



VÝROČNÍ ZPRÁVA

O BEZPEČNOSTI

2016



Impresum

Vydal:	Drážní úřad Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2 – Vinohrady
Schválil:	Ing. Jiří Kolář, Ph.D., ředitel DÚ
Autor:	Ing. Mgr. Petr Fleischman, Ing. Michaela Mácová, Ing. Dana Lelková, Bc. Tomáš Janák
Datum:	14. září 2017

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU



Tak jako každý rok, i letos vydáváme výroční zprávu o bezpečnosti. Účelem dokumentu je poskytnout provozovatelům drah, dopravcům a dalším odborně zainteresovaným subjektům základní informace o stavu bezpečnosti na železničních dráhách v České republice za rok 2016.

Věřím však, že si k tomuto důležitému dokumentu najdou cestu i ostatní, ať už se jedná o železniční nadšence nebo cestující, kteří používají železnici k pravidelnému či občasnému dojíždění za prací, do škol, za zábavou, k rekreaci. Nejen pro ně mám totiž pozitivní oznámení. Na základě této výroční zprávy a sledovaného dlouhodobého vývoje lze konstatovat, že železnice zůstává nadále, zejména pak v porovnání se silniční dopravou, bezpečnou. A to je informace, kterou já osobně považuji za nesmírně důležitou.

Závěrem mi dovoluji ujištění, že Drážní úřad ani na okamžik nepoleví ze své priority, kterou je jednoznačně bezpečí cestujících a drážního personálu.

Ať už vaše cesty vedou kamkoliv, ať jsou vždy bezpečné.



Jiří Kolář

Referenční dokumenty

Ref. č.	Název dokumentu	Odkaz na
(1)	Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)	Úř. věst. L 220, 21. 6. 2004, s. 16
(2)	Směrnice 200/110/ES o bezpečnosti železnic Společenství, kterou se mění směrnice 2004/49/ES	Úř. věst. L 345, 23. 12. 2008, s. 62
(3)	Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah	Sbírka zákonů č. 8/1995, s. 2210
(4)	Prováděcí Nařízení Komise (ES) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009	Úř. věst. L 121/2003, 30. 4. 2013, s. 8
(5)	Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád	Sbírka zákonů č. 174/2004,
(6)	Směrnice Komise 2009/149/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách	Úř. věst. L 313, 28. 11. 2009, s. 65
(7)	Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách	Sbírka zákonů č. 79/1994, s. 3041
(8)	Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách	Sbírka zákonů č. 19/2006, s. 937
(9)	Vyhláška č. 183/2015 Sb., kterou se mění vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění vyhlášky č. 248/2010 Sb.	Sbírka zákonů č. 7/2015, s. 2221
(10)	Nařízení Komise (ES) č. 1078/2012 společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu	Úř. věst. L 320/2012, 16. 11. 2012, s. 8
(11)	Směrnice 2016/797/ES o interoperabilitě železničního systému Evropské unie	Úř. věst. L 138
(12)	Směrnice 2016/798/ES O Bezpečnosti železnic	Úř. věst. L 138
(13)	3/2016 Postoj Rady EU k přijetí Směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic	
(14)	Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole, (kontrolní řád)	

Obsah

A. ÚVOD.....	7
B. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE	8
B.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK	8
B.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY	8
B.3 SHRNUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI	9
B.4 OBLASTI, NA KTERÉ BUDE KLADEH HLAVNÍ DŮRAZ V PŘÍŠTÍM ROCE	9
C. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI.....	10
C.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ	10
C.2 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ	12
D. DOZOR.....	18
D.1 STRATEGIE A PLÁN	18
D.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE	21
D.3 ZPŮSOBILOST	21
D.4 ZPĚTNÁ VAZBA	21
E. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ.....	22
E.1. OSVĚDČENÍ DOPRAVCE, VYDÁVANÉ ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM SE SÍDLEM V ČR	22
E.2. OSVĚDČENÍ DOPRAVCE, VYDÁVANÉ ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM JINÝCH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU	22
E.3 OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI PROVOZOVATELE DRÁHY	23
E.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY	23
E.5 PROCESNÍ PROBLÉMY	23
E.6 ZPĚTNÁ VAZBA.....	23
F. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.....	24
F.1 SMĚRNICE O BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC	24
G. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	26
G.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU	26
G.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN	27
G.3 REVIZE VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ S CÍLEM ZOHLEDNIT NAŘÍZENÍ ES O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	27
H. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU	28
I. UPLATŇOVÁNÍ NAŘÍZENÍ KOMISE O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ SLEDOVÁNÍ	29
J. ZÁVĚR.....	30
PŘÍLOHA A SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE.....	31
PŘÍLOHA B ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	35

Zkratky

AB	subjekt pro posuzování
ACRI	Asociace podniků z oblasti železničního dodavatelského průmyslu
CSI	společný bezpečnostní ukazatel
CSM	společné bezpečnostní metody
ČD	České dráhy, a.s.
ČIA	Český institut pro akreditaci
ČS	členský stát
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
EC	Evropská komise
ECM	subjekty odpovědné za údržbu
ERAIL	Evropská databáze informací o železničních nehodách
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
FTA	analýza stromu poruchových stavů
FMEA	analýza možného výskytu a vlivu vad
GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway
HDV	hnací drážní vozidlo
NIB	vnitrostátní inspekční orgán
NoBo	oznámený subjekt
NRV	vnitrostátní referenční hodnota
NSA	vnitrostátní bezpečnostní orgán
NSR	vnitrostátní bezpečnostní předpis
OPD	Operační fond doprava

PI	provozovatel infrastruktury
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RSD	směrnice o bezpečnosti železnic
SD	státní dozor
SPB	subjekt pro posuzování bezpečnosti
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
UTZ	určená technická zařízení

A. ÚVOD

Drážní úřad zpracoval výroční zprávu o své činnosti za rok 2016, která obsahuje informace o:

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

Zpráva vychází z ustanovení článku 19 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2016/798, který byl do podmínek legislativy České republiky transponován § 49e odst. 6) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (7), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“) a blíže specifikován § 6 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (8), ve znění pozdějších předpisů.

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici za uplynulé období roku 2016.

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. Všichni provozovatelé dráhy podle § 22 odstavce 2 písmene e) zákona o dráhách (7) zajišťující provozování celostátní dráhy a regionálních drah v roce 2016 a všichni dopravci provozující drážní dopravu na celostátní dráze nebo regionálních drahách podle § 35 odst. 2 písm. g) zákona o dráhách předložili Výroční zprávu o bezpečnosti ve stanoveném termínu.

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

B. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE

B.1 Hlavní závěry za vykazovaný rok

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2016 svůj plán v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti, a i v roce 2017 pokračuje ve vykonávání této činnosti u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

B.2 Vnitrostátní bezpečnostní strategie, programy a iniciativy

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

- modernizace tranzitních železničních koridorů a dalších tratí především tratí zařazených do systému TEN-T, železničních uzlů a modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému. V rámci propojitelnosti v dlouhodobém záměru probíhá zajištění interoperability vybraných tratí, především výstavba digitálního rádiového systému GSM-R na I. tranzitním koridoru. V nemalých částkách z programu OPD, SFDI a Evropských fondů je investováno do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů.
- V rámci evropských standardů je realizována implementace GSM-R a ETCS podle implementačního plánu ERTMS. Systém ETCS již byl aplikován na několika tratích a další traťové úseky jsou již v přípravě. Byl ukončen pilotní projekt evropského zabezpečovacího zařízení ETCS v traťovém úseku Poříčany – Kolín.
- Investice, které byly vkládány do opravy železniční dopravní cesty zahrnovaly především oblasti výměny svršku, zlepšené zabezpečení přejezdů, opravy nástupišť a osvětlení zastávek, opravy mostů a propustků.

Modernizace tranzitních železničních koridorů v ČR spadá pod působnost státní organizace SŽDC. V rámci IV. tranzitních koridorů v ČR byly zkráceny jízdní doby hlavně na traťovém rameni Praha – Ostrava. Tato relace patří k nejvytíženějšímu přepravnímu proudu v rámci celorepublikové sítě. Modernizační práce probíhaly i na zrychlení průjezdu některých železničních uzlů a tratí zařazených do systému TEN-T. Dalšími významnými investičními prvky byli investice do rozvoje příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů. V rámci čerpání investic byly využity dotace z prostředků SFDI, OPD a fondů EU. Velký zřetel se věnuje problematice zabezpečení přejezdů a bezpečnosti cestujících jak za jízdy vlaku, tak v železničních zastávkách a stanicích.

Z důvodu dlouhodobě vyššího počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech, vyplývajícího z analýzy mimořádných událostí, pokračují i v roce 2016 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 důsledků stále se zvyšujícího nárůstu objemu silniční dopravy. A i když je odpovědnost za vznik nehod téměř vždy na straně řidičů silničních vozidel, je této problematice ze strany provozovatelů dráhy věnována značná pozornost s cílem snižování počtu úrovnových železničních přejezdů a vybavování železničních přejezdů vyšším stupněm zabezpečení.

B.3 Shrnutí zásadních poznatků z kontrolní činnosti

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

B.4 Oblasti, na které bude kladen hlavní důraz v příštím roce

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

V roce 2017 Drážní úřad pokračuje v intenzivní kontrolní činnosti u dalších provozovatelů dráhy celostátní a regionálních drah a dopravců, a to zejména:

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

c. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI

C.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době

Ve smyslu Směrnice Komise 2009/149/ES, kterou se mění Směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách (6), která byla do České republiky transponována vyhlášky č. 376/2006, o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (8) bylo v roce 2016 zaevidováno:

- počet nehod: 86;
- počet úmrtí: 34;
- počet vážně zraněných: 61.

V níže uvedené Tabulce 1 jsou uvedeny nejdůležitější ukazatelé za sledované období.

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

Tabulka 1 – Analýza všeobecného trendu

Poznámka: Podklady jsou získány z výročních zpráv, které byli předloženy provozovateli celostátních drah nebo regionálních drah podle § 22 odst. 2 písm. e) zákona o dráhách ke dni 30. 6. 2017.

Podrobný přehled o nehodách za rok 2016 je uložen v samostatném dokumentu, který je nedílnou součástí této zprávy.

Z analýzy vyplývá, že z dlouhodobého hlediska dochází k mírnému snižujícímu se počtu nehod. V roce 2016 došlo v porovnání s předešlým rokem ke snížení počtu nehod o 9 %. Při nehodách podle definic uvedených ve Směrnici Komise 2009/149/ES (6) bylo usmrceno (s vyloučením sebevražd) 34 osob a vážně zraněno bylo 61 osob.

Pro úplnost uvádíme souhrnné údaje ze statistiky Drážní inspekce. Za rok 2016 došlo na dráhách v ČR k 4 142 všech mimořádných událostí. Toto číslo vyjadřuje počty všech mimořádných událostí, nejen vážných nehod podle definic Směrnice Komise 2009/149/ES (6).

Na železničních přejezdech došlo k 175 střetnutí. Při střetech na železničních přejezdech s osobou, která protizákonně vstupuje do obvodu dráhy dochází k výraznému omezení a narušení pravidelnosti drážní dopravy. Většinu nehod na železničních přejezdech způsobují účastníci silničního provozu, kteří nerespektují nebo vědomě porušují ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, a zákona č. 266/1994 o dráhách (7).



C.2 Výsledky bezpečnostních doporučení

V Tabulce 2 je uveden seznam bezpečnostních doporučení obdržných od vnitrostátního inspekčního orgánu a informace o stavu jejich provádění včetně popisu opatření, jež byla provedena. Realizace bezpečnostních doporučení je stanovena v § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (8).

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
21. 3. 2016 Golčův Jeníkov Střetnutí posunu mezi dopravami při jízdě na vyloučené koleji s osobním automobilem na železničním přejezdu P3706 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci: • Nařídit mimořádné školení zakončené mimořádnou zkouškou „Odborná zkouška pro zaměstnance pro řízení sledu“. • Pro všechny pracovníky na pozici řízení sledu působící při výlukové činnosti, včetně externě najímaných pracovníků a zaměstnanců dodavatelských subjektů, nejpozději do 30. 6. 2017 Drážnímu úřadu: přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů dráhy v České republice.	<i>Drážní úřad vydal opatření č. j. DUCR-2833/17/Wo ze dne 21. 1. 2017. Termín pro zpětnou vazbu byl stanoven do 31. 8. 2017.</i>	<i>Realizováno</i>

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
19. 4. 2016 Suchdol nad Odrou Střet sunutého posunového dílu se zaměstnancem dopravce <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci: • Provést úpravu stávajících technologických postupů činnosti při provádění posunu, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí drážních vozidel, vč. speciálních drážních vozidel a nerozhodovala pouze osoba řídící drážní vozidlo, ale každý dopravce stanovil svými jednotnými technologickými postupy konkrétní drážní vozidla, která mohou být při posunu bez posunové čety sunuta, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího byla vždy zachována bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy; Provozovateli dráhy-vlečky „DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“ České dráhy, a.s.: • Provést úpravu stávajících jednotných technologických postupů činnosti při provádění posunu, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí speciálních drážních vozidel a nerozhodovala pouze osoba řídící speciální drážní vozidlo, ale každý dopravce stanovil svým vnitřním předpisem konkrétní speciální drážní vozidla, která mohou být při posunu bez posunové čety sunuta, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího byla vždy zachována bezpečnost provozování dráhy, drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy; Dopravci Správa železniční dopravní cesty, státní organizace: • Jednotnými technologickými postupy stanovit, která konkrétní drážní vozidla a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího byla vždy zachována bezpečnost provozování dráhy, drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy; • Při vnitřní kontrole bezpečnosti zaměřené na výkon činností při provozování drážní dopravy provádět fyzickou kontrolu osob řídící drážní vozidlo a fyzickou kontrolu těchto osob při ostatních činnostech souvisejících s jízdou vlaku, resp. prováděním posunu. Drážnímu úřadu: přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců na těchto dráhách v České republice.	<i>Drážní úřad neshledal nutnost toto bezpečnostní doporučení aplikovat na ostatní dopravce.</i>	<i>Nerealizováno, porušení systému bezpečnosti nebyli DI zjištěny.</i>

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
26. 5. 2016 Dobronín – Jihlava Vykolejení dvou drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 62800 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu 1. Přijetí vlastního opatření vůči všem příslušným subjektům, které zajistí: • Při odstávce drážních vozidel, která je delší než 6 měsíců, bude provedena vždy nová revize ložisek; • Životnost označených nápravových valivých ložisek bude omezena na max. 40 let a neoznačená ložiska se budou rovnou vyřazovat a nepoužívat. 2. Projednat s držiteli tažených drážních vozidel, vystrojení těchto vozů, které jsou zejména určeny k přepravě osob a nebezpečných věcí, ovládaným pneumatickým detektorem vykolejení. 3. Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR přijetí účinného opatření ve vztahu k národnímu registru vozidel: • Platná registrace podmínkou pro provoz drážních vozidel na české železniční síti; • Vlastníci a držitelé nákladních železničních vozů v co nejkratším možném termínu aktualizovali a doplnili všechny nezbytné údaje do národního registru drážních vozidel.	<i>Drážní úřad, sekce provozně-technická nenavrhuje bezpečnostní doporučení dále aplikovat.</i>	<i>Nerealizováno, porušení systému bezpečnosti nebyli DI zjištěny.</i>

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
10. 7. 2016 Rotava Srážka vlaku Os 17016 s vlakem Os 17007 v dopravně Rotava <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Vlastníkovi dráhy v České republice a právu hospodaření Správy železniční dopravní cesty, státní organizaci: • Na železničních dráhách v rámci modernizace těchto drah instalovat technické zařízení, které by vyloučilo možnost selhání lidského činitele při řízení drážních vozidel. Provozovateli dráhy PDV RAILWAY a.s. • Upravit zabezpečovací zařízení REMOTE 98, aby ztráta dohledu nad výhybkou, která je vybavena samo vratným přestavníkem, byla indikována bezprostředně po ztrátě dohledu nejen vizuální indikací na obrazovce, ale také akustickým způsobem. Dopravci GW Train Regio a.s.: • Na železničních dráhách, kde je drážní doprava provozována tzv. zjednodušeným řízením a na kterých dopravce provozuje drážní dopravu, dbát při změně jízdních řádů, aby v dopravních, ve kterých je GVD nařídit alespoň jednomu vlaku ohlašovací povinnost. • Všechny vlaky, které mají nařízeno zastavení a pobyt podle jízdního řádu musí mít údaje přístupné cestujícím zastavování vlaků na znamení v souladu s údaji uvedenými v TJŘ příslušných vlaků. • Poskytnout provozovatelům dráhy maximální možnou součinnost při zavádění a následném provozování technického zařízení vylučujícího možné selhání lidského činitele při řízení DV. Drážnímu úřadu: přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.	<i>Bezpečnostní doporučení Navrhuje pro zvýšení pasivních prvků bezpečnosti urychlenou realizaci na celém území České republiky. Bezpečnostní doporučení v této podobě a rozsahu Drážní úřad nenavrhuje k realizaci pro nereálnost ve vztahu k finančním možnostem provozovatelů drah a jednotlivých dopravců.</i>	<i>Nerealizováno, porušení systému bezpečnosti nebyli DI zjištěny.</i>

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
24. 7. 2016 Olomouc – Štěpánov Vypadnutí nezletilé cestující z nástupních dveří taženého drážního vozidla za jízdy vlaku R 884 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Dopravci České dráhy, a. s.: 1. Upravit jednotné technologické postupy, aby u vlakových souprav, ve kterých jsou zařazena a spolu vzájemně spojená dvě a více tažená drážní vozidla vybavená centrálním uzavíráním nástupních dveří, měla vlaková četa za povinnost přednostně vždy použít k uzavření nástupních dveří centrálního uzavírání, a to před kontrolou jejich uzavření a dáním návěsti „Pohotovi k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“; 2. Proškolení zaměstnanců – členy vlakových čet obsluhující zařízení centrálního uzavírání nástupních dveří se všemi jeho funkcemi; 3. U používaných tažených drážních vozidel s vozovou skříní typu Y (dle normy UIC 567-1, tzn. také typu YB70) s vnějšími otočnými, dvoukřídlovými, skládacími nástupními dveřmi vybavit, rekonstruovat či upravit stávající zařízení nástupních dveří centrálního uzavírání ovládaného členem vlakové čety, aby po jeho použití, kdy se nástupní dveře uzavřou/úplně dovřou, nebylo možné již s těmito dveřmi z interiéru taženého drážního vozidla manipulovat do doby rozjezdu vlaku a jejich zajištění proti otevření za jízdy technickým zařízením, tzn. je znovu otevřít, pootevřít, přivřít apod., pokud následné otevření nástupních dveří nebylo umožněno doprovodem; 4. Používaná tažená drážní vozidla s vozovou skříní typu Y (dle normy UIC 567-1, tzn. také typu YB70) s vnějšími otočnými, dvoukřídlovými, skládacími nástupními dveřmi musí být vybaveny technickým zařízením detekujícími a signalizujícími neuzavřenými nástupními dveřmi, aby: • člen vlakové čety mohl u tažených drážních vozidel, u kterých nebyla provedena úprava centrálního uzavírání nástupních dveří, nepochybně zjistit stav nástupních dveří, tj. zda jsou uzavřené/úplně dovřené či jen přivřené, tzn. neuzavřené/neúplně dovřené, v době kontroly uzavření/úplného dovření nástupních dveří před dáním návěsti „Pohotovi k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“, resp. po dobu kontroly situace na nástupišti po dání návěsti „Pohotovi k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“, na vzdálenost přidělených tažených drážních vozidel, ale u vlakových souprav, ve kterých jsou všechna tažená drážní vozidla vybavena zařízením centrálního uzavírání nástupních dveří, také na vzdálenost od místa sledování situace na nástupišti před rozjezdem vlaku po krajní nástupní dveře prvního a posledního taženého drážního vozidla; • cestující a jiné osoby za pobytu v drážním vozidle byli na neuzavřené nástupní dveře upozorněni optickým i zvukovým pokynem a mohli (měli možnost) se v rámci přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy také při neuzavřených nástupních dveřích chovat, aby neohrozili svou bezpečnost, bezpečnost jiných osob a bezpečnost plynulé drážní dopravy.	<i>Drážní úřad prověřil výskyt tažených drážních vozidel s vozovou skříní typu Y u ostatních dopravců. Tyto vozy se používají pouze pro příležitostné nostalgické jízdy. Dopravce České dráhy, a. s. realizuje bezpečnostní doporučení.</i>	<i>Realizováno</i>

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
5. Do doby realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení upravit jednotné technologické postupy, konkrétně postupy při odjezdu vlaku, jímž dopravce stanoví obsazení vlaku odborně způsobilými zaměstnanci – vlakovou četou, aby u vlaku sestaveného z tažených drážních vozidel s vozovou skříňí typu Y (dle normy UIC 567-1, tzn. také typu YB70) v rámci kontroly uzavření/úplného dovření nástupních dveří: • vlaková četa mohla před dáním návěsti „Pohotovi k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“ ze svého místa vždy jednoznačně identifikovat stav nástupních dveří, tj. zda všechny nástupní dveře ve vlaku zařazených tažených drážních vozidel jsou uzavřené/úplně dovřené, nebo jen přivřené, tzn. neuzavřené/neúplně dovřené; • vlaková četa měla za povinnost po rozjezdu vlaku ze stanice, resp. poté, co vlak opustí prostor nástupiště, přednostně zkontrolovat stav uzavření nástupních dveří z interiéru tažených drážních vozidel. Drážnímu úřadu: přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních dopravců, kteří při provozování drážní dopravy používají tažená drážní vozidla s obdobnou konstrukcí nástupních dveří, resp. přijetí odpovídajícího vlastního opatření jako národní bezpečnostní orgán v rámci svých mezinárodních aktivit.		
13. 9. 2016 Vnorovy Střetnutí vlaku Os 2710 s traktorem na železničním přejezdu P8139 Bezpečnostní doporučení: Správně železniční dopravní cesty, státní organizaci • V návaznosti na vydaná bezpečnostní doporučení a doplnění železničního přejezdu P8139 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; • Vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech s nejhoršími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím světelným zařízením bez závor, v souladu se zněním předchozích bezpečnostních doporučení Drážní inspekce, dále zvyšovat zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení, aby při rekonstrukcích i modernizacích tratí a železničních přejezdů zařazených do evropského železničního systému, bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací světelné zařízení doplněné celými závorami, u obousměrné pozemní komunikace se sklápěním polovičních závor proti sobě a systémem postupného sklápění závor. • Drážnímu úřadu: přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy i u ostatních provozovatelů drah v České republice, resp. při projednávání žádostí o změnu zabezpečení železničních přejezdů a rozhodnutí v dané věci. • Ministerstvu dopravy České republiky: zapracování výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy do zákona o drahách (7).	Drážní úřad v rámci projektové přípravy nových a rekonstruovaných přejezdů požaduje po investorovi stavby přednostně vybavit přejezdy mechanickou zábranou – břevny ve vztahu k finančním možnostem investora.	Realizováno

Tabulka 2 – provádění bezpečnostních opatření přijatých na základě bezpečnostních doporučení

D. DOZOR

D.1 Strategie a plán

V roce 2016 vykonávali pověřeni pracovníci Drážního úřadu státní dozor ve věcech drah se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů drah a vlastníků drah podle platné legislativy.

D.1.1. Zdroje informací a hlavní vstupy používané pro stanovení strategie a plánu v oblasti dozoru.

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

Metodicky postupuje Drážní úřad podle zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád) (14). Kontroly se provádějí formou hlášených nebo nehlášených státních dozorů. Zjištěné závady se uvádějí v příslušných protokolech o výkonu státních dozorů. S uvedením porušení zákonů, vyhlášek a nařízení a zároveň se stanovují termíny k jejich odstranění. Dozorovaný subjekt má možnost vysvětlit příčiny porušení správných postupů a navrhnout svá opatření, a to písemně na adresu Drážního úřadu. V případech, kdy bylo během provedené kontroly zjištěno více závad, Drážní úřad provádí následný státní dozor, jehož cílem je zkontrolovat skutečné odstranění zjištěných nedostatků.

V roce 2016 Drážní úřad začal, kromě běžných státních dozorů, vykonávat nad dopravci a provozovateli celostátní dráhy a regionálních drah dozory novou metodou, a to ve formě komplexního dozoru, aby byla prověřena veškerá činnost dozorovaného subjektu. Na komplexním dozoru se obvykle zúčastňuje více odborů sekce provozně-technické a z hlediska této komplexnosti a náročnosti je možné tento dozor považovat za více státních dozorů.

Konkrétní kontrolní činnosti

V roce 2016 byla vykonávána kontrolní činnost jak sekcí stavební, tak sekcí provozně-technickou, která se z hlediska svého pracovního zaměření dělí na více odborů a oddělení. Konkrétní kontrolní činnosti se v rámci odborů a oddělení liší.

Sekce stavební vykonala v roce 2016 svými pověřenými pracovníky 457 státních dozorů.

Výkon státního dozoru ve věcech drah byl zaměřen na:

- zajišťování údržby a oprav dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost u provozovatele celostátní dráhy a regionálních drah SŽDC podle § 20 odst. 1 zákona o dráhách (7),
- prověřování, zda při provozování a údržbě dráhy jsou splněny strukturální a provozní subsystémy a jejich jednotlivé části a základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti podle § 49e zákona o dráhách (7),
- kontrolu, zda nejsou bez povolení provozovatele dráhy vykonávány v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání, zda není vstupováno na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná podle § 4a zákona o dráhách,
- kontrolu, zda stavby dráhy a stavby na dráze splňují technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy podle § 5 odst. 3 zákona o dráhách,
- kontrolu, zda v sousedství dráhy není zdroj ohrožování dráhy a zdroj rušení drážního provozu podle § 10 odst. 2 zákona o dráhách,
- kontrolu, zda křížení pozemních komunikací s dráhou v úrovni kolejí jsou označena a zabezpečena podle § 6 odst. 1 zákona o dráhách.

Sekce provozně-technická vykonala v roce 2016 svými pověřenými pracovníky 345 státních dozorů včetně komplexních státních dozorů.

- **Odbor bezpečnosti a licencí** výkon státního dozoru byl zaměřen jednak na plnění povinností provozovatelů a vlastníků železničních drah – vleček a dopravců, kteří provozují drážní dopravu na železničních dráhách vlečkách, tak především na státní dozory u dopravců, kteří provozují drážní dopravu na celostátní dráze a regionálních dráhách se zaměřením na zajištění bezpečnosti drážní dopravy, systém bezpečnosti ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů (8) a na osvědčení dopravce podle § 34h zákona o dráhách (7). Odbor bezpečnosti a licencí v roce 2016 ve spolupráci s ostatními odbory sekce provozně – technické zavedl komplexní státní dozory zaměřené na systém bezpečnosti, kdy u větších a významnějších subjektů došlo k rozsáhlejší a podrobnější kontrole plnění povinností provozovatele drážní dopravy na celostátní (regionální dráze). Těchto kontrol bylo vykonáno celkem 12.
- **Odbor drážních vozidel a ECM** vykonával státní dozory se zaměřením na kontrolu technického stavu drážních vozidel a vedení dokumentace drážních vozidel, jako je provádění oprav

na vozidlech, schvalování změn, zápisy v průkazech způsobilosti, provedení technických kontrol a také se podílel na 3 komplexních státních dozorech.

- **Odbor určených technických zařízení neelektrických** vykonal státní dozory se zaměřením na kontrolu tlakových a plynových zařízení specifikovaných v § 1 vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů.
- **Oddělení RID** vykonal státní dozory se zaměřením na plnění povinností dopravců podle kapitoly 1.4 předpisu RID. Jednalo se především o kontroly v kolejišti provozovatele dráhy celostátní Správy železniční dopravní cesty, státní organizace a v obvodech větších železničních stanic. Kontroly byly provedeny i ve spolupráci s oddělením ECM odboru drážních vozidel. Kontroly přeprav nebezpečných věcí byly zaměřeny na plnění povinností provozovatele drážní dopravy a účastníka přepravy nebezpečných věcí podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) a Řádu UTZ, na plnění požadavků stanovených pro železniční cisternové vozy a na platnost průkazů způsobilosti cisteren těchto vozů a doklady o školení pracovníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí, platnost osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, uzavřené smlouvy s bezpečnostními poradci, poslední výroční zprávy o činnostech při přepravě nebezpečných věcí, bezpečnostní (havarijní) plány a dále hlášení o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí.
- **Odborem určených technických zařízení elektrických** (dále jen „UTZ/E“) byly výkony státního dozoru zaměřeny na všechny druhy elektrických zařízení specifikovaných v § 1 odst. 4 vyhlášky č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 100/1995 Sb.“). Výkon státního dozoru ve věcech drah byl zaměřen zejména na plnění § 47 zákona o drahách (7), tj. provozování UTZ/E s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti, dále na plnění ustanovení o odborné způsobilosti v elektrotechnice dle přílohy č. 4 vyhlášky č. 100/1995 Sb. V rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah také byly dle „Podmínek pro prověřování právnických osob“, uveřejněných ve Věstníku dopravy č. 12/06 pod č.j. 36/2006-130-SPR/2 ze dne 18. 5. 2006, provedeny kontroly u právnických osob, provádějící technické prohlídky a zkoušky UTZ/E.

- **Samostatné oddělení způsobilosti osob** vykonalo státní dozory se zaměřením na odbornou a zdravotní způsobilost osob řídících drážní vozidla na dráze celostátní, regionální a vlečce. Pozornost byla zaměřena na podklady pro vydání osvědčení strojvedoucího, provedené školení, zkoušky odborné způsobilosti, rejstříky vydaných osvědčení strojvedoucího a záznamy o provedených kontrolách podle § 46q zákona o dráhách (7). Oddělení se také zúčastnilo 5 komplexních státních dozorů u dopravců.

D.1.2. Průběžné aktualizace plánu dozoru

Podklady pro vykonání státních dozorů jsou vykonávány na základně podnětů třetích stran, výstupů Drážní inspekce nebo na základě vlastních zjištění Drážního úřadu. Drážní úřad za rok 2016 a ve výhledovém období roku 2017 zvyšuje počty státních dozorů ve všech sekcích svého působení.

D.2 Koordinace a spolupráce

V roce 2016 nebyly uzavřeny dohody s vnitrostátními bezpečnostními orgány z jiných členských států EU o koordinaci kontrolní činnosti. Drážní úřad spolupracuje s Drážní inspekcí ve smyslu § 8 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (5).

D.3 Způsobilost

Za rok 2016 se zaměstnanci Drážního úřadu účastnili jak vstupních školeních pro nové zaměstnance, tak dalšího profesního vzdělávání zaměstnanců zaměřeného na legislativu ČR a Evropské unie pro rozšíření vědomostí dané problematiky. V následujícím roce se počítá s dalším vzděláváním v oblasti legislativy drážní dopravy. U zaměstnanců, kteří vykonávají státní dozor je požadována zdravotní způsobilost ve smyslu vyhlášky č. 101/1995 Sb., o zdravotní způsobilosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy ve znění pozdějších předpisů.

D.4 Zpětná vazba

Po odstranění závad bylo vždy Drážnímu úřadu písemně nahlášeno jejich odstranění a byla popsána nápravná opatření. Drážní úřad odstranění závad podle váhy závažnosti zkontroloval a ověřil správnost provedených opatření. Na činnost Drážního úřadu, nebyly ze stran provozovatelů drah ani provozovatelů drážní dopravy podány podněty ke stížnostem.

Je třeba zdůraznit, že převážná část zjištěných nedostatků a závad bezprostředně neohrožovala bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

E. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ

Drážním úřadem je vypracován postup pro udělování a schvalování osvědčení dopravce a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy na základě článku 12 odst. 2 Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (1) a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „směrnice 2004/49/ES“) a nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic (dále jen „nařízení 1158/2010“) a nařízení Komise (EU) č. 1169/2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání schválení z hlediska bezpečnosti železnic (dále jen „nařízení 1169/2010“), s cílem usnadnit žadatelům – provozovatelům dráhy a železničním podnikům z České republiky a jiných členských států Evropského společenství – podávání žádostí o získání:

E.1 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům se sídlem v ČR

V průběhu roku 2016 bylo vydáno podle § 34 h zákona č. 266/1994 o dráhách (7) 1 nové osvědčení a 1 obnovené osvědčení dopravce (část A i B).

V průběhu roku 2016 byly vydány 3 změny již vydaných osvědčení dopravce. Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u dopravců, popřípadě změny názvu společnosti.

V roce 2016 nedošlo k případu, že by se zahraniční bezpečnostní úřad dotazoval Drážního úřadu na správnost vydané části A osvědčení dopravce, který by žádal o vydání osvědčení část B v jiném členském státě. V roce 2016 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení části A. Správní poplatek za vydání osvědčení části A i B je ve výši 1 000 Kč, tj. 40 €.

E.2 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům jiných členských států EU

V průběhu roku 2016 bylo podle § 34 h zákona č. 266/1994 o dráhách (7) vydáno 1 nové osvědčení, 2 obnovené osvědčení dopravce části B a 1 změna již existujícího osvědčení dopravce části B.

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

E.3 Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy

Osvědčení o bezpečnosti je vydáváno v souladu s § 23a zákona č. 266/1994 o dráhách (7).

V průběhu roku 2016 bylo vydáno 1 nové osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

V průběhu roku 2016 byla vydána 1 změna již vydaného osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u provozovatele dráhy.

Správní poplatek za vydání osvědčení o bezpečnosti je ve výši 1 000 Kč, tj. 40 €.

Poznámka: Obecně je třeba uvést, že podle legislativy České republiky se projednávání příslušných osvědčení řídí ustanoveními zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (5). Zde je stanovena doba správního řízení od 30 dnů do 60 dnů podle složitosti. Vzhledem k tomu, že do této doby se nepočítá doba přerušení správního řízení, je tento institut využíván prakticky ve všech případech a slouží k doplnění podané žádosti.

E.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

E.5 Procesní problémy

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

E.6 Zpětná vazba

Před vydáním osvědčení poskytují pověření pracovníci Drážního úřadu konzultace všem žadatelům. V následujícím období bude Drážním úřadem vydán metodický pokyn s konkrétními pokyny pro žadatele o vydání osvědčení.

F. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

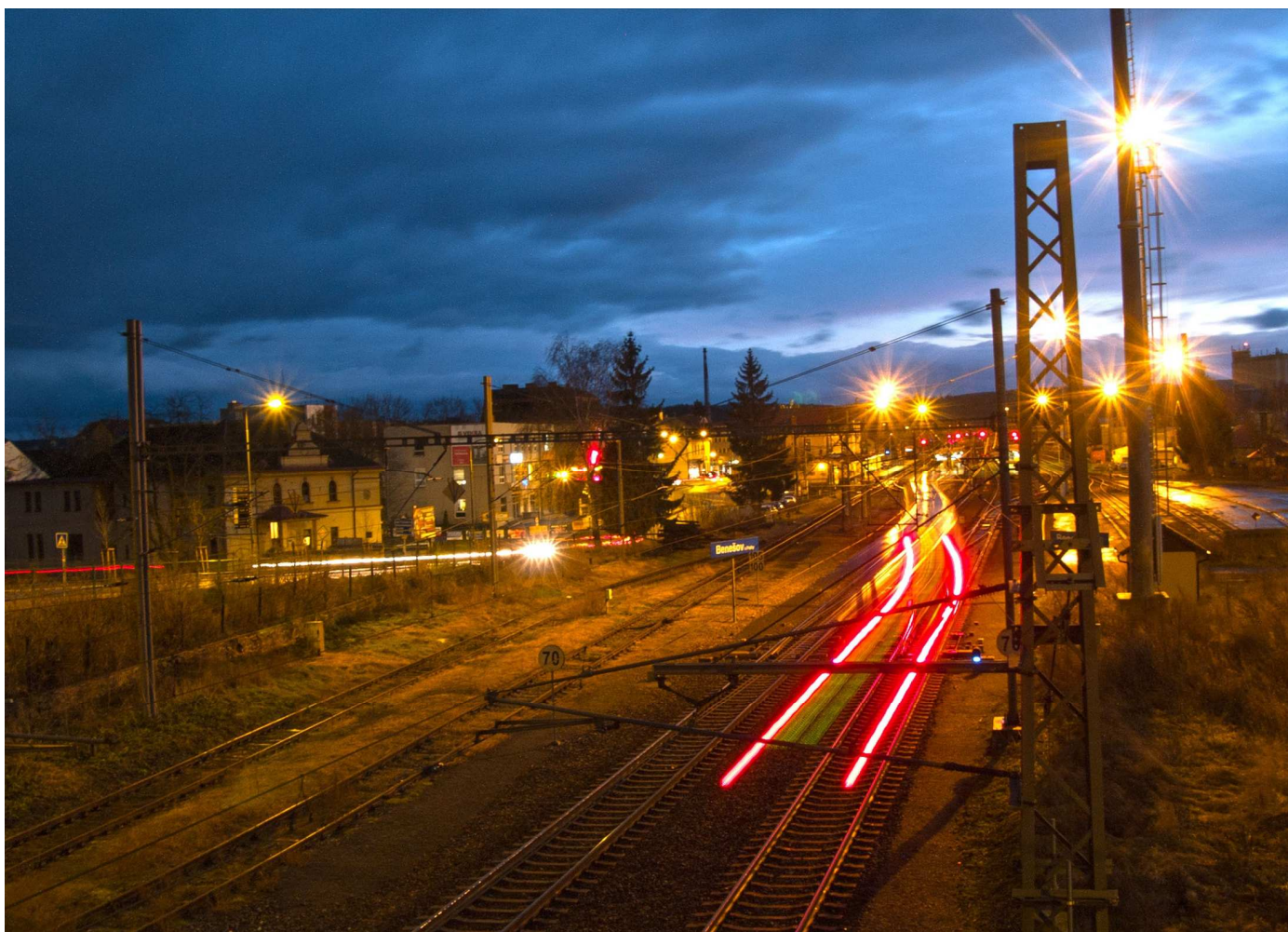
F.1 Směrnice o bezpečnosti železnic (RSD) (1)

F.1.1. Platné právní předpisy provádějící směrnici o bezpečnosti železnic (1)

- zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách (7)
- nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě
- vyhláška č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (8)
- vyhláška č. 183/2015 Sb., kterou se mění vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění vyhlášky č. 248/2010 Sb.
- nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému
- zákon č. 134/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (7), a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 353/2008 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě
- zákon č. 181/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (7), a ruší se zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
- zákon 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízeních o nich, kterým se ruší zákon 200/1990 Sb.
- vyhláška č. 248/2010 Sb., kterou se mění vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách
- nařízení vlády č. 289/2010 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění nařízení vlády č. 371/2007 Sb.

- Směrnice č. 2004/49/ES Evropského parlamentu a Rady, O bezpečnosti železnic Společenství
- Nařízení Komise (ES) č. 352/2009, o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik
- Směrnice ES 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
- Směrnice ES 2016/798 o bezpečnosti železnic
- 3/2016 Postoj Rady EU k přijetí Směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic

Stav provádění změn směrnice o bezpečnosti železnic (1) ke konci vykazovaného roku je uveden v tabulce 3 přílohy B.



G. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK

Společné bezpečnostní metody dopravci používají v rámci zavádění managementu bezpečnosti ve formě, jak je popsána v příloze III Směrnice o bezpečnosti (1). Společné bezpečnostní cíle a národní referenční hodnoty slouží dopravcům jako informativní podklad pro stanovení jejich vlastních bezpečnostních cílů. Pro získání Osvědčení z hlediska bezpečnosti jsou používána nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 ze dne 9. 12. 2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání osvědčení o bezpečnosti železnic a nařízení Komise (EU) č. 1169/2010 ze dne 10. 12. 2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání schválení z hlediska bezpečnosti železnic.

Tuto oblast upravuje opatření týkající se uplatňování prováděcí nařízení Komise č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení Komise č. 352/2009 (4) (dále jen „nařízení č. 402/2013“) a metodický pokyn Drážního úřadu pro uplatňování nařízení č. 402/2013.

Účelem tohoto metodického pokynu je stanovit postupy jak pro příslušné zaměstnance Drážního úřadu, tak pro žadatele pro uplatňování nařízení č. 402/2013 (4), jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice o bezpečnosti (1).

Tento metodický pokyn platí pro uvádění strukturálních subsystémů a vozidel do provozu, jejich změny a modernizace a rovněž se vztahuje na změny organizační a provozní. Nařízení Komise č. 352/2009 se může aplikovat na systémy vozidla a změny v rámci pokročilé fázi vývoje tak, jak je definováno v čl. 2 odst. 6 nařízení č. 402/2013 (4).

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.

G.1 Zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu

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

akreditaci (ČIA). Uznání SPB Drážním úřadem na rozdíl od získání akreditace SPB českým institutem pro akreditaci není zpoplatněno.

Za rok 2016 obdržel Drážní úřad 104 zpráv o posouzení bezpečnosti. Od 21. 5. 2015 Drážní úřad požaduje prohlášení bezpečnosti od navrhovatelů i na provozní a organizační změny.

Aby informace o klasifikaci konkrétní změny navrhovatelů byla transparentnější Drážní úřad využil jejich povinnosti vypracovat tato prohlášení o bezpečnosti 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).

G.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 (hodnotitelé bezpečnosti jmenováni přímo ředitelem DÚ). Drážní úřad se rovněž podílí na seminářích, které pořádá ACRI k tématu aplikace nařízení o společné bezpečnostní metodě.

G.3 Revize vnitrostátních bezpečnostních předpisů (NSR) s cílem zohlednit nařízení o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik

V roce 2016 k revizi bezpečnostních pravidel nedošlo.

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

Nevyskytl se žádný případ, kdy by byl využit článek 14a odstavec 8 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008 (2), kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti (1):

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

a) vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země;

b) vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu kolejí hlavní železniční sítě ve Společenství, pro něž je splnění požadavku uvedeného v odstavci 3 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi;

c) vozidel uvedených v čl. 2. odst. 2 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby požaduje vydání ad hoc povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na doby nejvýše pěti let.“



1. UPLATŇOVÁNÍ NAŘÍZENÍ KOMISE O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ SLEDOVÁNÍ

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



J. ZÁVĚR

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí bezpečnost železničního provozu a provozování železničních drah v České republice za rok 2016. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice do národních právních předpisů.

Drážní úřad za rok 2016 splnil svůj plán v oblasti státních dozoru za účelem prověření správné funkce bezpečnosti a v roce 2017 bude pokračovat ve vykonání kontrolních činnosti u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

Hlavní prioritou je považována především bezpečnost dráhy a bezpečná přeprava osob i zboží, především nebezpečných věcí, které by mohly vést ke vzniku nehod a mimořádných událostí.

Seznam Příloh:

Příloha A: Společné bezpečnostní ukazatele

Příloha B: Změny právních předpisů

Samostatný dokument: Přehled mimořádných událostí za rok 2016

© Drážní úřad 2017



Wilsonova 300/8

121 06 Praha 2 – Vinohrady

www.ducr.cz

www.facebook.com/drazni.urad

PŘÍLOHA A – SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE

Evidenční přehled o nehodách za r. 2016 - podle definice Směrnice Komise 2009/149/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách (5) je uložen v samostatném dokumentu.

Společné definice pro CSI a metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod jsou rozděleny do oblastí:

1. Ukazatele týkající se nehod
2. Ukazatele týkající se nebezpečných věcí
3. Ukazatele týkající se sebevražd
4. Ukazatele týkající se původců nehod

Definice z nařízení Evropského parlamentu a Rady 2009/149/ES:

- **Vážná nehoda** – se rozumí každá nehoda, na které se podílí nejméně jedno železniční vozidlo v pohybu a při níž je vážně zraněna nebo usmrcena nejméně jedna osoba nebo při níž dojde ke značným hmotným škodám na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí nebo která má za následek rozsáhlé narušení dopravy. Vyjímají se nehody v dílnách, skladech a vozovnách.
- **Značnými hodnotnými škodami na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo životním prostředí** – se rozumí škoda ve výši nejméně 150 000 EUR.
- **Rozsáhlé narušení dopravy** – se rozumí přerušení provozu vlaků na hlavní železniční trati nejméně na šest hodin.
- **Vlakem** - se rozumí jedno nebo několik železničních vozidel, které je taženo (která jsou tažena) jednou nebo několika lokomotivami nebo kolejovými vozidly, nebo jedno samostatně jedoucí železniční vozidlo, které pod určitým číslem nebo určitým označením jede ze stanoveného výchozího bodu do stanoveného koncového bodu. Nezatížená lokomotiva, tj. lokomotiva jedoucí sama, je považována za vlak.

- **Srážkami vlaků, včetně srážek s překážkami v průjezdném průřezu** – se rozumí čelní nebo zadní srážka mezi dvěma vlaky nebo boční srážka mezi částí vlaku a částí jiného vlaku, nebo srážka vlaku s:
 - posunovacími kolejovými vozidly,
 - předměty pevně nebo dočasně přítomnými na trati nebo v její blízkosti (kromě předmětů na úrovnových přejezdech, pokud je ztratí překračující vozidlo nebo uživatel).
- **Vykolejením vlaku** – se rozumí případ, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí koleje.
- **Nehodami na úrovnových přejezdech** – se rozumí nehody na úrovnových přejezdech, na kterých se podílí nejméně jedno železniční vozidlo a jedno či více přejíždějících vozidel, jiní překračující uživatelé jako chodci nebo jiné předměty dočasně přítomné na trati nebo v její blízkosti, pokud je ztratí překračující vozidlo/uživatel.
- **Nehodami osob způsobenými pohybujícím se kolejovým vozidlem** – se rozumí nehody jedné nebo více osob, které byly buď zasaženy železničním vozidlem, nebo předmětem připevněným k železničnímu vozidlu nebo předmětem, který se z vozidla oddělil. Patří k nim také osoby, které spadnou ze železničních vozidel, a rovněž osoby, které spadnou z vozidel, nebo osoby zasažené při jízdě ve vozidlech uvolněnými předměty.
- **Požáry kolejových vozidel** – se rozumí požáry a výbuchy, ke kterým dojde v železničních vozidlech (včetně jejich nákladu) v době, kdy se pohybují mezi výchozí a cílovou stanicí, včetně doby, kdy stojí ve výchozí stanici, cílové stanici nebo v jednotlivých zastávkách, a rovněž během přezazování souprav.
- **Jinými druhy nehod** – se rozumí jiné nehody než ty, které již byly zmíněny (srážky vlaků, vykolejení vlaků, nehody na úrovnových přejezdech, nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem a požáry kolejových vozidel).
- **Cestujícím** – se rozumí osoba cestující po železnici kromě obsluhy vlaku. Pro účely statistiky nehod k nim patří také cestující, kteří se snaží naskočit na jedoucí vlak nebo z jedoucího vlaku vyskočit.

- **Zaměstnanci (včetně personálu smluvních subjektů a osob samostatně výdělečně činných ve smluvním poměru)** – se rozumí všechny osoby, jejichž zaměstnání souvisí se železnicí a které jsou v okamžiku nehody v zaměstnání. Tento pojem zahrnuje členy osádky vlaku a osoby obsluhující železniční vozidla a součásti infrastruktury.
- **Uživatelé úrovnových přejezdů** – se rozumí všechny osoby využívající úrovnový přejezd k překonání železniční trati jakýmkoli dopravním prostředkem nebo k jeho přechodu pěšky.
- **Nepovolanými osobami v prostoru železnic** – se rozumí všechny osoby přítomné v prostoru železnic, kde je jejich přítomnost zakázána, s výjimkou uživatelů úrovnových přejezdů.
- **Jinými (třetími stranami)** – se rozumí všechny osoby, které nejsou definovány jako „cestující“, „zaměstnanci včetně personálu smluvních subjektů“, „uživatelé úrovnových přejezdů“ nebo „nepovolané osoby v prostoru železnic“.
- **Úmrtím (usmrcenými osobami)** – se rozumí všechny osoby, které byly bezprostředně usmrceny nebo zemřely na následky nehody do 30 dnů po nehodě, přičemž se vyjímají osoby, které spáchaly sebevraždu.
- **Zraněním (těžce zraněnými osobami)** – se rozumí všechny zraněné osoby, které byly po nehodě hospitalizovány na více než 24 hodin, přičemž se vyjímají osoby, které se pokusily o sebevraždu.
- **Nehodami spojenými s přepravou nebezpečných věcí** – se rozumí všechny nehody nebo mimořádné události, které je nutno podle oddílu 1.8.5 RID (1)/ADR ohlásit.
- **Nebezpečnými věcmi** – se rozumí takové látky a předměty, jejichž přeprava je podle RID zakázána, nebo je povolena pouze za podmínek v něm stanovených.
- **Sebevraždou** – se rozumí úmyslné zranění sebe sama s následkem smrti, jak je registrováno a klasifikováno příslušným vnitrostátním orgánem.

- **Lomem kolejnice** – se rozumí kolejnice rozdělená do dvou nebo více kusů, nebo kolejnice, ze které se oddělí kus kovu, čímž se na temeni kolejnice vytvoří mezera o délce více než 50 mm a hloubce více než 10 mm.
- **Vybočením koleje** – se rozumí závady související se spojitostí a geometrií koleje, které pro zachování bezpečnosti vyžadují zablokování koleje nebo okamžité snížení povolené rychlosti.
- **Selháním návěstních systémů** – se rozumí selhání návěstního systému (buď pro infrastrukturu, nebo pro kolejová vozidla) vedoucí k tomu, že návěstní informace jsou méně omezující, než je požadováno.
- **Projetymi návěstidly zakazujícími jízdu** – se rozumí případ, kdy kterákoli část vlaku překročí svou schválenou jízdu.
- **Neschválenou jízdou** – se rozumí projetí:
 - a) traťové světelné návěsti nebo semaforu zakazujících jízdu nebo návěsti STŮJ v případě, kdy nefunguje automatický systém řízení vlaků (ATCS) nebo systém ATP,
 - b) konce bezpečné vlakové cesty nastaveného v systému ATCS nebo ATP,
 - c) místa oznámeného ústním nebo písemným schválením v souladu s předpisy,
 - d) návěstidel (kromě zarážedel) nebo ručních návěstí.
- **Lomy dvojkolí a náprav** – se rozumí lomy ovlivňující podstatné části kola nebo nápravy a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky).

PŘÍLOHA B – ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Změny směrnice o bezpečnosti železnic (1)	Provedeno ve vnitrostátním právu	Právní odkaz	Datum vstupu
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 2016/798 o bezpečnosti železnic Společenství, kterou se podstatně mění 2004 / 49 / ES	Ano	Transpozice 266/1994 Sb. Transpozice 255/2012 Sb. Transpozice 500/2004 Sb. Transpozice 376/2006 Sb. Transpozice 101/1995 Sb. Transpozice 173/1995 Sb. Transpozice 376/2006 Sb. Transpozice 181/2006 Sb. Transpozice 371/2007 Sb. Transpozice 289/2010 Sb. Transpozice 326/2011 Sb. Transpozice 88/2012 Sb. Transpozice 72/2016 Sb.	11. 05. 2016

Tabulka 3