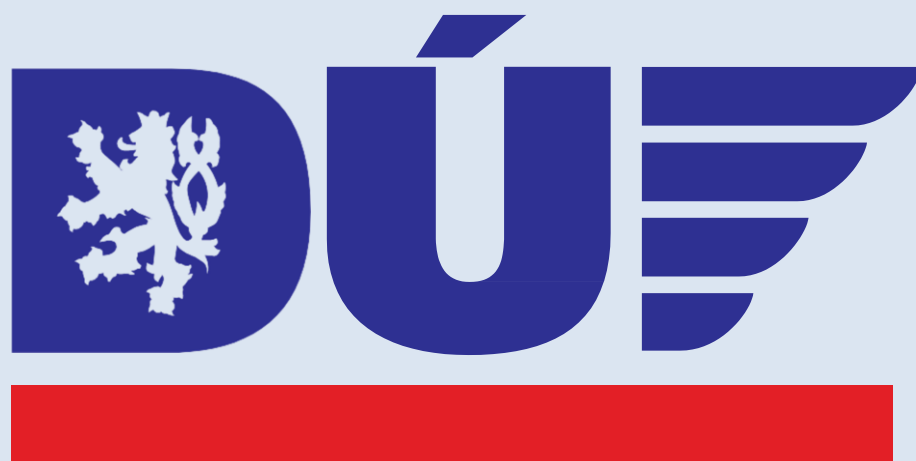


VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2017

Drážní úřad



Vydal:	Drážní úřad Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2 - Vinohrady
Schválil:	Ing. Jiří Kolář, Ph.D., ředitel DÚ
Autor:	Ing. Petr Hostaša
Datum:	10. září 2018

Úvodní slovo ředitele Drážního úřadu

Vážené kolegyně, vážení kolegové, milí čtenáři,

právě držíte v rukou výroční zprávu o bezpečnosti za rok 2017. Zprávu vydáváme každoročně, máte tak možnost posloupně sledovat vývoj o stavu bezpečnosti na železničních dráhách.



Ve zprávě se dočtete, že bezpečnost české železnice je stále na vysoké úrovni. I přesto, že provozovatelé drah a drážní dopravy přicházejí s novými a lepšími systémy dopravního zabezpečení, stane se občas, že dojde k mimořádné události. Největší vrásky železnici dělají především někteří řidiči silničních motorových vozidel, kteří stále nejsou schopni respektovat železniční přejezdová zařízení. V důsledku toho pak vznikají zbytečná úmrtí, zranění i škody na majetku. A přitom je to tak jednoduché. K zamezení růstu takových nehod bohatě postačí, když budou řidiči plně respektovat nejen legislativu, která se o nutnosti bezpečného přejetí výslovně zmiňuje, ale také zdravý rozum – ten by měl v každém případě upozornit na to, že v souboji s mnoha tunovým kolosem, kterým vlak je, nelze vyhrát.

Pohodu a především bezpečnost na vašich cestách přeje



Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

Referenční dokumenty

Název dokumentu
Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů
Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
Nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic)
Směrnice Komise 2009/149/ES ze dne 27. listopadu 2009, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách
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
Nařízení Komise (EU) č. 445/2011 ze dne 10. května 2011 o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a o změně nařízení (ES) č. 653/2007

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)
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

Obsah

ÚVOD	8
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 rok 2019	12
2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI	14
2.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době	14
2.2 Výsledky bezpečnostních doporučení	15
3. DOZOR	29
3.1 Strategie a plán	29
3.1.1 Zdroje informací a hlavní vstupy používané pro stanovení strategie a plánu v oblasti dozoru.	29
3.1.2 Průběžné aktualizace plánu dozoru	34
3.2 Koordinace a spolupráce	34
3.3 Způsobnost	34
3.4 Zpětná vazba	34
4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ	35
4.1 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům se sídlem v ČR	35
4.2 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům jiných členských států EU	35
4.3 Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy	36
4.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány	36
4.5 Procesní problémy	36
4.6 Zpětná vazba	36
5. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	37
5.1 Platné právní předpisy	37
5.2 Změny zákona o dráhách a jeho prováděcí vyhlášky	38
6. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	46
6.1 Zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu	47
6.2 Zpětná vazba od zúčastněných stran	47
6.3 Revize vnitrostátních bezpečnostních předpisů (NSR) s cílem zohlednit nařízení o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik	47
7. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU	48
8. UPLATŇOVÁNÍ NAŘÍZENÍ KOMISE O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ SLEDOVÁNÍ	49
ZÁVĚR	50
PŘÍLOHA A – Evidenční přehled o nehodách za rok 2017	51

Zkratky

ACRI	Asociace podniků z oblasti železničního dodavatelského průmyslu
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CSI	Společný bezpečnostní ukazatel
CSM	Společné bezpečnostní metody
ČD	České dráhy, a.s.
ČIA	Český institut pro akreditaci
ČR	Česká republika
ČSN	Česká státní norma
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
ECM	Subjekty odpovědné za údržbu
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (z francouzštiny „VEŘEJNÁ INSTITUCE ŽELEZNIČNÍ BEZPEČNOSTI“)
ERAIL	Evropská databáze informací o železničních nehodách
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy
ES	Evropská směrnice
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
FMEA	Analýza možného výskytu a vlivu vad
FTA	Analýza stromu poruchových stavů
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
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy
MU	Mimořádná událost
NSA	Vnitrostátní bezpečnostní orgán
NSR	Vnitrostátní bezpečnostní předpis
ODV	Odbor drážních vozidel
OPD	Operační fond doprava
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SPB	Subjekt pro posuzování bezpečnosti
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TENT-T	Trans-European Transport Networks – Transevropská dopravní síť
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UIC	Mezinárodní železniční unie (francouzsky „Union Internationale des Chemins de fer – UIC“, anglicky „International Union of Railways“)
UTK	URZAD TRANSPORTU KOLEJOWEGO – Úřad železniční dopravy
UTZ	Určená technická zařízení
UTZ/E	Určená technická zařízení elektrická
ŽST	Železniční stanice

ÚVOD

Drážní úřad byl zřízen Zákonem o dráhách k 1. lednu 1995. Od samého začátku se s úřadem počítalo jako se správním úřadem, který bude vykonávat státní správu v oblasti drah. Jeho sídlo bylo stanoveno v Praze (sídlem je severní část historické Fantovy budovy pražského hlavního nádraží). Kromě toho byla zřízena oblastní pracoviště v Praze, Brně, Ostravě, Plzni, Olomouci, Ústí nad Labem, Hradci Králové, Břeclavi, Žatci a Letohradu. V současné době fungují pouze tři územní odbory, a to v Praze, Plzni a Olomouci. Od vzniku se Drážní úřad zabýval dráhou železniční, tramvajovou, trolejbusovou, lanovou a speciální (metrem). Do roku 2005 se zabýval také lyžařskými vleky, ty však byly později ze Zákona o dráhách novelou vyjmuty. Od roku 2015, kdy začal platit zákon o státní službě, se Drážní úřad stal jednou z mnoha státních institucí, které nesou označení služební úřad.

Od svého vzniku se v čele úřadu vystřídal několik ředitelů. Prvním ředitelem Drážního úřadu byl Jaroslav Vrána, kterého ve funkci vystřídal Tomáš Stone. Po jeho odvolání byl dočasně pověřen vedením úřadu Miroslav Dvořák. Nejdéle sloužícím ředitelem Drážního úřadu byl Pavel Kodým, který byl po deseti letech ve funkci v roce 2013 vystřídán na základě rozhodnutí tehdejšího mistra dopravy Zdeňka Žáka Jiřím Hanušem. Jiří Hanuš stál v čele úřadu 10 měsíců, následně byl na tento post jmenován Jiří Kolář, který svou pozici obhájil ve výběrovém řízení a 1. dubna 2016 tak mohl být opětovně jmenován státním tajemníkem ministerstva dopravy Tomášem Čočkem jako ředitel Drážního úřadu.

Drážní úřad zpracoval výroční zprávu o své činnosti za rok 2017, která obsahuje informace o:

- vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu společných bezpečnostních ukazatelů (dále jen „CSI“), na úrovni České republiky;
- důležitých změnách právních předpisů týkajících se bezpečnosti železnic;
- vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti a schvalování z hlediska bezpečnosti;
- výsledcích a zkušenostech týkajících se dohledu nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky, včetně počtu a výsledků kontrol;
- výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle článku 15a;
- zkušenostech železničních podniků a provozovatelů infrastruktury s uplatňováním příslušných CSM.

Zpráva vychází z ustanovení článku 19 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798, který byl do podmínek legislativy České republiky transponován §49e odst. 6) Zákona

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.

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici za uplynulé období roku 2017.

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

Z celkového počtu 103 dopravců a 8 provozovatelů dráhy celostátní nebo regionální předložili výroční zprávu o bezpečnosti ve stanoveném termínu téměř všichni. Za rok 2017 skončili 3 dopravci a další 3 vznikli.

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

1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE

1.1 Hlavní závěry za vykazovaný rok

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2017 svůj plán v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2018 pokračuje ve vykonávání této činnosti u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

1.2 Vnitrostátní bezpečnostní strategie, programy a iniciativy

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

- A. 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. Modernizace tranzitních železničních koridorů v ČR spadá pod působnost státní organizace SŽDC. Práce probíhaly i na zrychlení průjezdu některých železničních uzlů a tratí zařazených do systému TEN-T. V rámci propojitelnosti v dlouhodobém záměru probíhá zajištění interoperability vybraných tratí, především výstavba digitálního rádiového systému GSM-R na I. tranzitním koridoru. V rámci čerpání investic byly využity dotace z prostředků SFDI, OPD a fondů EU.
- B. V rámci evropských standardů je realizována implementace GSM-R a ETCS podle implementačního plánu ERTMS. Systém ETCS již byl aplikován na několika tratích a další trat'ové úseky jsou již v přípravě.
- C. Investice, které byly vkládány do opravy železniční dopravní cesty, zahrnovaly především oblasti výměny svršku, zlepšené zabezpečení přejezdů, opravy nástupišť a osvětlení zastávek, opravy mostů a propustků.
- D. Dalšími významnými investičními prvky byli 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 zastávkách a stanicích. V nemalých částkách z programu OPD, SFDI a Evropských fondů, je investováno do železniční infrastruktury pro rozvoj příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů.
- E. Z důvodu dlouhodobě vyššího počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech, vyplývajících z analýzy mimořádných událostí, pokračují i v roce 2017 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 úrovněných železničních přejezdů a vybavování železničních přejezdů vyšším stupněm zabezpečení.

V průběhu roku 2017 probíhala stavební činnost nejen na tranzitních železničních koridorech, ale i ostatních tratích. Například:

1. Na stavbách III. tranzitního železničního koridoru (dále jen TŽK) byla v úseku Ejpovice – Plzeň Doubravka dokončena ražba druhého tubusu. Zkušební provoz zde zatím zaveden nebyl.
2. V průběhu roku byl postupně v souvislosti s výstavbou další části III. TŽK, a to „Beroun – Králův Dvůr, I. část“ zaváděn zkušební provoz. V průběhu roku byl ve velké míře zaváděn zkušební provoz na stavbě „Uzel Plzeň, 2. stavba, přestavba osobního nádraží včetně mostů Mikulášská“.
3. V rámci komplexní přestavby uzlu Plzeň bylo vydáno stavební povolení na další část stavby „Uzel Plzeň, 3. stavba, přesmyk domažlické trati“, zkušební provozy se zde zatím nezavádí.
4. Část III. TŽK v mezistaničním úseku Stříbro – Planá u Mariánských Lázní byl v průběhu roku zkolaudován.
5. Část IV. TŽK v úseku Horusice – Ševětín zůstává ve zkušebním provozu.
6. Bylo vydáno stavební povolení pro stavbu „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, stavba řeší úplnou modernizaci tratě systému TEN-T v úseku cca 20 km s výraznou směrovou úpravou tratě (mimo současnou trasu) na traťovou rychlost 160 km/h, součástí stavby jsou i dva nové tunely. Stavba bude zahájena v průběhu roku 2018.
7. Došlo k dalšímu prodloužení zkušebních provozů na rekonstrukcích v úseku Praha Libeň – Praha Běchovice (do 31.01.2019), Praha Bubeneč – Praha Holešovice (do 31.12.2018), Sudoměřice u Tábora – Tábor (do 31.12.2018), Praha Běchovice – Úvaly (do 30.06.2018) a na stavbě Nového spojení (do 31.12.2018). Pro rekonstrukci tratě v úseku Benešov u Prahy – Votice byl vydán kolaudační souhlas dne 02.01.2017 a pro další dvě etapy 04.01.2017 (stavba byla rozdělena celkem do tří dílčích etap). Pro rekonstrukci tratě Praha Hostivař – Praha hl. n., I. etapa byl vydán kolaudační souhlas

dne 22.12.2017. Další etapa této stavby Praha Hostivař – Praha hl. n., II. etapa nebyla ani v roce 2017 zahájena a v současné době řešíme odvolání proti vydanému rozhodnutí o prodloužení platnosti stavebního povolení.

8. Na stavbě „Revitalizace trati České Budějovice – Volary“ byl opětovně zaveden zkušební provoz z důvodu neexistence protihlukových opatření. Problémy, které se objevily při hlukových měřeních v reálném provozu, budou stavebníkem řešeny v průběhu roku 2018.
9. Celá stavba „Odstranění propadu rychlosti na trati Karlovy Vary d. n. – Mariánské Lázně“ byla v roce 2017 uvedena do zkušební provozu.
10. Z významnějších staveb bylo průběhu roku 2017 vydáno stavební povolení na stavby „Modernizace železniční stanice Cheb“, „Nová železniční zastávka Tábor – Měšice“, „Rekonstrukce mostu v km 35,579 trati Plzeň hl. n. – Žatec a „Rekonstrukce mostu v km 48,927 trati Karlovy Vary d. n. – Mariánské Lázně, který byl současně už uveden do zkušební provozu.
11. Drážní úřad ve zvýšené míře vedl stavební řízení na doplňování závor u železniční přejezdů se světelným zabezpečovacím zařízením.
12. Nezanedbatelnou část práce Drážního úřadu nadále tvoří projednávání a povolování způsobu a rozsahu zabezpečení železničních přejezdů. Zde je nutno vyzvednout kvalitativní posun názorů dominantního provozovatele dráhy, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, v oblasti navrhování závor. V roce 2017 se proto prakticky nevyskytly námitky proti náhradám mechanických závor světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami. Drážní úřad nadále nepovažuje za zcela bezpečné použití závor polovičních a v tomto smyslu se snaží působit na provozovatele. Nutno konstatovat, že se i v této otázce situace lepší.

1.3 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.

1.4 Hlavní priority pro rok 2019

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.

4. železniční balíček a jeho směrnice musí být do českého práva aplikovány do 25. prosince 2018, aby vešel v platnost od 1. ledna 2019. Směrnicí bude otevřen trh vnitrostátní železniční osobní dopravy. Drážní úřad se průběžně připravuje na tyto změny.

V roce 2018 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 a Drážní úřad jako výsledek z šetření mimořádných událostí, s cílem zobecnit rizikové události a místa a následně zajistit příslušné úpravy předpisů, norem a technologických postupů;
- v rámci projektové přípravy a schvalování projektů při rekonstrukcích a modernizacích tratí zajišťovat, s ohledem na finanční možnosti, vyšší stupeň technického vybavení;
- formou vlastní kontrolní činnosti ověřovat zajištění předepsaných kontrol a revizí hnacích a tažených drážních vozidel u vybraných provozovatelů drážní dopravy.

2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI

2.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době

Ve smyslu Směrnice Komise 2009/149/ES, která byla do české legislativy transponována Vyhláškou č. 376/2006, o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách bylo v roce 2017 zaevidováno:

- počet nehod: 97;
- počet úmrtí: 35;
- počet vážně zraněných: 58.

V Tabulce 1 jsou uvedeny nejdůležitější ukazatelé za sledované období.

Tabulka 1 – Analýza všeobecného trendu

	Počet nehod:	Počet usmrcených osob:	Počet vážně zraněných osob:
2009	113	26	92
2010	125	48	107
2011	99	29	74
2012	97	26	66
2013	91	24	52
2014	104	29	60
2015	94	29	53
2016	86	34	61
2017	97	35	58

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 30.06.2018. Podrobný přehled o nehodách za rok 2017 je v *Příloze A*, který je nedílnou součástí této zprávy.

Z analýzy vyplývá, že z dlouhodobého hlediska dochází ke stagnaci počtu nehod. V roce 2017 došlo v porovnání s předešlým rokem ke zvýšení počtu nehod o 13 %. Při nehodách podle definic uvedených ve Směrnici Komise 2009/149/ES bylo usmrceno (s vyloučením sebevražd) 35 osob a vážně zraněno bylo 58 osob.

Pro úplnost uvádíme souhrnné údaje ze statistiky Drážní inspekce. Za rok 2017 došlo na dráhách v ČR k 4 648 všech mimořádných událostí. Toto číslo vyjadřuje počty všech mimořádných událostí, nejen vážných nehod podle definic Směrnice Komise 2009/149/ES.

Na železničních přejezdech došlo k 171 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 o dráhách.

2.2 Výsledky bezpečnostních doporučení

V Tabulce 2 je uveden seznam bezpečnostních doporučení obdržených 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 č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách. Od 01.04.2017 vešla v platnost Změna č. 319/2016 Sb. (Zákon o dráhách), kde se mění §53e. Jedná se novou úpravu závěrečné zprávy ze šetření. K podstatné změně došlo u bezpečnostních doporučení, kde Drážní úřad na základě těchto doporučení musí přijmout odpovídající opatření a informovat o tom Drážní inspekci do 12 měsíců. (Nejpozději do 12 měsíců ode dne, kdy k mimořádné události došlo, zpracuje Drážní inspekce závěrečnou zprávu o výsledcích šetření. Je-li to s ohledem na předcházení mimořádným událostem vhodné, obsahuje závěrečná zpráva rovněž bezpečnostní doporučení určené Drážnímu úřadu. Drážní úřad využije bezpečnostní doporučení k přijetí odpovídajících opatření. Dále Drážní úřad sdělí Drážní inspekci ve lhůtě 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jim určená bezpečnostní doporučení, jaká opatření v souvislosti s tímto doporučením přijaly.) Od 01.04.2017 vešla v platnost Změna č. 77/2017 Sb. (Vyhláška č. 376/1995 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách), kde se mění „Náležitosti zprávy o zahájení šetření mimořádné události“ a „(Náležitosti) Závěrečná (-é) zpráva (-y) o výsledcích šetření mimořádné události“.

1 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
05.01.2017 zastávka Golčův Jeníkov město Na železničním přejezdu P3706 došlo ke střetnutí posunového dílu jedoucího jako posun mezi dopravními s osobním automobilem <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Správě železniční dopravní cesty: Nařídít mimořádné školení zakončené mimořádnou zkouškou „Odborná zkouška pro zaměstnance pro řízení sledu“ pro všechny pracovníky na pozici zaměstnance pro řízení sledu působící při výlukové činnosti, včetně externě najímaných pracovníků a zaměstnanců dodavatelských subjektů, nejpozději do 30.06.2017. Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů dráhy na dráhách železničních v České republice. Ministerstvu dopravy: Přijetí vlastního opatření, které zajistí, že při částečně vypnutém přejezdovém zabezpečovacím zařízení na vícekolejných tratích budou účastníci provozu na pozemní komunikaci vždy informováni dopravním značením (např. dopravní značka č. A22 „jiné nebezpečí“) na zvýšené riziko a stavební práce probíhající na a v okolí železničního přejezdu. Ze strany orgánů veřejné moci budou prováděny namátkové kontroly v provozu u osob řídících drážní vozidla zaměřené na požití alkoholu, popř. návykové látky.	Drážní úřad zaslal dopis všem provozovatelům drah celostátních a regionálních (č.j. DUCR-2833/17/Wo ze dne 12.01.2017), Termín pro zpětnou vazbu byl stanoven do 31.08.2017	Realizováno

2 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
05.01.2017 ŽST Řehlovice Nedovolená jízda vlaku NEx 163602 kolem návěstidla L2 v poloze zakazující jízdu a následné srážce s vlakem Pn 59040 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Správě železniční dopravní cesty: Vyhodnocováním záznamů záznamových zařízení ReDat vytvořit podmínky umožňující všem dopravcům, kteří provozují drážní dopravu na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, provádět u strojvedoucích efektivnější a plošnou kontrolní činnost zaměřenou na kontrolu provedení zkoušky radiového spojení ve smyslu vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z11. Pochybení odhalená při kontrole provedení zkoušky radiového spojení následně projednávat s příslušnými dopravci a důsledně vyžadovat plnění závazných předpisů provozovatele dráhy ze strany zaměstnanců dopravců v souladu se smlouvou o provozování drážní dopravy. Vytvořit technologické postupy pro případ, kdy výpravčí zjistí ztrátu radiového spojení se strojvedoucím. UNIPETROL DOPRAVA, s. r. o.: Přehodnotit dosavadní kontrolní systém tak, aby byla trvale zvýšena kontrolní činnost u strojvedoucích týkající se provedení zkoušky radiového spojení ve smyslu vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z11. Zavést kontrolu funkčnosti rádiového spojení přes přidělený mobilní telefon před každou jízdou vlaku. Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u všech provozovatelů drah a dopravců v České republice.	Drážní úřad zaslal dopis všem provozovatelům drah a drážní dopravy celostátní a regionální (č.j. DUCR-2923/17/Wo ze dne 13.1.2017), Provedení vlastních opatření ve smyslu ustanovení § 22 odst. (1) písm. a) a §34h odst. (3) písm a) Zákona o dráhách tak, aby důvody vedoucí k obdobné mimořádné události byly minimalizovány (pro všechny provozovatele drah a drážní dopravy)	Realizováno

3 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
01.02.2017 Mezi žst Dobronín a Jihlava Vykolejení dvou tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 62800. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu přijetí: Přijetí vlastního opatření vůči všem příslušným subjektům. Při odstávce drážních vozidel, která je delší jak 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. Projednat s držiteli tažených drážních vozidel, vystrojení těchto tažených drážních vozidel, zejména pak těch, jenž jsou určeny k přepravě osob a nebezpečných věcí, pneumatickým detektorem vykolejení. Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR přijetí účinného opatření ve vztahu k národnímu registru vozidel, aby byla platná registrace podmínkou pro provoz drážních vozidel na české železniční síti, aby vlastníci a držitelé nákladních železničních vozů v co nejkratším možném termínu aktualizovali a doplnili všechny nezbytné údaje do národního registru drážních vozidel.	Řeší ředitel ODV v rámci svých pracovních činností	Řeší stávající předpisy

4 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
09.02.2017 Mezi žst Olomouc hl. n. a Štěpánov Vypadnutí nezletilé cestující z nástupních dveří taženého drážního vozidla za jízdy vlaku R 884. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> České dráhy, a. s.: Upravit jednotné technologické postupy tak, aby u vlakových souprav, ve kterých jsou zařazena a spolu vzájemně spojená dvě a více tažených drážních vozidel vybavených zařízením centrálního uzavírání nástupních dveří, měla vlaková četa za povinnost přednostně vždy použít k uzavření/úplnému dovření nástupních dveří zařízení centrálního uzavírání nástupních dveří, a to před kontrolou jejich uzavření/úplného dovření a dáním návěsti „Pohotoví k odjezdu“ nebo „Souhlas k odjezdu“. Proškolit zaměstnance – členy vlakových čet obsluhující zařízení centrálního uzavírání nástupních dveří se všemi jeho funkcionalitami. 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 centrálního uzavírání nástupních dveří ovládaného členem vlakové čety tak, aby po jeho použití, kdy se nástupní dveře uzavřou/úplně dovřou, nebylo možné již s těmito dveřmi z interiéru taženého drážního vozidla manipulovat, a to 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 povoleno/umožněno doprovodem vlaku (při hrozícím nebezpečí, z důvodu umožnění dalšího výstupu nebo nástupu cestujících apod.). 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 vybavit technickým zařízením detekujícím a signalizujícím neuzavřené/neúplně dovřené nástupní dveře. Do doby realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení upravit jednotné technologické postupy, konkrétně pak postupy při odjezdu vlaku a postupy, jimiž dopravce stanoví (určí) obsazení vlaku odborně způsobilými zaměstnanci – vlakovou četou, tak, aby u vlaku sestaveného z tažených drážních vozidel s vozovou skříní typu Y (dle normy UIC 567-1, tzn. také typu YB70) v rámci kontroly uzavření/úplného dovření nástupních dveří. Drážnímu úřadu přijetí: 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.	Řešeno rekonstrukcí vozové skříně typu Y – výstražná indikace dveří	Realizováno

5 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
16.03.2017 Mezi žst Strážnice a Veselí nad Moravou Střetnutí vlaku Os 2710 s traktorem s přívěsem <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Správě železniční dopravní cesty: V návaznosti na již vydaná bezpečnostní doporučení, 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 a s nejhoršími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor, v souladu se zněním předchozích bezpečnostních doporučení Drážní inspekce, dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné celými závorami, u obousměrné pozemní komunikace se sklápěním polovičních závor proti sobě a systémem postupného (sekvenčního) sklápění závor. Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních 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: Zpracování výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro provozovatele dráhy do Zákona o dráhách.	Řeší SŽDC v rámci svých investičních činností	Řeší stávající předpisy

6 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
26.05.2017 Mezi dopravami Včelnička a Chválkov Srážka vlaku MOs 203 s vlakem MOs 204 na dráze železniční, regionální <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: 1. prověřit u všech provozovatelů drah na území České republiky, kteří používají zjednodušené řízení drážní dopravy, zda jimi používané postupy řízení drážní dopravy jsou v souladu s §19 Vyhlášky č. 173/1995 Sb., 2. doporučit v úvahu připadajícím dopravcům a provozovatelům těchto drah změnu GVD včetně všech souvisejících pomůcek GVD tak, aby v dopravnách, ve kterých se podle GVD uskutečňuje alespoň jedno pravidelné křížování vlaků, měly všechny vlaky jízdním řádem nařízeno zastavení a pobyt (aby nebylo v těchto dopravnách možné zastavování vlaků „na znamení“), 3. doporučit v úvahu připadajícím dopravcům a provozovatelům těchto drah v rámci modernizace instalovat na dráhách a na hnacích drážních vozidlech, technická (zabezpečovací) zařízení, která by vyloučila možnost selhání lidského činitele při organizování drážní dopravy nebo řízení drážních vozidel, jenž by mohlo vést ke vzniku MU.	Opatření JHMD: 1) dispečer v dopravně Jindřichova Hradce, 2) mimořádné dozory DÚ na tratích D3 (§19 Vyhl.173/1995 Sb.)	Realizováno

7 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
27.04.2017 V žst Kolín, seřadovací nádraží Vykolejení šesti tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 360542 na dráze železniční, celostátní <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Úpravy dosavadního systému interní kontroly provozovatelů drah tak, aby plně zajišťoval dodržování technologických postupů těchto provozovatelů pro zjišťování, evidování a odstraňování závad na železničním svršku (překročení provozních odchylek GPK, stav kolejnicových podpěr a upevňovadel, atp.), resp. že nedostatky při plnění pracovních povinností dle technologických postupů provozovatele dráhy na všech úrovních řízení budou včas odhaleny a budou přijata účinná opatření k nápravě.	Obecně včas odhalovat závady.	Řeší stávající okruh předpisů
8 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
11.07.2017 Obvod žst Vejprnice Střetnutí vlaku Os 7403 s osobním automobilem na železničním přejezdu P599 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace Drážní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení, která byla vydána za účelem zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů, protože na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor dochází dlouhodobě k největšímu počtu střetnutí vlaků se silničními motorovými vozidly s nejhoršími následky. Na železničním přejezdu P599, který je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor, došlo ke střetnutí vlaku s automobily již v roce 2013 a 2015. Drážní inspekce proto Drážnímu úřadu navrhuje zahájit s provozovatelem dráhy jednání o změně způsobu zabezpečení tohoto železničního přejezdu, tj. doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení závorami, s cílem zvýšit bezpečnost na uvedeném železničním přejezdu.	Drážní úřad zaslal dopis (č.j. DUCR-15375/18/Kx)	Přejezdy řeší provozovatel drah v rámci své investiční činnosti

9 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
04.07.2017 Dopravna D3 Velký Šenov Vykolejení vlaku Os 5452 na dráze železniční, regionální <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění, schvalování elektrického ohřevu výměn zkonstruovaného pouze pro celou výměnovou část výhybky.	Obecně posuzováno v rámci schválení činnosti projektu provozovateli dráhy. (Elektrický ohřev výhybek po celé trase).	Řeší stávající okruh předpisů
10 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
24.08.2017 Žst Rudoltice v Čechách Nedovolená jízda vlaku Lv 56255 za návštěvnickou zakazující jízdu, vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Nex 43204 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Využit svých oprávnění, daných platnými právními předpisy, a zajistit u zúčastněného dopravce Rail system s. r. o.: odstranění zjištěné chyby ve stávajícím systému zajišťování bezpečnosti týkající se absence postupů a vzorů pro dokumentování bezpečnostních informací a nestanovení postupu pro kontrolu předávání nejdůležitějších bezpečnostních informací dle přílohy č.1 Vyhlášky č. 376/2006 Sb.; při procesu obnovení „Osvědčení o bezpečnosti“ v roce 2017 schválení systému zajišťování bezpečnosti, vypracovaného striktně dle požadavků na obsah dle přílohy č.1 Vyhlášky č. 376/2006 Sb. a v duchu metodiky uvedené na webové adrese Drážního úřadu; kontrolu, zaměřenou na provádění evidence jednotlivých úkonů provozního ošetření „R0“ u hnacích drážních vozidel prokazatelným a stanoveným postupem tak, aby bylo možné prokázat dodržení ustanovení kapitoly 4.5 „Kontrola a nápravná opatření“ systému zajišťování bezpečnosti.	Řešeno v rámci stávajícího okruhu předpisů	Nové osvědčení od 01.07.2017 (postup dle přílohy č.1 Vyhlášky č. 376/2006 Sb.)

11 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
24.08.2017 V žst Kralupy nad Vltavou Nedovolená jízda vlaku Nex 41363 za úroveň hlavního návěstidla Sc7 v poloze „Stůj“ a následné vjetí do jízdní cesty postavené pro vlak Os 9770 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Ve spolupráci s provozovatelem dráhy Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, zvážit v rámci rekonstrukcí, modernizací či oprav infrastruktury dráhy v železniční stanici Kralupy nad Vltavou, možnost změny použitého druhu hlavního (cestového) návěstidla Sc7, a to z trpasličího na např. stožárové návěstidlo se zkrácenou délkou stožáru, při zohlednění místních prostorových poměrů (např. konfigurace trakčního vedení).	Drážní úřad bezpečnostní doporučení nedoporučil k realizaci	Řeší stávající okruh předpisů
12 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
11.09.2017 V žst Havlíčkův Brod Vykojení drážních vozidel za jízdy vlaku Nex 48302 na dráze železniční, celostátní <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí opatření směřující k provozovatelům drah železničních – nejpozději v průběhu roku 2018 rozšířit náplně pravidelných školení zaměstnanců: zabývající se prováděním kontrolní činnosti, opravami a odstraňováním poruch v oblasti infrastruktury, o problematiku definování jednoznačných rozhraní v místech připojení ovládacích a kontrolních prvků zabezpečovacího zařízení k pohyblivým částem výhybek, vzhledem k přijímání opatření k zajištění bezpečnosti provozu v době poškození infrastruktury po mimořádné události, v době vzniklé provozní závady a při poruchových stavech; zabývající se prováděním oprav, prohlídek a měřeními, o problematiku výhybek, vzhledem k přijímání opatření k zajištění bezpečnosti provozu v době poškození jejich pevných i pohyblivých součástí po mimořádných událostech a v době vzniklých provozních závad.	Drážní úřad zaslal dopis provozovatelům drah celostátních a regionálních (č.j.DUCR-58175/17/Wo), ze dne 10.10.2017	Provozovatel drah rozšíří náplně pravidelných školení zaměstnanců

13 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
25.09.2017 V žst Praha hl. n. Vykolejení vlaku Sv 560 na dráze železniční, celostátní <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího u provozovatelů drah k zajištění: vytvoření technologických postupů pro kontrolu, posouzení závažnosti závad a způsob opravy prasklin svarů podkov a základů podkladnic; zavedení povinnosti provozovatele dráhy evidovat veškeré svařecské práce na všech součástech železničního svršku.	Drážní úřad zaslal dopis provozovatelům drah celostátních a regionálních (č.j. DUCR-60968/17/Wo), ze dne 24.10.2017, Technologie svarů a evidence sváření	Realizováno
14 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
09.10.2017 Mezi žst Rudoltice v Čechách a Krasíkov Střetnutí vlaku Ex 1007 s uvázlým nákladním automobilem na železničním přejezdu P6519 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí opatření, které v nejkratší možné době zajistí, že: u všech přejezdů na silnicích a místních komunikacích v České republice, u kterých proběhla rekonstrukce v době platnosti §37 odst. 2 Zákona č. 13/1997 Sb., bude prověřeno, zda svým skutečným provedením přejezdové konstrukce zajišťují volnou šířku přejezdu alespoň 5 m; železniční přejezd P6519 a všechny další přejezdy, u kterých proběhla rekonstrukce v době platnosti § 37 odst. 2 Zákona č. 13/1997 Sb. a u kterých bude zjištěna nedostatečná volná šířka, budou uvedeny neprodleně do souladu s těmito ustanoveními;	Provedeny mimořádné státní dozory. Kontrola šířky všech rekonstruovaných přejezdů.	Realizováno průběžně probíhajícími státními dozory a řešeno protokolem

14 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
ve spolupráci s příslušnými silničními správními úřady a provozovatelem dráhy bude na pozemní komunikaci z obou směrů před a za železničním přejezdem P6519 a všech dalších, u kterých se v návaznosti na prověření zjistí nedostatečná volná šířka, umístěno vodorovné dopravní značení V 4 Vodící čára, bude-li možné toto s přihlédnutím k místním poměrům realizovat, popř. budou učiněna další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti na a v okolí těchto železničních přejezdů a předcházení vzniku MU, např. úpravou přednosti míjejících se vozidel nebo označením zúžení komunikace příslušnými dopravními značkami. Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví: Úprava normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody tak, aby byla v souladu s normou ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic a s normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, především s ohledem na uspořádání směrových a výškových poměrů v oblasti přejezdu a v úseku komunikace přiléhající k přejezdu; zpracovat do normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody povinnost vyznačovat na železničních přejezdech, u kterých je to s přihlédnutím k místním poměrům realizovatelné, hranice jízdních pruhů (vodící proužky) formou vodorovného značení; v normě ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody stanovit požadavek na zajištění bezpečnostní rezervy (bezpečnostního odstupu) jízdních pruhů od hrany přejezdové konstrukce, a to u železničních přejezdů, u kterých je to s přihlédnutím k místním poměrům realizovatelné. Bezpečnostní rezerva by po délce přejezdu plnila funkci zpevněné krajnice, která není primárně určena k pojíždění vozidly; v normě ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody stanovit/definovat vztah mezi šířkou přejezdu a šířkou navazující komunikace a vyvarovat se řešení, kdy by byla přejezdová konstrukce významně širší než navazující komunikace a hrozilo by sjetí vozidla z výrazně užší komunikace těsně za přejezdem; zanést do normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody povinnost upravit přednost míjejících se vozidel příslušnými dopravními značkami v případě, že šířka přejezdu neodpovídá minimální požadované šířce odpovídající dvěma jízdním pruhům včetně bezpečnostní rezervy; vhodnou úpravou normy ČSN 73 6380 docílit, aby požadovaná volná šířka pozemní komunikace na přejezdu byla nejméně 6 m, případně aby byla zachována minimální šířka jízdního pruhu na přejezdu dle normy ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110. U případného zachování požadavku minimální šířky 5 m stanovit povinnost osazení dopravního značení upozorňující na zúženou šířku na přejezdu a zároveň do normy zpracovat požadavek zachování volné šířky pozemní komunikace na přejezdu průběžně po celé délce přejezdu. Ministerstvu dopravy ČR: Rozšířit povědomí veřejnosti o umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů na železničních přejezdech, jejího účelu a způsobu použití.		

15 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
03.11.2017 Mezi dopravnou D3 Hostomice pod Brdy a žst Lochovice Střetnutí vlaku Os 27714 s osobním automobilem na železničním přejezdu P558 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Vzhledem ke skutečnosti, že na železničním přejezdu P558 došlo již v roce 2010 a 2016 ke střetnutí vlaků se silničními motorovými vozidly, a rovněž ke skutečnosti, že železniční přejezd P558 je dvoukolejný, navrhuje Drážní inspekce Drážnímu úřadu zahájit s provozovatelem dráhy jednání o změně – zvýšení způsobu zabezpečení tohoto železničního přejezdu, tj. doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení závorovými břevely, která z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení. V návaznosti na již dříve Drážní inspekci vydaná bezpečnostní doporučení k problematice bezpečnosti na železničních přejezdech (č. j. 877/2012/DI a po něm následujících doporučení stejného či obdobného znění), přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění jejich realizace, za účelem zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů a předcházení mimořádným událostem, z důvodu, že na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor dochází dlouhodobě k největšímu počtu střetnutí vlaků se silničními motorovými vozidly a s nejhoršími následky.	Drážní úřad zaslal dopis (č.j. DUCR-15397/18/Rb), Doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení železničního přejezdu	Řeší SŽDC v rámci svých investičních záměrů

16 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
10.11.2017 V žst Klatovy, na dráze železniční regionální Střetnutí vlaku Os 17505 s osobním automobilem na železničním přejezdu P8385 <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Vzhledem ke skutečnosti, že DI eviduje na předmětné dráze Horažďovice předměstí – Domažlice, jen v úseku Běšiny – Klatovy, další dvě obdobné MU, jejichž příčinou vzniku bylo nedovolené vjetí automobilu na železniční přejezd v době, kdy byla dávana světelná výstraha červenými světly a zvuková výstraha přejezdového zabezpečovacího zařízení bez závor, v návaznosti na již dříve Drážní inspekci vydaná bezpečnostní doporučení, a rovněž ke skutečnosti, že předmětný železniční přejezd je umístěný v extravilánu města se značnou frekvencí silniční dopravy, zahájit s provozovatelem dráhy jednání o změně – zvýšení způsobu zabezpečení tohoto i ostatních frekventovaných železničních přejezdů, tj. doplnění jejich přejezdového zabezpečovacího zařízení závorovými břevely, která z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení.	Drážní úřad zaslal dopis (č.j. DUCR-15375/18/Kx), Doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení železničního přejezdu	Řeší SŽDC v rámci svých investičních záměrů

Tabulka 2 – postup aplikace bezpečnostních doporučení za rok 2017

3. DOZOR

3.1 Strategie a plán

V roce 2017 vykonávali pověřeni pracovníci Drážního úřadu státní dozor ve věcech drah se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů drah a vlastníků drah podle platné legislativy.

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

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

Metodicky postupuje Drážní úřad podle Zákona o kontrole. Kontroly se provádějí formou hlášených nebo nehlášených státních dozorů. Zjištěné závady se uvádějí v příslušných protokolech o výkonu státních dozorů. S uvedením porušení zákonů, vyhlášek a nařízení a zároveň se stanovují termíny k jejich odstranění. Dozorovaný subjekt má možnost vysvětlit příčiny porušení správných postupů a navrhnout své opatření 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. Kromě běžných státních dozorů, vykonává nad dopravci a provozovateli celostátní dráhy a regionálních drah dozory ve formě komplexního státního dozoru, aby byla prověřena veškerá činnost dozorovaného subjektu. Na komplexním státním dozoru se obvykle zúčastňuje více odborů sekce provozně - technické a z hlediska této komplexnosti a náročnosti je možné tento dozor považovat za více státní dozorů.

Konkrétní kontrolní činnosti

V roce 2017 byla vykonávána kontrolní činnost jak sekcí stavební, tak sekcí provozně – technickou, která se z hlediska svého pracovního zaměření dělí na více odborů a oddělení a i konkrétní kontrolní činnosti se v rámci odborů a oddělení liší.

Sekce stavební vykonala v roce 2017 svými pověřenými pracovníky **521** státních dozorů.

Výkon státního dozoru ve věcech drah byl zaměřen na:

- zajišťování údržby a oprav dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost (§20 odst. 1 Zákona o dráhách),

- provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v souladu s ustanoveními přílohy č. 1 Vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (dále jen „vyhláška“)
- provozování drážní dopravy v rozporu s pravidly pro provozování drážní dopravy (§35 odst. 1 písm. a) Zákona o dráhách),
- vydávání vnitřního předpisu o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy (§ 22 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách), prověřování, zda při provozování a údržbě dráhy splňují strukturální a provozní subsystémy a jejich jednotlivé části základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti (§49e Zákona o dráhách).

Sekce provozně-technická vykonala v roce 2017 svými pověřenými pracovníky **365** státních dozorů včetně komplexních státních dozorů.

- **Odbor bezpečnosti a licencí** vykonával i v roce 2017 státní dozory zaměřené stejně tak jako v letech minulých na oblasti své působnosti. Oddělení bezpečnosti a práv cestujících se zaměřilo na kontroly provozovatelů drážní dopravy na celostátní nebo regionální dráze, na osvědčení dopravce, systémy bezpečnosti, naplňování a dodržování vnitřních předpisů jednotlivých provozovatelů, včetně jejich kontrolní činnosti. Oddělení (odbor) ve spolupráci s ostatními odbory sekce provozně – technické provádělo komplexní státní dozory s komplexní kontrolou na problematiku plnění povinností dopravců a fungování systému bezpečnosti a to především u větších společností. Těchto dozorů bylo vykonáno v roce 2017 celkem 11. Dále oddělení bezpečnosti a práv cestujících vykonávalo státní dozory s podobným zaměřením, jako jsou komplexní dozory u menších dopravních a stavebních společností. Tyto kontroly byly prováděny vlastními silami. Oddělení také provedlo několik kontrol na plnění bezpečnostního doporučení vydané Drážní inspekcí na tratích, které jsou řízeny zjednodušeným způsobem podle předpisy D3, v podstatě u všech provozovatelů regionálních drah. Při státních dozorech byly zjištěny v některých případech nedostatky v oblasti neoznámení změn předpisů, neprovedení změn v předpisech vycházející ze změny legislativy, nedostatečná kontrolní činnosti, pozdní předložení dokladů o zdravotní nebo odborné způsobilosti zaměstnanců. Oddělení úředních povolení a licencí zaměřilo svoji kontrolní činnosti především na plnění povinností provozovatele dráhy – vlečky, dopravců provozující drážní dopravu na vlečkách

a povinnosti vlastníka vlečky. Závady a nedostatky byly hlavně oblasti označení dráhy, zajištění technické způsobilosti, provádění pravidelných prohlídek a měření podle vyhlášky, chyby v předpisech a neoznámení změn údajů uvedených v úředním povolení a licencí.

- **Odbor drážních vozidel a ECM** se rok 2017 se vyznačoval z hlediska provedených státních dozorů, v porovnání předešlými roky, jako rok s takřka s dvojnásobným počtem provedených státních dozorů ve věcech drah. Velmi dobrá spolupráce s odborem UTZ neelektrických se projevila i na společně vedených státních dozorech a kontrolách. Smyslem a cílem těchto společně uskutečněných státních dozorů a kontrol je udržování a zvyšování odborné zdatnosti zaměstnanců obou odborů, kdy prolínáním zaměstnanců s různým profesním zaměřením obou odborů při kontrolách, se podstatně zvyšuje úroveň a rozsah zaměření kontrol a státních dozorů. Pozitivní vliv těchto společných kontrol a státních dozorů je konkrétně patrný nejen u auditovaných subjektů, ale hlavně v oblasti přeprav nebezpečných věcí a lanových drah. Vzhledem k tomu, že tento způsob společných kontrol a státních dozorů se ukázal jako velice efektivní, bude promítnut do oblasti kontrol a státních dozorů i další roky. Bohužel, největší počet nedostatků byl opět zjištěn u segmentu drážních vozidel a jejich provozování v nevyhovujícím technickém stavu, který neodpovídal schválenému typu vozidla. Nelze opominout ani značný počet zjištěných nesrovnalostí bez přímého vlivu na nedodržení bezpečného provozování drážní dopravy při vedení dokumentace k drážním vozidlům, ať již provedeným opravám na vozidlech či schváleným změnám, neúplné nebo zcela chybějící zápisy v průkazech způsobilosti, nepředložené zápisy o provedených technických kontrolách apod. Rovněž v kategorii přeprav nebezpečných věcí, kdy kontroly byly zaměřeny především na plnění povinností provozovatele drážní dopravy a účastníka přepravy nebezpečných věcí podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) a Řádu UTZ. Při výkonech státních dozorů se pozornost týkala především plněním požadavků stanovených pro železniční cisternové vozy a na platnost průkazů způsobilosti cisteren těchto vozů. Pozornost byla rovněž věnována dokladům o školení pracovníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí, platnosti osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, uzavřeným smlouvám s bezpečnostními poradci, posledním výročním zprávám o činnostech při přepravě nebezpečných věcí, bezpečnostním

(havarijním) plánům, a dále hlášením o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí. V oblasti ECM – bylo kromě státních dozorů prováděno rovněž ověření subjektů, zda nadále splňují kritéria stanovená přílohou III podle Nařízení komise (EU) č. 445/2011. I u těchto subjektů bylo zjištěno pochybení, u několika z nich správní řízení stále probíhají.

- **Odbor určených technických zařízení neelektrických** vykonal státní dozory ve věcech drah u 47 dozorovaných subjektů. Ve srovnání s rokem 2016 šlo přibližně o stejný počet. Z tohoto počtu státních dozorů ve věcech drah bylo provedeno u 23 subjektů v odbornosti tlakových a plynových zařízení, z toho 6 u dopravních podniků a 17 provozovatelů železničních drah a dopravců. V odbornosti zdvihacích a dopravních zařízení byly vykonány státní dozory u 24 subjektů, z tohoto počtu vykonány státní dozory u 8 provozovatelů lanových drah a u 5 provozovatelů lyžařských vleků. Zbývající státní dozory byly vykonány u provozovatelů železničních drah, provozovatelů železniční dopravy a dopravního podniku. Ve spolupráci s odborem drážních vozidel byl proveden dozor podle ustanovení zvláštního právního předpisu nad stanovenými výrobky (§18 odst. 1 písm. b) Zákona č. 22/1997 Sb.) a ostatními výrobky (§7 odst. 1 Zákona č. 102/2001 Sb.) určenými pro provozování dráhy a drážní dopravy, které jsou součástí dráhy nebo drážních vozidel, nad drážními vozidly, určenými technickými zařízeními a nad strukturálními a provozními subsystémy na dráhách zařazených do evropského železničního systému v souladu s ustanovením §55 odst. 2 Zákona o dráhách u 1 subjektu-výrobce resp. distributora. Celkem byly provedeny 3 dozory. Výkon dozoru byl proveden na dílčí systémy a bezpečnostní prvky lanových drah v souladu s ustanovením § 4 odst. 3 Nařízení vlády č. 70/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na zařízení pro dopravu osob.
- **Oddělení RID** celkem vykonalo 53 kontrol se zaměřením kontrol v provozu a to na plnění povinností dopravců podle kapitoly 1.4 předpisu RID, jakož i plnění povinností odesílatelů, příjemců, provozovatele železniční infrastruktury a dalších účastníků ve smyslu kapitoly 1.4 RID. Jednalo se i o kontroly v kolejišti provozovatele dráhy celostátní v obvodech železničních stanic Břeclav, Česká Třebová, Kolín, Praha Libeň, Olomouc hl. n., Děčín hl. n. a východ. Některé kontroly byly provedeny ve spolupráci s oddělením ECM odboru drážních vozidel. Při výkonech kontrol se pozornost týkala především plněním požadavků stanovených pro železniční

cisternové vozy a na platnost průkazů způsobilosti cisteren těchto vozů. Pozornost byla rovněž věnována dokladům o školení pracovníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí, platnosti osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, uzavřeným smlouvám s bezpečnostními poradci, posledním výročním zprávám o činnostech při přepravě nebezpečných věcí, bezpečnostním (havarijním) plánům, a dále hlášením o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí.

- **Odborem určených technických zařízení elektrických** (dále jen „UTZ/E“) byly státní dozory 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 §22 a §47 Zákona o dráhách, 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 dále byly dle „Podmínek pro prověřování právnických osob“, uveřejněných ve Věstníku dopravy č. 12/06 pod č.j.: 36/2006-130-SPR/2 ze dne 18.05.2006, provedeny kontroly u právnických osob, provádějící technické prohlídky a zkoušky UTZ/E.
- **Samostatné oddělení způsobilosti osob** v roce 2017 vykonalo 33 státních dozorů a zúčastnilo se 6 komplexních státních dozorů u dopravců. Došlo tedy k navýšení státních dozorů oproti roku 2016, kdy bylo vykonáno 23 státních dozorů. Státní dozory byly vykonány se zaměřením na odbornou a zdravotní způsobilost osob řídících drážní vozidla na dráze celostátní, regionální a vlečce. Pozornost byla věnována podkladům pro vydání osvědčení strojvedoucího, provedených školeních, zkoušek odborné způsobilosti, rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucího a záznamů o provedených kontrolách podle §46q zákona o dráhách. Z celkového počtu 33 státních dozorů bylo 24 státních dozorů ohlášených a 9 neohlášených. Při státních dozorech nebyly zjištěny závažné nedostatky.

3.1.2 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 2017 a ve výhledovém období roku 2018 zvyšuje počty státních dozorů ve všech sekcích svého působení.

3.2 Koordinace a spolupráce

V roce 2017 nebyly uzavřeny dohody s vnitrostátními bezpečnostními orgány z jiných členských států EU o koordinaci kontrolní činnosti. Drážní úřad spolupracuje s Drážní inspekci ve smyslu §8 odst. 2) Zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu.

3.3 Způsobilost

Za rok 2017 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.

3.4 Zpětná vazba

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

4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ

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

4.1 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům se sídlem v ČR

V průběhu roku 2017 bylo vydáno podle §34 h Zákona o dráhách 5 nových osvědčení a 16 obnovených osvědčení dopravce (část A i B).

V průběhu roku 2017 bylo vydáno 5 změn již vydaných osvědčení dopravce. Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u dopravců, popřípadě změny názvu společnosti.

V roce 2017 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 2017 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 Euro.

4.2 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům jiných členských států EU

V průběhu roku 2017 byla podle §34 h Zákona o dráhách vydána 2 nová osvědčení, 2 obnovená osvědčení dopravce části B a žádná 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 Euro.

4.3 Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy

Osvědčení o bezpečnosti je vydáváno v souladu s §23a Zákona o dráhách. V průběhu roku 2017 bylo vydáno 1 nové a 4 obnovená osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

V průběhu roku 2017 nebyla vydána žádná 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 Euro.

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

4.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

4.5 Procesní problémy

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

4.6 Zpětná vazba

Před vydáním osvědčení poskytují pověření pracovníci Drážního úřadu konzultaci všem žadatelům, kteří o ni projeví zájem.

5. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

5.1 Platné právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 319/2016 Sb., účinnost od 1. dubna 2017
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 183/2017 Sb., účinnost od 1. července 2017
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 304/2017 Sb., účinnost od 4. října 2017
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 225/2017 Sb., účinnost od 1. ledna 2018
- Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 183/2017 Sb., účinnost od 1. července 2017
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 225/2017 Sb., účinnost od 1. prosince 2017
- Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě
- Nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému
- Zákon 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízeních o nich, kterým se ruší Zákon 200/1990 Sb.
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole, (kontrolní řád)
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 183/2017 Sb., účinnost od 1. července 2017
- Prováděcí Nařízení Komise (ES) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009
- Směrnice Komise 2009/149/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách (Směrnice Komise 2014/88/EU ze dne 9. července 2014, kterou se mění

směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách)

- Nařízení Komise (ES) č. 1078/2012 společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796, o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004*
- Směrnice ES 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii*
- Směrnice ES 2016/798 o bezpečnosti železnic*
- 3/2016 Postoj Rady EU k přijetí Směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic
- Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)
- Nařízení komise (EU) č. 445/2011, o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů a o změně nařízení (ES) č. 653/2007
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)

*) platnost od 1. ledna 2019

5.2 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
 - vyhlášena v částce 28 (ročník 2017 Sbírky zákonů),
účinnost od 1. dubna 2017
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 77/2017 Sb.,
účinnost od 1. dubna 2017

- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 78/2017 Sb.,
účinnost od 1. dubna 2017
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 9/2015 Sb., o stanovení náležitostí a vzorů pověření k výkonu státního dozoru, státního odborného dozoru, vrchního státního dozoru a vrchního státního odborného dozoru v dopravě ve formě průkazu a o změně souvisejících vyhlášek, ve znění pozdějších předpisů
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 80/2017 Sb.,
účinnost od 1. ledna 2018
- Vyhláška o nákladech a úsporách přímo souvisejících se zabezpečováním náhradní dopravy za přerušenou veřejnou osobní drážní dopravu a o způsobu jejich určení
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 116/2017 Sb.,
účinnost od 28. dubna 2017
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 117/2017 Sb.,
účinnost od 28. dubna 2017
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 130/2017 Sb.,
účinnost od 1. května 2017
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 129/2017 Sb.,
účinnost od 11. května 2017

- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů
 - vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 128/2017 Sb., účinnost od 1. května 2017

Změny Zákona o dráhách

Změna č. 319/2016 Sb. (k 1. dubnu 2017), vybrané části:

Obsahuje změny a doplnění zákona v následujících oblastech: kategorizace drah, podnikání dopravce a provozovatele dráhy, zařízení služeb, systém odměňování výkonu, licence, přístup na dráhu a jeho omezení, organizace státní správy v oblasti drážní dopravy, financování drážní dopravy, cenová regulace, vyšetřování nehod a mimořádných událostí.

- ✓ §2 – změna a doplnění základních pojmů: „... má na území České republiky odštěpný závod“, „Zařízením služeb se rozumí ...“, „Kapacitou dráhy se rozumí ...“, „Přidělením kapacity dráhy se rozumí ...“, „Členským státem se rozumí ...“
- ✓ §3 – u kategorie železničních drah, nově přibyla „dráha místní a zkušební dráha“
- ✓ §4a – ochrana dráhy, se zde nově řeší „Úrovňové přístupové cesty k nástupišti jsou veřejnosti přístupné, s výjimkou přechodu kolejí když: ...“
- ✓ §8 – ochranné pásmo dráhy zde nově řeší „dráhu místní a zkušební“
- ✓ §9 a §10 – již se nepoužívá pojem „nemovitost“, ale nově „nemovitá věc“
- ✓ §12 – již se nepoužívá pojem „způsobilí k právním úkonům“, ale nově „plně svéprávní“
- ✓ §16 odst. 2) – nově řeší podmínky vydání úředního povolení pro zkušební dráhu
- ✓ §23b, c – „Omezení provozování dráhy“ se zcela změnilo
- ✓ §24 a §24a – Jedná se o systematickou úpravu a změnu obsahu dosavadních ustanovení §24 upravujících podmínky provozování drážní dopravy na území České republiky. Základními změnami jsou požadavky na usazení na území Evropské unie u dopravců provozujících nákladní drážní dopravu. Doposud umožňuje text zákona provozování těchto služeb i dopravcům usazeným ve třetích zemích, což jde nad rámec jak unijního práva, tak příslušných mezinárodních smluv (COTIF). V návaznosti na zrušení povolení pro provozování drážní dopravy na dráze lanové se upravují rovněž přístupová práva k této dráze. Nadále již nejsou vázána na udělené úřední povolení, ale s ohledem na charakter těchto drah na nich může drážní dopravu bez dalšího provozovat jejich

provozovatel. Pro dráhu speciální, tramvajovou a trolejbusovou je licence zachována, nicméně pro provozovatele těchto drah je významně zjednodušen proces udílení této licence. Vymezení platnosti licence i na jiných kategoriích drah („vyšší“ – tj. unijní licence i na vlečkách a místních dráhách, licence na vlečky a místní dráhy i na zaústění do regionální nebo celostátních drah). Navrhuje se komplexní nahrazení úpravy vydávání licencí. Obecně lze říci, že procesní úprava byla modernizována a vyčištěna tak, aby neobsahovala duplicitu a nedůvodné odchylky od správního řádu, a materiální úprava byla precizována na půdorysu stávajících podmínek pro vydání licence.

- ✓ §25 – „Udělení oprávnění k provozování drážní dopravy“ se zcela změnilo a vyhrazuje pravomoc udělování Drážnímu správnímu úřadu
- ✓ §26 až §28 – Vymezení obsahu jednotlivých podmínek pro vydání licence v zásadě precizuje a doplňuje mezery stávající úpravy. U bezúhonnosti se zejm. drážnímu správnímu úřadu poskytují dostatečné pravomoci ke skutečnému ověření splnění této podmínky a dále se zohledňuje trestní odpovědnost právnických osob. U odborné způsobilosti se doplňuje doposud chybějící vyšší odborné vzdělání. Z textu zákona byla odstraněna vázanost licence na konkrétní dráhy nebo vozidla a rovněž možnost ukládání provozních podmínek, s výše uvedenou výjimkou pro městskou drážní dopravu. Rovněž bylo odstraněno řešení sporů při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy drážním správním úřadem. V modifikované podobě byla pravomoc a působnost rozhodovat spory týkající se smlouvy o provozování drážní dopravy svěřena Úřadu pro přístup k drážní infrastruktuře.
- ✓ §29 až §31 – Jedná se o modernizaci postupů při změně a odebrání licence; v návaznosti na směrnici byla doplněna možnost stanovení dodatečné lhůty pro znovunabytí finanční způsobilosti.
- ✓ §38 odst. 5) – „Omezení a zastavení veřejné drážní dopravy“ zde přibyla nová věta „ ... Provozovatel dráhy je oprávněn provozovat takovou dráhu v omezeném rozsahu. Provozovatel dráhy v rámci omezeného provozování dráhy zajistí pravidelné prohlídky a kontrolu stanovených technických parametrů součástí dráhy podle pravidel pro provozování dráhy.“
- ✓ Hlava druhá „ZPŮSOBILOST K ŘÍZENÍ DRÁŽNÍCH VOZIDEL“ – Úpravy v oblasti oprávnění k řízení drážních vozidel navazující na vymezení nové kategorie drah a doplnění obdobné úpravy platnosti průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na zaústěných drahách jako je u platnosti licence pro dráhy místní a vlečky.

- ✓ §46h odst. 2) – nové znění „Pokud se strojvedoucí dozví o skutečnostech vzbuzujících pochybnosti o jeho zdravotní způsobilosti k výkonu činnosti, neprodleně o tom uvědomí dopravce nebo provozovatele dráhy, který je jeho zaměstnavatelem.“
- ✓ § 46s „Podmínky pro odbornou způsobilost zaměstnanců zajišťujících provozování dráhy a drážní dopravy“ – Jedná se o dílčí úpravu a doplnění textu v návaznosti na směrnici 2007/59/ES, který vzešel z komunikace s Evropskou komisí.
- ✓ §47 – Úprava reagující na praktické rozšíření vodních vleků, které lze v zimním období užívat obdobně jako vleky lyžařské.
- ✓ §49 „MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI“ – Terminologické úpravy vymezení mimořádné události, jejichž příčiny jsou šetřeny Drážní inspekcí, a to v návaznosti na vymezení těchto pojmů v čl. 3 směrnice 2004/49/ES. Oproti směrnici je využita standardní vnitrostátní terminologie, která pojem „mimořádná událost“ používá jako zastřešující obecný pojem pro nehodu a incident (incident označuje české znění směrnice 2004/49/ES jako „mimořádnou událost“ – angličtina používá slovo „incident“). S ohledem na odstranění spodní hranice škody při vymezení nehody (směrnice 2004/49/ES takovéto omezení nezná) se navrhuje výslovně zachovat toto omezení u hlášení nehod policii. Dále se v § 49 navrhuje odstranění povinnosti k přijímání nápravných opatření v návaznosti na doplnění úpravy o výkonu státní kontroly.
- ✓ ČÁST OSMÁ „SPRÁVNÍ DELIKTY“ – Formální úpravy v rámci skutkových podstat správních deliktů v návaznosti na změny provedené v příslušných ustanoveních Zákona o dráhách a dále doplnění některých nových přestupků a správních deliktů k nově zaváděným povinnostem. Ve vztahu k novým skutkovým podstatám byly navrženy rovněž nové sazby pokut u správních deliktů. Navrhuje se jednak zrušení působnosti a pravomoci Drážní inspekce k projednávání správních deliktů a ukládání sankcí s ohledem na potenciální nesoulad této úpravy se směrnicí 2004/49/ES. Působnost byla zachována pouze v jednom případě, a to ukládání sankcí za přestupek popř. správní delikt spočívající v neposkytnutí povinné součinnosti při šetření příčin mimořádných událostí. Projednávání tohoto typu správní deliktu není v rozporu se směrnicí 2004/49/EU (směřuje k vymození uplatnění pravomocí Drážní inspekce) a z hlediska procesní ekonomie je vhodné ponechat tento nový delikt v působnosti Drážní inspekce. Dále se navrhuje vložení působnosti Úřadu pro přístup k drážní infrastruktuře k ukládání sankcí v oblastech souvisejících s přidělováním kapacity a přístupem na dráhu, popř. k zařízení služeb. Jedná se návrh nové komplexní úpravy činnosti a oprávnění Drážní inspekce při šetření vážných

nehod, nehod a incidentů. Navrhované znění plně vychází ze směrnice 2004/49/ES, přičemž bylo přihlédnuto i k obdobným úpravám v jiných druzích dopravy.

- ✓ §53b – Základní vymezení šetření a jeho zahajování; oproti stávající úpravě jsou kritéria pro zvážení zahájení šetření u nehod a incidentů přenesena z prováděcího předpisu (vyhláška) na zákonnou úroveň. Oproti stávajícímu znění je do návrhu výslovně včleněn požadavek na nezávislost šetření ve vztahu jiným orgánům a úředním řízením a precizněji formulován požadavek na vyloučení určování odpovědnosti nebo zavinění v rámci šetření. V návaznosti na směrnici byly rovněž precizovány lhůty a dotčené subjekty, které mají obdržet informace o zahájení a průběhu šetření a mohou se k němu vyjadřovat.
- ✓ §53c a §53d – Jedná se novou úpravu upravující procedurální postup při šetření ve spolupráci s inspekčním orgánem z jiného státu a pravomoci inspektorů při šetření nehod; zde bylo přihlédnuto i k úpravě šetření mimořádných události v letecké dopravě, a to i zavedením možnosti přizvat si k šetření externího odborného konzultanta a možností vyžádat si provedení odborné expertízy.
- ✓ §53e – Jedná se novou úpravu závěrečné zprávy ze šetření. K podstatné změně došlo u institutu bezpečnostních doporučení, která mají být napříště v souladu se směrnicí 2004/49/ES určeny orgánům státní správy, tedy primárně Drážnímu úřadu, který má na základě těchto doporučení přijmout odpovídající opatření (standardně provedení státní kontroly a uložení nápravných opatření, zahájení sankčních řízení v širším slova smyslu, provedení úpravy správní praxe apod.) a informovat o tom Drážní inspekci.
- ✓ §56a odst. 2) – nové znění: „Drážní správní úřad vydává závazné stanovisko v řízení o pozastavení, omezení nebo zákazu kácení dřevin podle zákona o ochraně přírody a krajiny, jde-li o kácení dřevin za účelem zajištění provozuschopnosti železniční dráhy nebo zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy na této dráze. Pokud by pozastavením, omezením nebo zákazem kácení došlo k ohrožení tohoto účelu, vydá drážní správní úřad nesouhlasné závazné stanovisko.“ Navrhuje se založit pravomoc drážního správního úřadu k vydávání závazného stanoviska pro úřad ochrany přírody a krajiny v rámci řízení o odstranění dřevin u dráhy“.

- ✓ §57 a §57a – Jedná se provedení požadavků směrnice 2012/34/EU na spolupráci vnitrostátních orgánů a regulačního subjektu a na spolupráci regulačních subjektů z různých členských států Evropské unie. S ohledem na obsah vnitrostátní spolupráce podle směrnice, zahrnující vyjádření jednotlivých úřadů před vydáním rozhodnutí v řízení a zvážení tohoto vyjádření, se jako vhodná forma spolupráce jeví zakotvení postavení dotčeného orgánu podle správního řádu pro Drážní úřad u řízení vedených Úřadem pro přístup k dopravní infrastruktuře a rovněž tomuto Úřadu ve vymezených řízeních vedených Drážním úřadem.
- ✓ §58 a §59 „Státní dozor“ – Nová textace ustanovení upravujících výkon státní kontroly. Vedle precizace textu jde zejm. o zavedení možnosti ukládat v návaznosti na provedenou kontrolu nápravná opatření, a to v rámci speciálního navazujícího správního řízení. V souladu se směrnicí 2004/49/ES není již výkon státní kontroly svěřován Drážní inspekci.

Změna č. 183/2017 Sb. (k 1. červenci 2017), vybrané části:

- ✓ Nadpis části osmé zní: „**PŘESTUPKY**“
- ✓ V nadpisu §50 se doplňují slova "fyzických osob"
- ✓ Slovo "Správní delikty" se nahrazuje slovem "Přestupky"
- ✓ V §51 odst. 8) a v §52 odst. 12) – úvodní části ustanovení znějí:
"Za přestupek **lze** uložit pokutu do"
- ✓ §52a „Společná ustanovení“ – nové znění „Přestupky podle tohoto zákona projednává drážní správní úřad s výjimkou: Přestupků podle §50 odst. 1 písm. i) a přestupků podle §51 odst. 1 písm. l), které projednává Drážní inspekce, přestupků podle §51 odst. 4 písm. h) až q), §51 odst. 5 písm. g), §51 odst. 7 a §52 odst. 7, které projednává Úřad, přestupků podle §52 odst. 6, dopustí-li se přestupku provozovatel cestovní kanceláře nebo provozovatel cestovní agentury, které projednává obecní živnostenský úřad. Přestupky podle §50 odst. 1 písm. c) až f) může projednat příkazem na místě Policie České republiky. Pokuty uložené podle tohoto zákona vybírá orgán, který je uložil."

Změna č. 225/2017 Sb. (k 1. lednu 2018), vybrané části:

- ✓ §7 odstavec 3) zní: "Pro účely umístění, povolení, ohlášení nebo kolaudace stavby na dráze, stavby, která není stavbou dráhy a zasahuje zčásti do jejího obvodu, nebo stavby v ochranném pásmu dráhy, je žadatel povinen vyžádat si závazné stanovisko drážního správního úřadu. V souhlasném závazném stanovisku drážní správní úřad stanoví podmínky pro zajištění bezpečného a plynulého provozu dráhy a její ochrany. Nesouhlasné stanovisko lze vydat pouze tehdy, pokud by stavbou mohl být znemožněn či narušen bezpečný a plynulý provoz dráhy a její ochrana a ani stanovením podmínek podle věty druhé není možné toto riziko odstranit."
- ✓ V § 9 odst. 1 se slova "zřizovat a provozovat stavby," zrušují.

6. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK

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

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

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

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

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

6.1 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 2017 obdržel Drážní úřad 154 zpráv o posouzení bezpečnosti. Od 21. května 2015 Drážní úřad požaduje prohlášení bezpečnosti od navrhovatelů i na provozní a organizační změny.

Aby informace o klasifikaci konkrétní změny navrhovateli 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).

6.2 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.

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

V roce 2017 k revizi bezpečnostních pravidel došlo (Opatření č. 2/2017 „SOUČINNOST JEDNOTLIVÝCH ÚTVARŮ DRÁŽNÍHO ÚŘADU PŘI UPLATŇOVÁNÍ PROVÁDĚCÍHO NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 402/2013“).

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

V roce 2017 se nevyskytl žádný případ, kdy by byl využit čl. 14a odst. 8) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství:

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

- a) vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země;*
- b) vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu kolejí hlavní železniční sítě ve Společenství, pro něž je splnění požadavku uvedeného v odst. 3 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi;*
- c) vozidel uvedených v čl. 2. odst. 2 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby požaduje vydání ad hoc povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na doby nejvýše pěti let.“*

8. 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.

ZÁVĚR

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí bezpečnost železničního provozu a provozování železničních drah v České republice za rok 2017. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice do národních právních předpisů.

Drážní úřad za rok 2017 splnil svůj plán v oblasti státních dozorů za účelem prověření správné funkce bezpečnosti a v roce 2018 bude pokračovat ve vykonání kontrolních činností u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

Hlavní prioritou je považována především bezpečnost dráhy a bezpečná přeprava osob i zboží, především nebezpečných věcí, které by mohly vést ke vzniku nehod a mimořádných událostí. Též probíhala spolupráce s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány (NSA). Dne 23. listopadu 2017 byla uzavřena dohoda mezi UTK a DÚ „Ve věci koordinace metod dozorčích aktivit“. Dále dne 5. července 2017 byla uzavřena dohoda mezi EPSF a DÚ ve věci „Pro zavedení postupů vzájemného přijímání lokomotiv a železničních vozidel pro konvenční železniční systémy“.

© Drážní úřad 2017

Wilsonova 300/8

121 06 Praha 2 – Vinohrady

www.ducr.cz

www.facebook.com/drazni.urad

PŘÍLOHA A – Evidenční přehled o nehodách za rok 2017

Evidenční přehled o nehodách za rok 2017 - podle definice Směrnice Komise 2009/149/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách (viz. Tabulka 3).

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

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.

1.1.a. Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod.			
N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		2
N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		9
N02	Vykolejení vlaku		2
N031	Nehody na úrovňových přejezdech bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži		10
N032	Nehody na úrovňových přejezdech se zabezpečovacím zařízením ovládaným obsluhou		1
N033	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky bez závor		20
N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závorami		5
N035	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky, závorami a s kolejovým zabezpečovacím zařízením, kterým se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém dovolující vlaku pokračovat pouze v případě, kdy je úrovňový přejezd na straně uživatele pozemní komunikace zabezpečen a nenarušen.		0
N04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		39
N05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		2
N06	Jiné nehody		7
2.2.a. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
PS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
PS02	Vykolejení vlaku		0
PS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
PS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		4
PS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PS06	Jiné nehody		0
2.3.a. Celkový počet vážně zraněných zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.			
SS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		1
SS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		3
SS02	Vykolejení vlaku		0
SS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
SS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		2
SS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SS06	Jiné nehody		0
2.4.a. 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)		28
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
2.5.a. Celkový počet vážně zraněných nepovolanců 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		15
US05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
US06	Jiné nehody		0
2.6.a. 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
2.7.a. 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		4
OSP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSP06	Jiné nehody		0
2.8.a. 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		1
OSE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSE06	Jiné nehody		0

3.2a. Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
PK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
PK02	Vykolejení vlaku		0
PK03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
PK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
PK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PK06	Jiné nehody		0
3.3a. Celkový počet usmrcených zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.			
SK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
SK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SK02	Vykolejení vlaku		0
SK03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
SK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SK06	Jiné nehody		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)		20
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		10
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		0
OK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OK06	Jiné nehody		0
3.7a. Celkový počet jiných osob usmrcených na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKP02	Vykolejení vlaku		0
OKP03	Nehody na 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		2
OKP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKP06	Jiné nehody		0
3.8a. Celkový počet jiných osob usmrcených mimo nástupiště rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKE02	Vykolejení vlaku		0
OKE03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
OKE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		2
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.			203
N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama			25
4.1a. Celkový počet původců mimořádných událostí rozdělený do následujících kategorií.				
I01	Lomy kolejnic.			0
I02	Vybočení kolejnice a ostatní nespojivosti koleje.			0
I03	Selhání návěstních systémů			0
I04	Projetí návěstidla zakazující jízdu.			129
I041	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla			17
I042	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla			112
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		76 541 151
C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč		0
C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč		597 928
C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut		26 840
C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut		8 394
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			19,10%
TP02	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení			0,58%
TP03	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení			0,05%
T01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení			0,00%
TT01	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné z			0,00%
TT02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení.			0,00%
TT03	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti.			0,00%
T02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti.			0,00%
6.2 Počet úrovnových křížení				
T03	Celkový počet úrovnových křížení (aktivních i pasivních)			8 188
T06	Celkový počet aktivních úrovnových křížení (se zabezpečovacím zařízením)			4 145
T07	Ovládaným automaticky jízdu s výstražnými světly a bez závor			2 400
T081	Ovládaným automaticky jízdu se závorami a výstražnými světly			1 380
T10	Ovládaným automaticky jízdu se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.			18
T15	Ovládaným obsluhou			348
T14	Celkový počet pasivních úrovnových křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).			4 043
8. Referenční data dopravy a infrastruktury				
R05	Počet vlakokilometrů v osobní dopravě	million vlakokilometrů		131,340
R06	Počet vlakokilometrů v nákladní dopravě	million vlakokilometrů		37,730
R02	Počet osobokilometrů	million osobokilometrů		28,344
R07	Počet nákladních tunokilometrů	million tunokilometrů		35121,286
R08	Počet kilometrů tratí (u víceokolejných tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km		9625,044
R03	Počet kilometrů kolejí (započítává se každá kolej víceokolejné železniční tratí).	km		15646,072

Tabulka 3 - Evidenční přehled o nehodách za rok 2017