušováním pravidel silničního provozu ze strany řidičů motorových vozidel. Dále byl výkon státního dozoru zaměřen na provádění údržby a kontrol dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost (§ 20 odst. 1 zákona o dráhách), na plnění povinností provozovatele dráhy (§ 22 odst. 1 písm. d) a e) zákona o dráhách), dále na provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v souladu s ustanoveními přílohy č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Na železničních tratích nebyly nedostatky zjištěny. Rovněž byly prováděny státní dozory zaměřené na kontrolu označení železničních stanic a zastávek, zveřejňování jízdních řádů. Podle výsledků státního dozoru tramvajových tratí byly i zde prohlídky pravidelně prováděny ve lhůtách stanovených vyhláškou a zjištěné závady jsou průběžně odstraňovány. Výkon státního dozoru byl na tramvajových tratích dále zaměřen na plnění § 64 vyhlášky č. 177/1995 Sb. V této oblasti nebyly závady shledány. Z dlouhodobého hlediska jsou však trvale zjišťovány nedostatky na vlečkách, proto byl výkon státního dozoru zaměřen i tímto směrem. Výkon státního dozoru byl proveden na vlečkách různých vlastníků a provozovatelů vleček. Byla zjištěna nedostatečná údržba a oprava poškozeného železničního svršku koleje na vlečkových přejezdech v Ostravě a Bohumíně. V jednom případě bylo nařízeno provedení údržby v kolejišti vlečky a v jejích sousedství tak, aby byl zachován volný schůdný a manipulační prostor pro bezpečný pohyb osob a manipulaci s materiálem. Zjištěné nedostatky byly ve stanovených lhůtách odstraněny.

V roce 2023 bylo dále provedeno 189 státních dozorů ve věcech stavebního zákona. 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 podle stavebního zákona, dále pak kontroly, zda jsou stavby užívány k účelu, ke kterému byly uvedeny do užívání příslušným povolením. V této oblasti dozorové činnosti však převažují výkony spojené s vydáváním dokladů o existenci, popř. neexistenci staveb v rámci postupné konsolidace vlastnických vztahů k pozemkům a stavbám na nich ve vazbě na katastr nemovitostí.

Sekce provozně-technická vykonala v roce 2023 celkem 348 státních dozorů.

Odbor drážní dopravy a licencí v rámci své činnosti vykonal v roce 2023 celkem 151 státních dozorů především u provozovatelů drah a dopravců se zaměřením na kontroly vnitřních předpisů, systémů bezpečnosti, odborné a zdravotní způsobilosti strojvedoucích a ostatních osob. 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 a dopravců. V roce 2023 nebyly při státních dozorech zjištěny významné nedostatky. Zjištění se týkala neplnění oznamovací povinnosti údajů uvedených v úředním povolení a licencích, nedostatků ve vnitřních předpisech, popř. chyby v označení dráhy zjištěné obchůzkou vlečky. Zaměstnanci Oddělení drážní dopravy a práv cestujících s ohledem na vyšší počet posuzovaných žádostí o vydání osvědčení dopravce nebo provozovatele dráhy vykonali nižší počet kontrol. V rámci spolupráce s Agenturou EU pro železnice a ve spolupráci s Dopravným úřadem byla vykonána návštěva a kontrola u slovenských dopravců I.G.Rail, s.r.o. a LOKORAIL a.s. a v České republice také LEO Express, s.r.o. U společností Retrack Czech s.r.o. a LokoTrain s.r.o. byla kontrola zaměřena na plnění akčních plánů pořízení o vydání osvědčení dopravce. Kontrolní činnost byla zaměřena na ověření plnění povinností dopravců ve smyslu evropských nařízení a získání důkazů o této činnosti. Z výsledků je patrné, že postupně dochází v této oblasti k mírnému zlepšení.

Drážní úřad také pokračoval v provádění kontrolní činnosti na konkrétních vlacích, kde byla předmětem kontroly odborná způsobilost strojvedoucích a vybavení vlaku (standards kvality) v rámci povinností dopravce v oblasti přepravy cestujících. Drážní úřad také nově vykonal kontrolní činnost na plnění povinností provozovatele dráhy v oblasti viditelnosti návěstidel a analýz rizik. Tyto kontroly provedené v ŽST Poříčany a Praha – Libeň souvisely s vyšším počtem mimořádných událostí týkajících se projetí návěstidla zakazujícího jízdu. V roce 2023 došlo také ke zvýšení kontrolní činnosti na vybavení železničních zastávek a stanic z pohledu povinností provozovatele dráhy se zaměřením na cestujícího. Při těchto kontrolách byly závady zjištěny pouze v jednotkách případů. Oddělení způsobilosti osob v roce 2023 vykonalo samostatně celkem 14 státních dozorů 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, provedeným školením, zkouškám odborné způsobilosti, rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucích, záznamům o provedených kontrolách, průběhu zkoušek zvláštní odborné způsobilosti a činnosti akreditovaných školicích středisek pro výcvik strojvedoucích.

Odbor drážních vozidel a ECM vykonal v roce 2023 celkem 122 státních dozorů se zaměřením na bezpečné provozování drážních vozidel a sdělovacích a zabezpečovacích zařízení. Oddělení železničních vozidel se zaměřilo především na provádění kontrol dodržování podmínek povolení zkušebního provozu a na vlastní provádění údržby, zejména ve vztahu k dokumentaci pro údržbu vozidel v rámci dohledu nad subjekty odpovědnými za údržbu (ECM). Oddělení MHD, interoperability a ECM provádělo státní dozory zejména v rámci

udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu dle prováděcího nařízení 2016/779, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice 2016/798 a zrušuje se nařízení Komise (EU) č. 445/2011. Dozory byly zaměřeny na technický stav drážních vozidel, na provádění technických kontrol a ověřování systému údržby a oprav a provádění kontrol dodržování podmínek povolení zkušebního provozu drážních vozidel (tramvají a trolejbusů). Oddělení elektrických zařízení drážních vozidel pak provádělo státní dozory sdělovacích a zabezpečovacích zařízení se zaměřením na provádění údržby, zejména ve vztahu k dokumentaci pro údržbu vozidel v rámci dohledu nad subjekty odpovědnými za údržbu (ECM).

Odbor určených technických zařízení vykonal státní dozory ve věcech drah u 75 dozorovaných subjektů. Oddělení dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení vykonalo v roce 2023 státní dozor celkem u 23 dozorovaných subjektů. Oddělení pevných elektrických zařízení vykonalo v roce 2023 státní dozor celkem u 5 dozorovaných subjektů. 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 5 provozovatelů lanových drah a u 7 provozovatelů lyžařských vleků. Oddělení RID a svařování vykonalo 40 státních dozorů se zaměřením na kontroly v provozu, a to na plnění povinností dopravců podle kapitoly 1.4 předpisu RID, jakož i plnění povinností odesílatelů, příjemců, provozovatele železniční infrastruktury a dalších účastníků při přepravě nebezpečných věcí ve smyslu kapitoly 1.4 RID. Jednalo se i o kontroly v kolejišti provozovatele celostátní dráhy Správy železnic, státní organizace v obvodech PO Děčín, PO Ústí nad Labem, PO Beroun, PO Praha hlavní nádraží, PO Olomouc, PO Ostrava, PO Nymburk, PO Kolín a PO Kralupy nad Vltavou. Při výkonech kontrol se pozornost týkala především plnění požadavků na 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, aktuálním výročním zprávám o činnostech při přepravě nebezpečných věcí, bezpečnostním (havarijním) plánům, a dále hlášením o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí. Při kontrolách byly vesměs zjišťovány nedostatky, které přímo neohrožovaly provoz a přepravu nebezpečných věcí a které byly ve většině případů odstraněny během vlastní kontroly.

Dozor nad výrobky

V roce 2023 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., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a § 49 zákona č. 90/2016 Sb., o posuzování shody

stanovených výrobků při jejich dodávání na trh s ostatními výrobky, ve znění pozdějších předpisů a § 7 odst. 1 zákona č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, 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, jeden dozor u lanové dráhy, a to na dílčí systémy a bezpečnostní prvky v souladu s ustanovením čl. 39 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/424/EU o lanových dráhách a o zrušení směrnice 2000/9/ES.

3.1.3 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU

Jednou z hlavních oblastí činností Drážního úřadu je dozor, resp. dohled nad subjekty, jejichž činnosti mají vliv na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

Podle prováděcího nařízení 2018/761 je dozor/dohled zaměřen na ty činnosti, které podle zkušeností DÚ představují nejzávažnější rizika nebo při nichž jsou tato rizika nejhůře kontrolována.

Za tímto účelem Drážní úřad:

- 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;
- určuje ve strategii dohledu rizikové oblasti pro cílené činnosti dohledu, včetně těch, které vyplývají z případného zapojení a řízení lidských a organizačních faktorů;
- 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;
- na základě určených cílových oblastí vypracuje počáteční odhad zdrojů potřebných na realizaci plánu nebo plánů;
- přiděluje zdroje na realizaci plánu nebo plánů;
- 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).

Výkon státních dozorů je prováděn na základě podnětů třetích stran, výstupů Drážní inspekce nebo na základě vlastních zjištění Drážního úřadu.

3.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE

Probíhá intenzivní spolupráce s představiteli ostatních národních bezpečnostních úřadů (NSA) i ERA. Předmětem je především problematika ECM, jednotného osvědčení o bezpečnosti, schvalování vozidel, vývoje ETCS, tvorby registrů nebo národních požadavků. V rámci dohledu nad provozovateli dráhy a drážní dopravy jsou organizovány společné státní dozory.

Pravidelně probíhají setkání a workshopy na evropské úrovni organizované ERA i na národní úrovni organizované Drážním úřadem či jinými NSA.

S železničním sektorem v České republice probíhá výměna informací také na půdě odborných konferencí či školení.

3.3 ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)

Drážní úřad dokončil v roce 2023 druhé kolo auditu ERA. Audit byl zaměřen celkem na 10 činností spojených s Evropskou legislativou, a to:

- 1) Právní rámec EU pro organizaci Drážního úřadu.
- 2) Právní rámec EU pro reporting Drážního úřadu.
- 3) Právní rámec EU pro vydávání osvědčení o bezpečnosti v rámci 4. železničního balíčku.
- 4) Právní rámec EU pro schválení z hlediska bezpečnosti v rámci 4. železničního balíčku.
- 5) Právní rámec EU pro povolení k uvedení pevných zařízení do provozu.
- 6) Právní rámec EU pro povolení k u vedení vozidla na trh a povolování typu vozidla.
- 7) Právní rámec EU pro dohled Drážního úřadu.
- 8) Právní rámec EU pro podporu bezpečnostního regulatorního rámce.
- 9) Právní rámec EU pro úkoly Drážního úřadu v oblasti uznávání subjektů pro posuzování ze strany Drážního úřadu.
- 10) Právní rámec EU pro úkoly Drážního úřadu týkající se subjektů zodpovědných za údržbu ECM.

Výsledek auditu je zveřejněn na stránkách Drážního úřadu a ERA.

V roce 2023 byla provedena podrobnější školení ERA pro zaměstnance Drážního úřadu v procesech autorizace vozidel a vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti dopravce dle 4. železničního balíčku. S agenturou se dále spolupracuje na koordinaci těchto činností v rámci probíhajících procesů v jednotném kontaktním místě OSS.

3.4 ZPĚTNÁ VAZBA

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

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

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

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

4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ

Drážním úřadem je vypracován postup pro udělování a schvalování osvědčení dopravce a osvědčení provozovatele dráhy na základě článku 10 a článku 12 směrnice 2016/798 a podle přílohy I a II nařízení 2018/762, 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 2018/761 a podmínek podle nařízení 2018/762.

4.1 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM SE SÍDLEM V ČR

Drážní úřad řešil běžnou agendu žádostí o vydání osvědčení dopravce ze strany českých i zahraničních dopravců. V roce 2023 již mohl pracovat s českou legislativou, do které již byla transponována evropská legislativa. V roce 2023 Drážní úřad evidoval zvýšený počet podaných žádostí. Vyšší počet řešených žádostí byl způsoben především platností jednotlivých žádostí (doba platnosti je maximálně 5 let).

Celkem bylo podáno 54 žádostí o vydání nového osvědčení (DÚ – 29, ERA – 10, NSA – 15). Současně byly aktualizovány 3 osvědčení dopravce a ve dvou případech se vedla přípravná komunikace. Po celý rok 2023 pokračoval trend zvýšeného počtu řešených žádostí s ohledem na 5 letý cyklus platností jednotlivých osvědčení. Při posuzování již došlo v roce 2023 k postupnému sjednocení postupů s Agenturou EU pro železnice a ostatními vnitrostátními bezpečnostními orgány ve smyslu přímo použitelného evropského předpisu. Ve srovnání s rokem 2022 došlo přibližně k trojnásobnému navýšení počtu řešených případů.

Dopravce (žadatel) musí předkládat spolu s vnitřními předpisy také důkazy, které prokazují fungování jeho systému bezpečnosti pro jednotlivé kapitoly uvedené v příloze I nařízení 2018/762.

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

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

V roce 2023 nedošlo k případu, že by se zahraniční bezpečnostní úřad dotazoval Drážního úřadu na správnost vydané části A osvědčení dopravce (nebo jednotného osvědčení o bezpečnosti), který by žádal o vydání osvědčení dopravce v jiném členském státě. V roce 2023 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení o bezpečnosti. Správní poplatek za vydání osvědčení byl dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (položka 58i), stanoven na 5 000 Kč. Jedná se o jednorázový poplatek za vydání a není stanovený jako hodinová sazba za posouzení. Za změnu (aktualizaci) osvědčení dopravce je stanoven správní poplatek 1 500 Kč (položka 58j).

4.2 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM JINÝCH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU

Pro žádosti posuzované Evropskou agenturou platí hodinová sazba, tj. celkový poplatek je součtem počtu hodin jednotlivých NSA a ERA. Platby za posuzování Agenturou Evropské unie pro železnice se řídí prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/764 ve znění novelizovaného nařízení 2021/1903 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady. Hodinová sazba za posouzení žádostí pro Agenturu EU pro železnice zůstala až do konce roku neměnná, tj. 40,02 euro.

V roce 2023 došlo k uzavření dohody mezi Drážním úřadem a NS (NSA PL) o spolupráci. V této dohodě se řešila také problematika nově vydávaných osvědčení. Díky zjednodušení posuzovacího procesu především polští dopravci začali žádat o rozšíření platností do českých pohraničních stanic.

Drážní úřad eviduje, že někteří dopravci, kteří doposud provozovali drážní dopravu ve více než jednom členském státu, se rozhodli žádat jednotlivě v každém členském státu individuálně prostřednictvím majetkově propojených společností (např. dceřiné společnosti). Důvody, proč takto tyto společnosti postupují, jsou náklady za celkové posouzení.

Struktura zahraničních společností, které provozují nebo hodlaly provozovat drážní dopravu na území České republiky je podobná jako v minulých letech. Jednalo se především o společnosti ze Slovenska, případně z ostatních sousedních států.

4.3 OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY

Osvědčení provozovatele dráhy je vydáváno v souladu s § 19 zákona o dráhách. Požadavky na systém bezpečnosti jsou stanoveny v příloze II nařízení 2018/762. Na rozdíl od žádosti o osvědčení dopravy, jsou tyto žádosti a postupy Drážního úřadu svázány s národní legislativou (správní řád). Stanovená doba posuzování je dle nařízení 2016/798 4 měsíce pro provozovatele dráhy ve smyslu článku 12 odst. 3 a 5 měsíců pro dopravce podle článku 10 odst. 4 a 6. Drážní úřad vydal osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy, a to pro Správu železnic, státní organizace, která je největším provozovatelem dráhy v České republice.

V průběhu roku 2023 vedl Drážní úřad správní řízení ve věci vydání úředních povolení k provozování regionálních drah Jindřichův Hradec – Obrataň, resp. Jindřichův Hradec – Nová Bystřice pro společnost Správa úzkokolejných drah s.r.o. V roce 2023 však žádost o vydání osvědčení provozovatele dráhy nebyla podána a tyto regionální dráhy nemohly být provozovány. Dne 08.03.2023 Drážní úřad správní řízení ve věci osvědčení provozovatele dráhy pro Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., zastavil.

4.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY

Drážní úřad komunikuje s ostatními národními bezpečnostními orgány v rámci posuzování jednotlivých žádostí o osvědčení. Jednotliví zástupci se setkávají při žádostech, které řeší Agentura. Ke každé žádosti se koná několik setkání. Několikrát ročně probíhají koordinační setkání mezi Drážním úřadem a Dopravným úřadem. Jednání probíhají při setkání Agentury se všemi úřady cca 3x ročně. Drážní úřad zejména se sousedními úřady průběžně řeší případné problémy, výměnu informací atd.

V roce 2023 byla navázána užší spolupráce s NSA z Polska a Německa. Drážní úřad se dále snaží spolupracovat s rakouským bezpečnostním orgánem. Drážní úřad uzavřel dohodu s UTK (NSA Polsko) ve věci zjednodušení posuzovacího procesu pro osvědčení dopravce a uvádění vozidel na trh. V dohodě jsou také řešeny podmínky platnosti jednotných osvědčení a provozu vozidel do pohraničních stanic a peážních tratí.

4.5 VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI NSA A PROVOZOVATELI DRÁŽNÍ DOPRAVY

V rámci výměny informací mezi NSA, provozovateli dráhy a provozovateli drážní dopravy, bylo 29.11.2023 uskutečněno setkání na Ministerstvu dopravy zástupců ERA, NSA, provozovatelů dráhy a dopravců. Za výměnu informací lze považovat také nepřetržité zasílání bezpečnostních doporučení a zpětnou odezvu při jejich naplňování ze strany provozovatelů drah.

Drážní úřad se při řešení bezpečnostních doporučení setkává se zájmovými sdruženími jako je ŽESNAD a SVOD, tedy sdruženími nákladních a osobních dopravců. V oblasti řešení mimořádných událostí strojvedoucích, Drážní úřad spolupracuje s odborovými organizacemi působící na české železnici (např. Federace strojvedoucích). Zástupci Drážního úřadu mají setkání na různé úrovni také se Správou železnic, státní organizace.

V případě České republiky se vychází z již existujících mezistátních dohod. Drážní úřad má uzavřenou dohodu s Dopravným úřadem (Slovensko) a s UTK (Polsko). Dohoda s EBA (Německo) je v jednání.

4.6 PROCESNÍ PROBLÉMY

Během vydávání jak nových (obnovených) osvědčení, tak změn osvědčení se vyskytly menší, ale nijak zásadní problémy. Oddělení drážní dopravy a práv cestujících v rámci své činnosti vykonávalo běžnou agendu, která spočívá ve vydávání osvědčení o bezpečnosti dopravce.

V roce 2023 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. Z poznatku Drážního úřadu je patrné, že se postupně zlepšuje povědomí o povinnostech dopravce ve vztahu k IV. železničnímu balíčku. Drážní úřad sleduje také výměnu poznatků mezi dopravci z posuzování Drážního úřadu nebo Agentury. V poslední době také přispívá ke zlepšení fakt, že Agentura vydává svoje manuály a postupy pro evropskou legislativu.

4.7 ZPĚTNÁ VAZBA

Před vydáním osvědčení poskytují pověření pracovníci Drážního úřadu konzultaci všem žadatelům, kteří o ni projeví zájem. K tomu účelu byl Drážním úřadem vydán v roce 2022 nový metodický pokyn pro oblast vydávání osvědčení dopravce. Dopravci také využívali individuální jednání se zaměstnanci Drážního úřadu, kdy řešili konkrétní problémy vlastní podané žádosti. Z těchto schůzek, návštěv u dopravců a kontrolní činnosti má Drážní úřad také zpětnou vazbu od provozovatelů dráhy a dopravců.

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 2023 v porovnání s rokem minulým zhruba podobné.

Veškeré výkony vedené ve správním řízení byly realizovány podle ustanovení příslušných paragrafů zákona o dráhách a v souladu s prováděcími vyhláškami k zákonu o dráhách. Typové schvalování drážních vozidel či schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel je prováděno podle § 49j, 43c a 43d zákona o dráhách. V souvislosti s přijetím technického pilíře 4. železničního balíčku s účinností od 31.10.2020 je schvalovací proces železničních vozidel řešen prostřednictvím jednotného kontaktního místa (OSS). Po dvou letech se podařilo realizovat školení dalších zaměstnanců odboru. Celkem bylo vydáno 1 první povolení typu, 10 nových povolení (po změně vozidla) a 33 povolení ve shodě s typem. Ve 13 případech Drážní úřad spolupracoval s ERA na vydání nového povolení nebo rozšíření oblasti použití, ve dvou případech s polským NSA (UTK).

V oblasti drážních vozidel pro městskou hromadnou dopravu byly schváleny 2 typy tramvají a 2 typy trolejbusů a 31 změn od schváleného typu. Výkony se pohybovaly v roce 2023 na úrovni roku 2022. Převážná část žádostí, především u vozidel pro dráhy tramvajové a dráhy speciální-metro se zaměřila na inovace či modernizace stávajících vozidel, což mělo za následek zvýšený počet žádostí o zkušební provoz a jejich vyhodnocování.

Celkem bylo vydáno 135 povolení nebo prodloužení zkušebního provozu.

V roce 2023 bylo odborně způsobilými právními subjekty předloženo a Drážním úřadem vyhodnoceno 73 zpráv o posouzení bezpečnosti dle nařízení 402/2013. 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 opravě stávajících údajů do registru se jednalo o registraci nových železničních vozidel 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 a vozidel MHD. Celkem bylo provedeno 11 336 zápisů do registru a jejich změn. Odbor ve spolupráci s IT připravil migraci dat z národního registru vozidel (NVR) do Evropského registru vozidel (EVR), ke které došlo ke dni 16.06.2024. Tato činnost je velmi náročná a přechod na EVR znamená výrazný nárůst úkonů.

Neopominutelnou součástí náplně odboru drážních vozidel a ECM byla účast na tvorbě legislativních a technických předpisů, spolupráce na připomínkových řízeních v předpisových oblastech s ERA a ministerstvem dopravy.

Drážní úřad v roce 2023 neověřoval technickou a odbornou způsobilost právnické osoby pro výkon technickobezpečnostních zkoušek (TBZ) podle § 60 vyhlášky 173/1995,

ani pro zkoušky drážních vozidel podle § 43 odst. 4 zákona o dráhách. Rovněž výjimky z TSI ve smyslu požadavku §49 odst. c) zákona o dráhách nebyly v roce 2023 požadovány.

V průběhu roku 2023 byly doplňovány údaje (104 zápisů) 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 ERA, a to jak při přímém styku, tak i při školeních v rámci pracovní skupiny ERATV. V roce 2023 bylo provedeno 116 státních dozorů.

6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)

Jelikož v roce 2022 byl dokončen proces certifikací subjektů odpovědných za údržbu (ECM) již dle nové 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, bylo oproti roku 2022, kdy bylo vydáno 60 osvědčení ECM (včetně rozšíření certifikace), vydáno 16 nových osvědčení a 20 rozšíření.

Odbor drážních vozidel a ECM se v rámci řešení problematiky spojené s certifikacemi ECM již dle prováděcího nařízení Komise 2019/779 zúčastnil i několika zasedání, 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 za 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), Združenia vlastníkov koľajových vozidiel (ZVKV) a ČD DVI. Vyšlo také několik tiskových zpráv a článků v odborných periodikách k tématu změn v certifikacích ECM. V roce 2023 bylo provedeno také 60 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 o kontrole) za účelem ověření, že tyto subjekty i nadále splňují kritéria stanovená přílohou III nařízení Komise (EU) č. 445/2011.

Celkově lze hodnotit rok 2023 jako rok se zvýšeným počtem úkonů ve správním řízení a v OSS, mírným nárůstem počtu klasických úkonů schvalovacího procesu, s nárůstem dalších činností neopomenutelných pro chod celého úřadu a dalších odborných požadavků na kvalifikované pracovníky, s dalším nárůstem rozsahu a počtu nových požadavků evropské legislativy vycházejících z požadavků ERA na vytváření a vedení dalších nových dokumentů jako je např. národní referenční dokument (NRD), referenční databáze dokumentů (RDD), databáze schválených subsystémů (kromě drážních vozidel) a prvků (ERADIS) nebo databáze národních bezpečnostních pravidel (NOTIF-IT).

V roce 2023 pokračovala jednání zástupců odboru na pravidelných zasedáních představitelů národních bezpečnostních úřadů formou vzdáleného přístupu (MS Teams) nebo přímou

účastí. Velmi aktivně se odbor podílí na jednání k subjektům odpovědným za údržbu drážních vozidel a bezpečnostní problematice. Užitečná jsou pravidelná on-line jednání mezi Drážním úřadem a ERA v oblasti povolování vozidel konaná 10x ročně.

Další výměna zkušeností a intenzivní spolupráce s ostatními národními bezpečnostními úřady na aktuální projednávaná témata v pracovních skupinách pod záštitou ERA se převážně odvíjela formou e-mailů a elektronické pošty. Především stanoviska států k otázkám ECM, bezpečnostním platformám, vývoje ETCS, aktivní účasti na tvorbách registrů či výměně expertů národních bezpečnostních úřadů jsou velmi užitečná, protože ne vždy se tyto praktické poznatky dostanou až na vrcholná zasedání vedoucích zástupců národních bezpečnostních úřadů s vedením ERA.

Úzká spolupráce s kolegy z Dopravného úřadu probíhala zejména v oblasti aplikace 4. ŽB, a to i na jednání delegace DÚ SR v Praze.

7. STROJVEDOUCÍ

Akreditovaná školicí střediska pro výcvik strojvedoucích:

Vnitrostátní právní předpisy stanoví, že Drážní úřad je příslušným orgánem podle článku 20 směrnice 2007/59/ES. Střediska odborné přípravy, která měla platnou akreditaci, byla Drážním úřadem akreditována jako školicí střediska pro výcvik strojvedoucích podle § 46o zákona o dráhách. V roce 2023 bylo celkem 22 subjektů s akreditací, 3 subjektům byla prodloužena platnost, 1 subjektu byla akreditace odejmuta a u 1 subjektu pozbyla platnost.

Akreditace právnické nebo fyzické osoby pro školení zaměstnanců na celostátní nebo regionální dráze:

V roce 2017 vstoupila v platnost novelizace zákona o dráhách, která zavedla nový status akreditované právnické nebo fyzické osoby k poskytování školení pro činnosti související s provozováním dráhy a drážní dopravy (§ 46s zákon o dráhách). Tato akreditace byla následně novelou zákona o dráhách zrušena a v roce 2022 znovu obnovena. V roce 2023 bylo celkem 25 subjektů s akreditací, z toho 11 subjektům byla udělena akreditace nově.

Uznání zkoušejícího:

Dle Rozhodnutí komise číslo 2011/765/EU ze dne 22.11.2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES Drážní úřad začal v roce 2018 uznávat zkoušející k provádění zkoušek zvláštní odborné způsobilosti (k získání osvědčení strojvedoucího) podle §46e a §46j zákona o dráhách. Uznání zkoušejícího bylo v roce 2023 uděleno nově 3 zkoušejícím.

Změny strategie a postupu, které souvisí s procesem vydávání licencí strojvedoucím:

Od roku 2021 byla zahájena prodloužení platností licencí strojvedoucích po 10 letech. V roce 2023 bylo prodlouženo celkem 1 633 ks licencí strojvedoucích.

Licence strojvedoucího / Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce / lanové dráhy:

Od 1. ledna 2023 do 31. prosince 2023 bylo vydáno celkem 430 ks licencí strojvedoucího (první vydání), 51 ks licencí strojvedoucího (duplikát), 157 ks Průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce a 125 ks Průkazů způsobilosti k řízení lanové dráhy, a to včetně změn a duplikátů.

Zkoušky způsobilosti osob k řízení drážních vozidel:

V průběhu roku 2023 probíhaly zkoušky jak k ověření všeobecné odborné způsobilosti nových uchazečů k získání licence strojvedoucího, tak i zkoušky k získání odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce.

V roce 2023 byl v počtu vykonaných zkoušek k získání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce zaznamenán pokles oproti roku 2022. V roce 2023 proběhlo 31 zkoušek s celkovým počtem 75 osob s úspěšností 79 %.

Počet vykonaných zkoušek k získání licence strojvedoucího byl nižší než v roce 2022. V roce 2023 proběhlo 74 zkoušek s celkovým počtem 425 osob s úspěšností 87 %.

8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

8.1. PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY

- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízeních o nich, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů
- Rozhodnutí Komise č. 2011/765/EU ze dne 22. listopadu 2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání

zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES

- Prováděcí Nařízení Komise (ES) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 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 ze dne 16. listopadu 2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/764 ze dne 2. května 2018, o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady

- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1903 ze dne 29. října 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/764 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/867 ze dne 13. června 2018, kterým se stanoví jednací řád odvolacího senátu (odvolacích senátů) Agentury Evropské unie pro železnice
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797
- Směrnice Evropského parlamentu a rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství
- Směrnice Komise 2014/82/EU ze dne 24. června 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o všeobecné odborné znalosti, zdravotní požadavky a požadavky týkající se licence
- Směrnice Komise (EU) 2016/882 ze dne 1. června 2016, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o jazykové požadavky
- Nařízení Komise (EU) 2019/554 ze dne 5. dubna 2019, kterým se mění příloha VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2238 ze dne 15. prosince 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2019/773, pokud jde o postupné ukončení platnosti zvláštních případů pro návěst „Konec vlaku“
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/572 ze dne 24. dubna 2020 o systému podávání zpráv, který má být dodržován pro účely zpráv o vyšetřování železničních nehod a mimořádných událostí

8.2. ZMĚNY ZÁKONA O DRÁHÁCH A JEHO PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠKY

PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY PROVÁDĚJÍCÍHO ZÁKONA O DRÁHÁCH

- Vyhláška č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů

- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 9/2015 Sb., o stanovení náležitostí a vzorů pověření k výkonu státního dozoru, státního odborného dozoru, vrchního státního dozoru a vrchního státního odborného dozoru v dopravě ve formě průkazu a o změně souvisejících vyhlášek, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 116/2017 Sb. o nákladech a úsporách přímo souvisejících se zabezpečováním náhradní dopravy za přerušenou veřejnou osobní drážní dopravu
- 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

ZMĚNA ZÁKONA O DRÁHÁCH

Dnem 1. 11. 2023 nabyl účinnosti zákon č. 303/2023 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Hlavním cílem této novely je adaptovat český vnitrostátní právní řád na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

Týká se to například spojů provozovaných výhradně pro historické nebo turistické účely, mezinárodních osobních železničních spojů, jejichž podstatná část, včetně nejméně jedné zastávky podle jízdního řádu, je provozována mimo EU, katalogu skutkových podstat přestupků postihujících jednání dopravce, provozovatele dráhy, provozovatele železniční

stanice, prodejce jízdních a přepravních dokladů, provozovatele cestovní kanceláře nebo provozovatele cestovní agentury, práva cestujících zakoupit si v případě situace, kdy v železniční stanici v místě odjezdu není výdejna přepravních dokladů nebo žádné dostupné automaty pro prodej přepravních dokladů ani žádný jiný dostupný způsob, jak si přepravní doklad zakoupit předem, přepravní doklad ve vlaku bez dodatečných nákladů, či oznámení o potřebě pomoci osobě se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace v železniční stanici nebo ve vlaku směřovaného vůči dopravci nebo provozovateli železniční stanice.

Dále došlo k dílčímu upřesnění právní úpravy provozování zařízení služeb, pro která je, v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, třeba vést oddělené účetnictví.

Nově jsou rozšířena ustanovení upravující přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části, důsledky takového přerušení, podnět k obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy ve vlastnictví státu nebo její části a obnovení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části.

Další body jsou věnovány zúžení okruhu podmínek pro připuštění ke zkoušce, která je podmínkou pro vydání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na trolejbusové dráze, a to v návaznosti na požadavky vznesené Sdružením dopravních podniků České republiky.

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 v článku 9 směrnice 2016/798. 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 2018/762.

Oblast rizik upravuje opatření týkající se uplatňování prováděcí nařízení 402/2013 a metodický pokyn Drážního úřadu pro uplatňování nařízení 402/2013.

Účelem tohoto metodického pokynu je stanovit postupy pro žadatele pro uplatňování nařízení 402/2013, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 1 písm. a) směrnice 2016/798.

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, tedy jak pro strukturální, tak i funkční oblasti subsystémů.

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 a k zachycení požadavků přikládat Zprávu o posouzení bezpečnosti, a tím je zajištěn dohled nad kvalitou a úrovní výstupů subjektů pro posuzování bezpečnosti (SPB). Drážní úřad je uznávacím subjektem pro činnosti SPB. V České republice je možné požádat rovněž o akreditaci SPB, kterou provádí Český institut pro akreditaci (ČIA). Uznání SPB Drážním úřadem na rozdíl od získání akreditace SPB Českým institutem pro akreditaci není způsobilé.

Za rok 2023 obdržel Drážní úřad 73 zpráv o posouzení bezpečnosti.

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

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

Současně bylo na konci roku 2023 započato s řešením postupu v případě aplikace požadavku na Zachycení požadavků dle nařízení (EU) 2018/545 (EU) čl. 13, který je platný pouze pro strukturální subsystém RST (kolejová vozidla). Pro zachycení požadavků byl vypracován Drážním úřadem návrh metody ve formě interaktivního formuláře, který by měl žadatele vést krok za krokem k naplnění a vyhodnocení požadovaných informací. Tento dokument je k dispozici na webu Drážního úřadu k volnému použití.

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 Drážního úřadu).

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

Celkově lze hodnotit rok 2023 jako rok se zvýšeným počtem úkonů ve správním řízení v OSS, mírným nárůstem počtu klasických úkonů schvalovacího procesu, s nárůstem dalších činností

neopomenutelných pro chod celého úřadu a dalších odborných požadavků na kvalifikované pracovníky, s dalším nárůstem rozsahu a počtu nových požadavků evropské legislativy v oblasti bezpečnosti (zachycení požadavků), zaměření vycházející z požadavků ERA na vytváření a vedení dalších nových dokumentů jako je např. databáze národních bezpečnostních pravidel (SRD), referenční databáze dokumentů (RDD), databáze schválených subsystémů (kromě drážních vozidel) a prvků (ERADIS).

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 třemi 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 uplatňování 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 týkající se CSM. Pak, v případě nesrovnalostí, tuto problematiku s navrhovatelem řeší v rámci jednotlivých schvalovacích procesů a kontroluje případnou jejich nápravu. Současně má rovněž k dispozici navrhovatelem předané Zprávy o posouzení bezpečnosti (ZPB), jedná-li se o změny významné a zde soustavně kontroluje i práci subjektů pro posuzování CSM (SPB), neboť ve valné většině je Drážní úřad tím, který jim v ČR vydal uznání SPB, a proto může i účinně a včas požadovat nápravu závěrů SPB a dalších formálních nedostatků v jejich ZPB přímo v praxi při schvalovacích procesech jednotlivých subsystémů. Výše uvedený proces se nadále rozšiřuje o zachycení požadavků, kde bude nutno ještě doladit procesní postup tak, aby naplňoval v plném rozsahu požadavky EU legislativy.

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

Vzhledem k tomu, že má Drážní úřad vypracovanou vlastní metodiku pomocí prohlášení navrhovatele o bezpečnosti Typ A, B, C, D, jejichž deklarace při správném postupu navrhovatelem vyjdou, jsou rozdíly vcelku minimální. Pro technické, provozní i organizační změny platí víceméně velmi podobný postup. Metoda posuzování dle zachycení požadavků platná pouze pro subsystém RST, je dalším segmentem obecné evropské bezpečnosti, která musí být již plně aplikována.

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

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

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

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

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

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

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

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

Řádné využití konceptu významné změny nebo zneužití konceptu tak, aby se vyhnulo jmenování nezávislého subjektu pro posuzování CSM (nedůvěra). Co se týká druhého případu, jaká je kvalita ukázky správné kontroly rizik vyplývajících z nevýznamných změn, pokud RU, IM a ECM nevyužívají přílohu I CSM:

Jak je již výše zmíněno, metoda vypracovaná Drážním úřadem s tímto zneužitím konceptu významné změny od začátku počítá a velmi rychle tuto skutečnost u navrhovatelů rozkryje. Druhou věcí však je praktická náprava, která kromě jiného byla omezena i národními právními překážkami, kdy Drážní úřad nemá právo taková hodnocení navrhovatelů rozporovat, aniž by k tomu nebyl vypracován posuzovatelem komplikovaně odůvodněný elaborát na základě použitých předpisů, které v ČR legislativně neexistují. Metoda zachycení požadavků je na výše uvedené méně citlivá a vzhledem k tomu že požaduje Zprávu posouzení bezpečnosti vždy, jeví se zatím v principu jako spolehlivější.

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 nezhledka 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 a 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 nerozkrýly v dostatečné míře a může se zaměřit na jejich nápravu či doplnění.

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

V roce 2023 se nevyskytl žádný případ, kdy by byl využit článek 15 odst. 1 směrnice 2016/798 (citace směrnice):

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

- *Vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země.*

- *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 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi.*
- *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.*
- *Vozidel používaných na sítích podle čl. 2 odst. 3 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 udělí 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.

Dopravci již by měli mít své systémy k zajišťování bezpečnosti v souladu s požadavky stanovenými v příloze I nařízení 2018/762. Tyto požadavky na systém zajišťování bezpečnosti se použijí na jednotná osvědčení o bezpečnosti podle článku 10 směrnice 2016/798 pro účely posuzování žádostí a pro účely dohledu.

Provozovatelé dráhy zavedli své systémy zajišťování bezpečnosti v souladu s požadavky stanovenými v příloze II nařízení 2018/762. Tyto požadavky na systém zajišťování bezpečnosti se použijí na schválení z hlediska bezpečnosti podle článku 12 směrnice 2016/798 pro účely posuzování žádostí a pro účely dohledu.

Systém zajišťování bezpečnosti zahrnuje tyto základní prvky:

- Bezpečnostní zásady schválené výkonným ředitelem organizace a sdělené všem zaměstnancům.
- Kvalitativní a kvantitativní cíle organizace v oblasti zachování a zvyšování bezpečnosti a plány a postupy pro dosažení těchto cílů.
- 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.

- Postupy pro zajištění souladu s normami a jinými závaznými podmínkami po dobu životnosti zařízení a po dobu provozu.
- 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.
- 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.
- Opatření zajišťující poskytování dostatečných informací uvnitř organizace a podle potřeby mezi organizacemi železničního systému.
- Postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro řízení nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací.
- Postupy zajišťující, aby byly nehody, mimořádné události, nebezpečné situace a jiné nebezpečné jevy oznamovány, vyšetřovány a analyzovány a aby byla přijímána nezbytná preventivní opatření.
- Zajištění zásahových plánů, varování a informací v případě mimořádné situace, jež jsou dohodnuty s příslušnými orgány veřejné správy.
- Ustanovení o provádění pravidelných vnitřních auditů systému zajišťování bezpečnosti.

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

12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SLEDOVÁNÍ

Provozovatelé dráhy a dopravci uplatňují nařízení 1078/2012 o společné bezpečnostní metodě sledování. V praxi je nařízení 1078/2012 realizováno zejména formou tvorby a provádění plánů kontrol bezpečného provozování drážní dopravy a implementací poznatků vyplývajících z nařízení 1078/2012 do interních předpisů. V případě zjištění nedostatků pak realizací nápravných opatření. Zpětná vazba je v jednotlivých výročních zprávách o bezpečnosti. Pro názornost zde uvádíme jeden praktický příklad výstupu z výroční zprávy o bezpečnosti ze strany dopravce a jeden ze strany provozovatele dráhy.

Příklad 1 – Provozovatel dráhy

(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace za rok 2023)

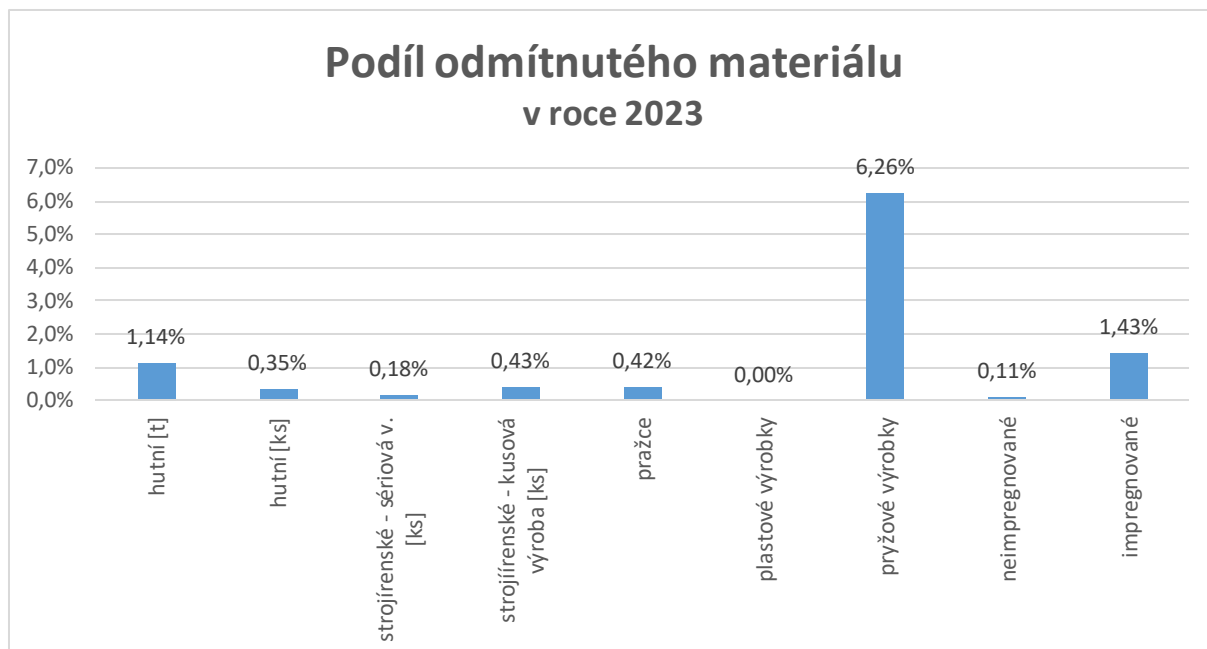
Správa železnic si je plně vědoma povinností z uvedeného nařízení vyplývajících a za provádění procesu sledování nese odpovědnost. Zajišťuje, aby byla v souladu s nařízením č. 1078/2012 sledována také opatření ke kontrole rizik. Vyhledává a sleduje rizika možného ohrožení života a zdraví zaměstnanců. 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 zaslánými riziky jsou dotčení zaměstnanci seznamováni prostřednictvím intranetu Správy železnic, případně v rámci pravidelných školení nebo prostřednictvím písemných upozornění. V rámci smluvních vztahů s dodavateli a zhotoviteli je řešeno i předávání bezpečnostních rizik dle místních podmínek ze strany jednotlivých organizačních jednotek. Dále se s dopravci sjednává ve smlouvách o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách ujednání o tom, že v souladu s § 22 odst. 2 písm. f) a § 35 odst. 2 písm. f) zákona o dráhách se smluvní strany zavazují dodržovat zavedené systémy zajišťování bezpečnosti drážní dopravy, svými činnostmi neohrožovat bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy a při zjištění rizik vyplývajících z provozování dráhy nebo drážní dopravy přijmout taková opatření, která povedou k jejich eliminaci a prevenci, to vše ve vzájemné součinnosti. S informacemi, týkajícími se bezpečnosti, jsou dopravci seznamováni společně s dalšími informacemi prostřednictvím Portálu provozování dráhy (<https://provoz.spravazeleznic.cz/>). O všech změnách informací zveřejněných na portálu jsou dopravci prokazatelně seznamováni prostřednictvím tzv. „Novinek s potvrzením“.

Správa železnic má nastaveny systémy pro usměrňování rizika v případě zavádění nových produktů a nákupu produktů od dodavatelů. Tyto systémy jsou pro oblast automatizace a elektrotechniky zakotveny ve Směrnici SŽDC č. 34 a pro oblast traťového hospodářství ve směrnici SŽDC č. 67. V současné době probíhá novelizace těchto směrnic a jejich sloučení do nové společné směrnice „Systém posuzování vlivu produktů a služeb pro železniční dopravní cestu na bezpečnost provozování dráhy“. Tato směrnice bude stanovovat zásady platné pro všechna odvětví provozuschopnosti dráhy zajišťovaná Správou železnic.

Systém usměrňování rizik je založen na technickém posuzování nabídek nových výrobků a technologií, auditování výrobců a kontrole dodávek výrobků rozhodných pro bezpečnost provozování dráhy. Součástí předložení nabídky navrhovatelem a rozhodování o ní je posouzení, zda akceptace nabídky je nebo není významnou změnou z pohledu bezpečnosti železničního systému ve smyslu nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik.

V oblasti traťového hospodářství byly za rok 2023 díky tomuto systému zadrženy neshodné výrobky v celkové hodnotě přes 40 mil. Kč. Podíl odmítnutých neshodných výrobků z celkového množství je znázorněn v následujícím grafu.

GRAF 10 – PODÍL ODMÍTNUTÉHO MATERIÁLU SŽ



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

Příklad 2 – Dopravce

(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti za rok 2023 dopravce Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.)

V roce 2023 byla provedena Rail Cargo Carrier CZ implementace standardů kultury bezpečnosti, Safety Culture, s využitím podpory kampaně Sicherheit Leben 2023 ÖBB Holding Základem sběru a analýzy je sestavení databáze, která umožňuje měření všeobecných výkonů společnosti a zjišťování nedostatků v systému SMS. Sběr bezpečnostních dat je založen na sledování následujících součástí:

- systematické zpracování a evidence nebezpečných událostí,
- zjištění kontrol,
- výsledky auditů.

Bod zpracování a evidence nebezpečných událostí je spojen s kapitolami Plnění bezpečnostních cílů a Údaje o závadách při provozování drážní dopravy, vyjmenované nebezpečné situace jsou zahrnuty do společných bezpečnostních cílů skupiny RCG. Kvantitativní ukazatele jsou měsíčně reportovány na úroveň RCA-OS a komunikovány v rámci Safety board. Uplatnění kvalitativních ukazatelů, zejména posouzení závažnosti události je ve vztahu RCC CZ – RCG komplikována odchylnou taxonomií MU stanovenou Zákonem o dráhách v platném znění oproti systémům ostatních států Evropského společenství.

RCC CZ při stanovování strategií a priorit v plánech sledování používá mix reaktivního a proaktivního sledování. Reaktivní sledování je založeno na analýze MU a závad významných pro celou skupinu RCG, hledání společných znaků, relevantních pro všechny členy (vyloučení odchylností návěštních soustav, vlakových zabezpečovačů, vnitrostátních předpisů atd.) kdy jsou stanovována opatření k omezení rizik buď jako společná pro celou skupinu, nebo jako doporučení k zapracování do SMS jednotlivých členů. Proaktivní sledování je založeno na kodexu správné praxe, tedy aplikace postupů již úspěšně použitých u jiných členů skupiny RCG. Dále je na základě poznání existence spojení spokojenosti zákazníka s produktem a bezpečností při jeho realizaci zohledněn tento faktor při plánování a hodnocení produktu – přeprav a zjištění tohoto hodnocení jsou podkladem pro kontrolu vnitřních procesů a zařazeny do pravidelného školení zaměstnanců.

V roce 2023 pokračovala jednání se Správou železnic směřující k harmonizaci struktury pokynů IM (Infrastructure manager) a popisu sítě s požadavky TSI OPE, které by umožnilo další kroky ve zpracování Knihy pravidel strojvedoucích podle bodu 4.2.1.2.1 TSI OPE. Stále však přetrvávají nejasnosti vyplývající z toho, že do základního předpisu provozovatele dráhy Správy železnic, SŽ D 1 nebyly plně implementovány Dodatky A, B, C TSI-OPE, a nadále trvající i rozpor mezi TSI-OPE a Vyhláškou 173, kterou se vydává dopravní řád drah, je značnou překážkou pro interoperabilitu železniční dopravy. V tomto případě jsou rozpoznány a kontrolními procesy konkretizovány potřeby dopravce, ale vlivem vnějších podmínek nemohou být přijata odpovídající opatření.

13. KULTURA BEZPEČNOSTI

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

Všechny důležité části systému zajišťování bezpečnosti musí být zdokumentovány a musí být zejména popsáno rozdělení povinností v rámci organizace provozovatele infrastruktury a železničního podniku. Musí být uvedeno, jakým způsobem zabezpečuje vedení podniku

řízení na různých úrovních, jakým způsobem jsou zapojeni zaměstnanci a jejich zástupci na všech úrovních a jak je zajištěno soustavné zlepšování systému zajišťování bezpečnosti. Musí platit jednoznačný závazek důsledně uplatňovat poznatky a metody týkající se lidského faktoru. Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky podporují prostřednictvím systému zajišťování bezpečnosti kulturu vzájemné důvěry, jistoty a učení, při které jsou zaměstnanci vybízeni k tomu, aby přispívali k rozvoji bezpečnosti při zaručení důvěrnosti.

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

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

Příklad 1 – Provozovatel dráhy

(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace za rok 2023)

Kulturu bezpečnosti Správy železnic vnímá jako programovou záležitost a soustavně pracuje na zvýšení její úrovně v organizaci. Jako provozovatel dráhy prostřednictvím systému zajišťování bezpečnosti podporuje Správa železnic kulturu vzájemné důvěry a jistoty s dopravci. Zaměstnanci v provozu jsou při identifikaci možných nebezpečí a rizik jedním z nejdůležitějších bezpečnostních prvků a nastavení spravedlivé kultury Správy železnic ohlašování možných nebezpečných stavů usnadňuje. Je nastaven vztah, kdy provozní zaměstnanci nemusí mít obavy, že budou nějak postihováni ze skutečností, které ohlašují, ať už souvisejí s vykonanou činností, případným opomenutím nebo rozhodnutím, které by mohlo vést k mimořádné události či mimořádnosti. Naopak není tolerována hrubá nedbalost nebo jakékoliv úmyslné a vědomé porušování stanovených pravidel. Zaměstnanci mají možnost transparentní komunikace. Své poznatky, nápady na zlepšení, nebo zjištěné závady a nedostatky mohou kdykoliv hlásit příslušným vedoucím zaměstnancům, příp. přímo vedení organizace, a to např. i prostřednictvím zástupců odborové organizace. Vedoucí zaměstnanci jsou zodpovědní za vytváření a udržování bezpečného pracovního prostředí. Aktivním přístupem se vedoucí zaměstnanci zabývají i otázkami bezpečnosti, včetně stanovení vhodného řešení. Rovněž je zajištěno, že zaměstnanci mají přístup k potřebným informacím o bezpečnosti a jsou pravidelně vyzýváni k efektivní komunikaci o rizicích a bezpečnostních postupech.

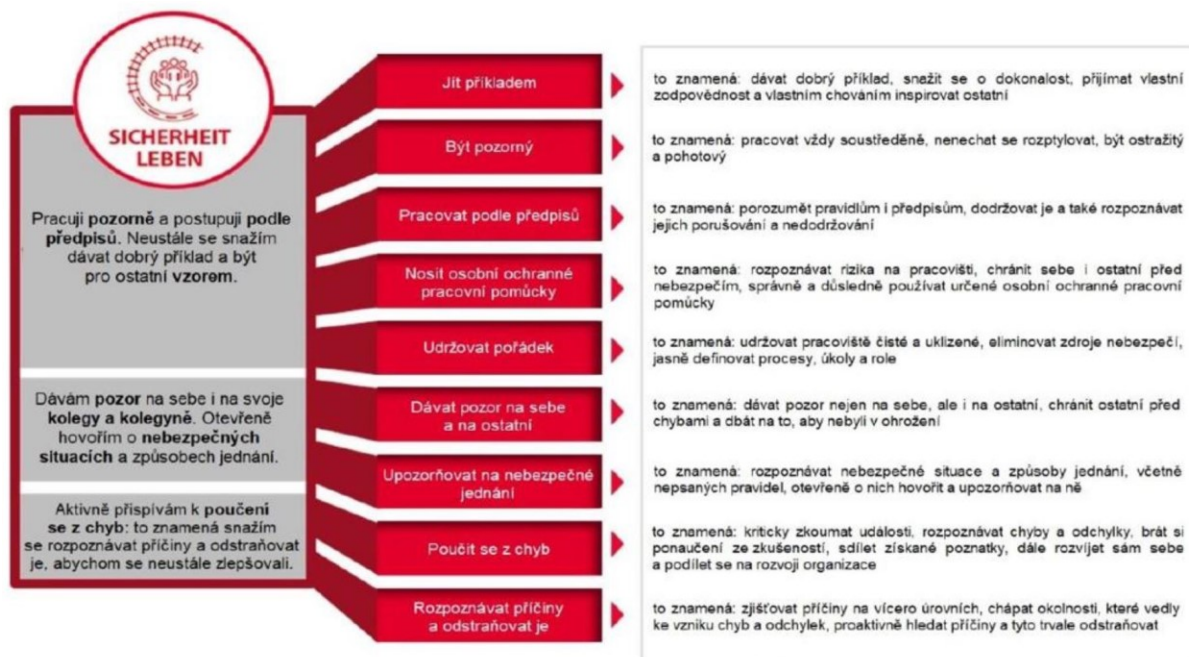
Příklad 2 – Dopravce

(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti za rok 2023 dopravce Rail Cargo Carrier – Czech Republic s.r.o.)

ÖBB Holding vytyčil kulturu bezpečnosti jako jeden z hlavních společných cílů společnosti skupiny, který je zahrnut i do cílů managementu jednotlivých společností RCG. Řídící akty RCC CZ jsou vydávány se zřetelem k tomuto cíli.

V roce 2023 byl spuštěn program systematického zvyšování povědomí všech zaměstnanců o kultuře bezpečnosti „Sicherheit Leben“. Tento program ÖBB Holding je způsob naplnění deklarace o bezpečnosti ERA, který má za cíl neustálé zlepšování bezpečnosti.

OBRÁZEK 1 – STANDARDY CHOVÁNÍ A HLAVNÍ PILÍŘE PROGRAMU SICHERHEIT LEBEN



Ke dni 20. 7. 2023 přistoupil RCC CZ k Prohlášení o kultuře bezpečnosti evropských železnic, stal se tak jedním z několika dopravců působících na dráhách v ČR, kteří jsou signatáři tohoto Prohlášení. RCC CZ v této oblasti spolupracuje i v rámci pracovní skupiny sdružení ŽESNAD.CZ

ZÁVĚR

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí bezpečnost železničního provozu a provozování železničních drah v České republice za rok 2023. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice do národních právních předpisů.

Drážní úřad za rok 2023 splnil svůj plán v oblasti státních dozorů za účelem prověření správné funkce bezpečnosti a v roce 2024 bude pokračovat ve vykonávání kontrolních činností i u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

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

© Drážní úřad 2023

Wilsonova 300/8

121 06 Praha 2 – Vinohrady

www.ducr.cz

www.facebook.com/drazni.urad

PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2023

Evidenční přehled o nehodách za rok 2023 – 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 ukazatelé nehod jsou rozděleny do následujících oblastí (CSI vychází z výročních zpráv provozovatelů celostátních a regionálních drah, provozovatelů drážní dopravy):

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

TABULKA 4 – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2023

1.1a. Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod.				
	N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		2
	N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		13
	N02	Vykolejení vlaku		0
	N031	Nehody na úrovňových přejezdech bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži		4
	N032	Nehody na úrovňových přejezdech se zabezpečovacím zařízením ovládaným obsluhou		0
	N033	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky bez závor		31
	N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závory		4
	N035	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky, závory a s kolejovým zabezpečovacím zařízením, kterým se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém dovolující vlaku pokračovat pouze v případě, kdy je úrovňový přejezd na straně uživatele pozemní komunikace zabezpečen a nenarušen.		1
	N04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		30
	N05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		1
	N06	Jiné nehody		8

2.2a. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody.				
	PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	PS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	PS02	Vykolejení vlaku		0
	PS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		9
	PS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		3
	PS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	PS06	Jiné nehody		0
2.3a. Celkový počet vážně zraněných zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.				
	SS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	SS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		1
	SS02	Vykolejení vlaku		0
	SS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		1
	SS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		4
	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)		23
	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		16
	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 úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OSE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OSE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSE06	Jiné nehody		0
3.2a. Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
PK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
PK02	Vykolejení vlaku		0
PK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
PK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		2
PK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PK06	Jiné nehody		0
3.3a. Celkový počet usmrcených zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.			
SK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
SK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SK02	Vykolejení vlaku		0
SK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
SK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		2

	SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	SK06	Jiné nehody		0
3.4a. Celkový počet usmrcených uživatelů úrovnových 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 úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		18
	LK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
	LK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	LK06	Jiné nehody		0
3.5a. Celkový počet usmrcených nepovolaných osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovnových 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 úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
	UK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		7
	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 úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
	OK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
	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 úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
	OKP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
	OKP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	OKP06	Jiné nehody		0
3.8a. Celkový počet jiných osob usmrcených mimo nástupiště rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.				

	OKE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	OKE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	OKE02	Vykolejení vlaku		0
	OKE03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		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.		0
	N20	Počet nehod, na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, při nichž došlo k uvolnění nebezpečných věcí.		0
1.2a. Celkový počet sebevražd.				
	N07	Počet sebevražd.		195
	N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama		48
4.1a. Celkový počet původců mimořádných událostí rozdělený do následujících kategorií.				
	I01	Lomy kolejnic.		1
	I02	Vybočení kolejnice a ostatní nespojitosti koleje.		0
	I03	Selhání návěstních systémů		0
	I04	Projetá návěstidla zakazující jízdu.		132
	I041	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		24
	I042	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		108
	I05	Lomy kol u provozovaných kolejových vozidel.		0
	I06	Lomy náprav u provozovaných kolejových vozidel.		1
5. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod				
Pouze následkem vážných nehod.				
	C13	Náklady spojené s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře (vážné nehody).	Kč	391 689 606
	C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč	0
	C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč	988 382
	C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut	32 279
	C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut	21 800
6. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti dráhy a jejího uplatňování				
6.1 Zabezpečovací zařízení				
	TP01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení		19,97 %

TP02	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení		0,58 %
TP03	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti		0,16 %
T01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti		10,84 %
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.		0,24 %
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.		1,47 %
6.2 Počet úrovnových křížení			
T03	Celkový počet úrovnových křížení (aktivních i pasivních)		7 737
T06	Celkový počet aktivních úrovnových křížení (se zabezpečovacím zařízením)		4 349
T07	Ovládaným automaticky jízdou s výstražnými světly a bez závor		1 950
T081	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly		1 674
T10	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.		6
T15	Ovládaným obsluhou		719
T14	Celkový počet pasivních úrovnových křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).		3 388
8. Referenční data dopravy a infrastruktury			
R05	Počet vlakokilometrů v osobní dopravě	million vlakokilometrů	277,505
R06	Počet vlakokilometrů v nákladní dopravě	million vlakokilometrů	67,974
R02	Počet osobokilometrů	million osobokilometrů	8 673,776
R07	Počet nákladních tunokilometrů	million tunokilometrů	59 191,900
R08	Počet kilometrů trati (u vícekolejných tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km	9 455,370
R03	Počet kilometrů kolejí (započítává se každá kolej vícekolejné železniční trati).	km	15 232,042

PŘÍLOHA B – POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY ZA ROK 2023

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

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

Seznam vyloučených tratí:

- Praha-Malešice – Praha-Žižkov

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

2a	Celková délka tratí [km]	21,844
----	--------------------------	--------

3. Stanice přizpůsobené PRM TSI (na konci roku)

3a	Železniční stanice vyhovující PRM TSI	0
3b	Železniční stanice v souladu s PRM TSI - částečná shoda s TSI	8
3c	Bezbariérově přístupné železniční stanice	806
3d	Jiné stanice	1 845

4. Licence strojvedoucích (na konci roku)

4a	Celkový počet platných evropských licencí vydaných v souladu s TDD	9 337
4b	Počet nově vydaných evropských licencí (první vydání)	430

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

5a	První schválení – celkem	2
5aa	Drážní vozidla	0
5ab	Lokomotivy	0
5ac	Tažená osobní vozidla	0
5ad	Ucelená jednotka	0
5ae	Speciální vozidla	8
5b	Vnitrostátní posouzení uvedení typu vozidla na trh v rozšířené oblasti použití	*
5ba	Vagón	*
5bb	Lokomotivy	*

5bc	Tažená osobní vozidla	*
5bd	Ucelená jednotka	*
5be	Speciální vozidla	*
5c	Schválení typu – celkem	2
5ca	Vagón	0
5cb	Lokomotivy	0
5cc	Tažená osobní vozidla	0
5cd	Ucelená jednotka	2
5ce	Speciální vozidla	1
5d	Schválení udělená po modernizaci nebo obnově – celkem	37
5da	Vagón	0
5db	Lokomotivy	0
5dc	Tažená osobní vozidla	23
5de	Ucelená jednotka	9
5df	Speciální vozidla	5
5e	Schválení ve shodě s typem (čl. 14 odst. 1 písm. e) Nařízení (EU) – celkem	73
5ae	Vagón	
5eb	Lokomotivy	
5ec	Tažená osobní vozidla	65
5ee	Ucelená jednotka	
5ef	Speciální vozidla	8

6. Vozidla vybavená ERTMS (na konci roku)

6a	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS úrovně 1	0
6b	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS úrovně 2	604
6c	Hnací vozidla včetně vlakových souprav – bez instalovaného ERTMS	3 248

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

7a	Pracovníci FTE, kteří se podílí na osvědčení o bezpečnosti	3
----	--	---

7b	Pracovníci FTE, kteří se podílí na schvalování vozidel	9
7c	Pracovníci FTE, kteří jsou zapojeni do dohledu	12
7d	Pracovníci FTE, kteří se podílí na jiných úkolech týkajících se železnic	85

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

PŘÍLOHA C – BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU PRO ROK 2024

V souladu s ustanovením § 55 odst. 5 zákona o dráhách je Drážní úřad povinen ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracovat plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách. Opatření obsažená v plánu musí směřovat k naplnění společných bezpečnostních cílů podle předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní cíle pro železniční systém. Tento plán Drážní úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

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

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

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

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

TABULKA 5 – ÚROVNĚ BEZPEČNOSTI NA ZÁKLADĚ ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ BEZPEČNOSTNÍCH CÍLŮ ČESKOU REPUBLIKOU

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

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

Opatření týkající se rizika pro cestující

Přestože z výsledků uvedených v tabulce vyplývá, že úroveň bezpečnosti je přijatelná, může i v rámci této oblasti docházet k systematickému zlepšování, resp. snižování pravděpodobnosti výskytu tohoto rizika. Je žádoucí, aby provozovatelé drážní dopravy zavedli do svých systémů bezpečnosti:

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

Opatření týkající se rizika pro zaměstnance

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

- Střet ŽKV s vozidlem na přejezdu, funkce přejezdníku – správné standardizované postupy po této MU, zajištění bezpečnosti, nezbytné úkony; reakce strojvedoucího na návěsti

¹ Národní referenční hodnota

² Vážený průměr v letech 2017-2022

přejezdníků, postup při otevřených závorách. Tento nácvik lze modifikovat i pro případ jiné překážky na trati (např. spadlý strom do průjezdného profilu).

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

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

V rámci nácviku a zvládnutí výše uvedených provozních situací se jeví jako žádoucí zavedení systému, kterým bude rozsah a obsah znalostí a dovedností a postupů nezbytných k prokázání zvláštní odborné způsobilosti pro řízení drážního vozidla na dráze železniční, kategorie celostátní a regionální, rozšířen o ověření praktické schopnosti osoby řídící drážní vozidlo na lokomotivním simulátoru. Ověřovat by se měla především schopnost adekvátně řešit i situace, které mohou nastat jen zřídka, a to včetně sledování signalizace, její správné interpretace a odpovídajícího způsobu jednání, způsobu jízdy a maximální rychlosti vzhledem k charakteristikám tratě a proměnným údajům, jimiž jsou např. omezení rychlosti či povětrnostní podmínky. Nedílnou součástí tohoto opatření může být i zlepšování „netechnických“ dovedností, jako například zvládnutí stresu, rozhodování, pravidelné udržování dovedností a týmová práce.

Opatření týkající se rizika pro uživatele přejezdů

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

událostí, a tyto výsledky zohlednit v plánech investic, bezpečnostních nebo nápravných opatřeních.

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

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

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

Opatření související s rizikem pro nepovolané osoby v prostoru dráhy

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

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

Opatření související s rizikem pro společnost jako celek

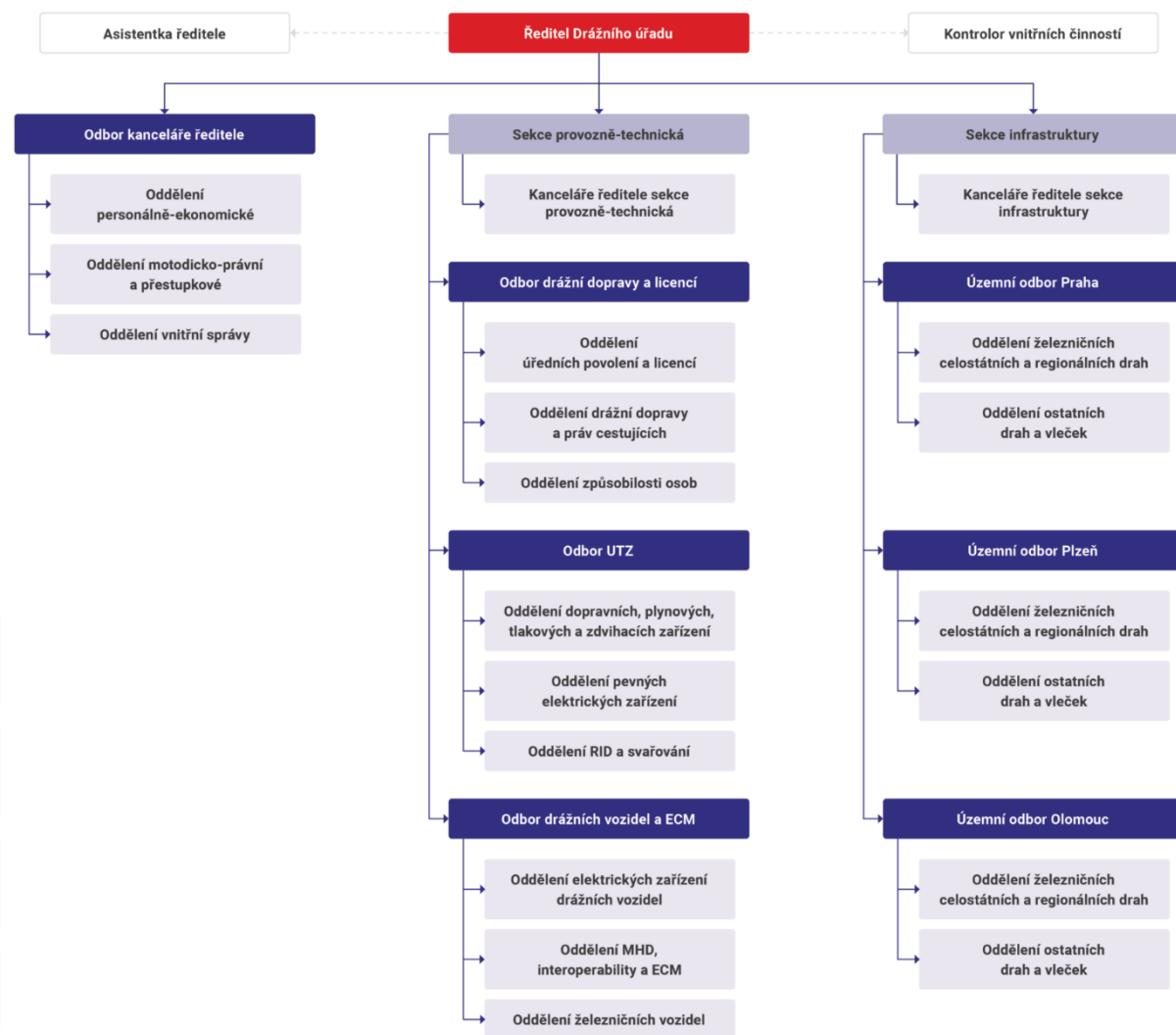
- Zajištění definice všech procesů nezbytných pro řízení, kontrolu a ověřování účinnosti údržby v souladu s ustanoveními společných bezpečnostních metod, zajištění souladu se specifickými požadavky, a to jak v případě, že je činnost prováděna interně, tak v případě, že je zadávána dodavatelsky.
- Zajišťování kompetencí pracovníků s bezpečnostními úkoly, sledování správného plnění úkolů, analyzovat rizika vyplývající z lidských a organizačních faktorů (pracovní zátěž, únava nebo přiměřenost postupů systému řízení bezpečnosti).
- Analýza nehod a incidentů. Je nezbytné zajistit, aby výsledky vyšetřování nehod a mimořádných událostí a bezpečnostní doporučení byla průběžně využívána k přezkumu hodnocení rizik a případně přijmout nápravná nebo zlepšovací opatření.

Opatření související se sledováním a eliminací rizik uvedená výše, včetně oblastí ke zlepšování, směřují k naplnění společných bezpečnostních cílů podle rozhodnutí Komise 2012/226/EU o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém, v platném znění. Drážní úřad i Ministerstvo dopravy doporučují, aby provozovatelé drah a drážní dopravy v rámci své činnosti přijali výše uvedená opatření identifikovaná v rámci analýz bezpečnostních doporučení do svých bezpečnostních plánů (včetně stanovení ročních

lhůt jejich průběžného monitorování a vyhodnocování). Přístup k opatřením bude ze strany Drážního úřadu předmětem dozorové činnosti.

PŘÍLOHA D – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRÁŽNÍHO ÚŘADU

OBRÁZEK 2 – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA



PŘÍLOHA E – SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Obrázek 1 – Standardy chování a hlavní pilíře programu Sicherheit leben	60
Obrázek 2 – Organizační schéma	74
Tabulka 1 - Analýza všeobecného trendu	13
Tabulka 2 – Střetnutí na železničních přejezdech v roce 2023 podle jejich zabezpečení (SŽ).....	16
Tabulka 3 – Překlad odborných pojmů podle směrnice 2016/798	16
Tabulka 4 – Evidenční přehled o nehodách za rok 2023	62
Tabulka 5 – Úrovně bezpečnosti na základě zhodnocení plnění bezpečnostních cílů českou republikou	71
Graf 1 – Počet nehod za sledované období.....	14
Graf 2 – Nedovolených jízd DV za návěstidla zakazující jízdu v letech 2018 až 2023	14
Graf 3 – Nedovolených jízd DV za návěstidla zakazující jízdu v roce 2023 podle důvodů projetí.....	15
Graf 4 – Střetnutí na železničních přejezdech v letech 2018 až 2023 na síti SŽ	15
Graf 5 – Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod	17
Graf 6 – Celkový počet usmrčených cestujících rozdělený dle kategorie nehody	17
Graf 7 – Celkový počet usmrčených cestujících rozdělený dle kategorie osob.....	18
Graf 8 – Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody.....	18
Graf 9 – Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie osob.....	19
Graf 10 – Podíl odmítnutého materiálu SŽ.....	57