



DUCR-54762/20

VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2019

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

Autor: Ing. Petr Hostaša, Ing. Vítězslav Lössel

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

Datum: 22. září 2020

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

předkládáme Vám výroční zprávu o bezpečnosti, která shrnuje vývoj bezpečnosti železnic v České republice za rok 2019. Zpráva vychází z údajů dopravců a provozovatelů celostátních a regionálních drah a Drážního úřadu. V roce 2019 provozovalo v České republice svou činnost 8 provozovatelů drah a 113 provozovatelů drážní dopravy, což je o 6 více než v roce předchozím.

V souvislosti s udržením a zlepšením stavu bezpečnosti Drážní úřad dlouhodobě podporuje stavební aktivity vedoucí ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti drážního provozu. Se strategickými cíli se můžete seznámit hned na prvních stránkách této zprávy.

I přes kumulaci mimořádných událostí v únoru a březnu roku 2019 lze říci, že se jednalo pouze o sezónní výkyv. Mimořádné události jsou nicméně impulzem k další snaze o zvyšování bezpečnosti ze strany provozovatelů drah, dopravců i dalších institucí především v oblasti prevence. Do železniční dopravy jsou zároveň zaváděny nové bezpečnostní systémy, které eliminují lidskou chybovost a svou jednotností usnadňují přeshraniční pohyb vozidel po železnici.

V roce 2019 byl v této souvislosti zahájen audit Evropské agentury pro železnice (ERA), jehož cílem je zmapovat bezpečnostní situaci na železnici v České republice za účelem implementace jednotných bezpečnostních systémů a postupů v rámci EU.

Udržování a zvyšování bezpečnosti provozování jednotlivých drah je naším posláním a bezpečnost je pro nás proto stále na prvním místě.

Bezpečné cesty po železnici plné pohody přeje



doc. 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 Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
Nářízení 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
Nářízení Komise (EU) č. 1078/2012 ze dne 16. listopadu 2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu

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 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru
NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012

OBSAH

Úvodní slovo ředitele Drážního úřadu	1
Referenční dokumenty	2
Obsah	4
Zkratky	5
ÚVOD	8
1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE	9
1.1 Hlavní závěry za vykazovaný rok	9
1.2 Vnitrostátní bezpečnostní strategie, programy a iniciativy	9
1.3 Shrnutí zásadních poznatků z kontrolní činnosti	13
1.4 Hlavní priority pro další období	14
2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI	15
2.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době	15
2.2 Výsledky bezpečnostních doporučení	19
3. DOZOR	54
3.1 Strategie a plán	54
3.1.1 Zdroje informací a hlavní vstupy používané pro stanovení strategie a plánu v oblasti dozoru	54
3.1.2 Průběžné aktualizace plánu dozoru	60
3.2 Koordinace a spolupráce	60
3.3 Způsobnost	60
3.4 Zpětná vazba	62
4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ	63
4.1 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům se sídlem v ČR	63
4.2 Osvědčení dopravce, vydávané železničním podnikům jiných členských států EU	63
4.3 Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy	64
4.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány	64
4.5 Procesní problémy	64
4.6 Zpětná vazba	64
5. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	65
5.1 Platné právní předpisy	65
5.2 Změny zákona o dráhách a jeho prováděcí vyhlášky	68
6. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	70
6.1 Zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu	70
6.2 Zpětná vazba od zúčastněných stran	71
6.3 Revize vnitrostátních bezpečnostních předpisů (NSR) s cílem zohlednit nařízení o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik	71
7. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU	72
8. UPLATŇOVÁNÍ NAŘÍZENÍ KOMISE O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ SLEDOVÁNÍ	73
ZÁVĚR	74
PŘÍLOHA A – Evidenční přehled o nehodách za rok 2019	75
PŘÍLOHA B – Pokrok v oblasti interoperability za rok 2019	79
PŘÍLOHA C – Zavedení nového systému provádění státních dozorů Drážním úřadem	81
PŘÍLOHA D – Bezpečnostní cíle Drážního úřadu pro rok 2020	85

ZKRATKY

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

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

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

ÚVOD

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. Drážní úřad zpracoval výroční zprávu o své činnosti za rok 2019, 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 18 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, 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 2019.

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

Z celkového počtu 113 dopravců a 8 provozovatelů dráhy celostátní nebo regionální, posloužily zaslané zprávy, jako podklad pro vytvoření výroční zprávy za Drážní úřad. V roce 2019 ukončili svoji činnost 3 dopravci a dalších 9 nových vzniklo.

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 2019 svůj plán v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2020 pokračuje ve vykonávání této činnosti u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY

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

- A. Modernizace tranzitních železničních koridorů a dalších tratí zařazených do systému TEN-T, železničních uzlů a modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému. Modernizace tranzitních železničních koridorů v ČR spadá pod působnost státní organizace SŽ. 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. 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 traťové 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. Obecně hlavním záměrem je zvyšování traťové rychlosti.
- D. Dalšími významnými investičními prvky byly investice do rozvoje příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů. Velký zřetel se věnuje problematice zabezpečení přejezdů a bezpečnosti cestujících jak za jízdy vlaku, tak v železničních stanicích a zastávkách.
- E. Dosáhnout jednotného povolení typu vozidla a jednotného osvědčení o bezpečnosti železničních podniků posílením funkce Evropské agentury pro železnice (ERA).
- F. Postupně dosáhnout celoodvětvového přístupu k osvědčení o bezpečnosti v odvětví železniční dopravy na základě stávajících přístupů provozovatelů infrastruktury a železničních podniků a zhodnotit možné zavedení evropské normy.
- G. Posílit úlohu Evropské agentury pro železnice v oblasti bezpečnosti železniční

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

- H. Zjednodušit pravidla pro intermodální přepravu nebezpečného zboží za účelem zajištění interoperability mezi různými druhy dopravy.
- I. Z důvodu dlouhodobě vyššího počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech, vyplývajícího z analýzy mimořádných událostí, pokračují i v roce 2020 ze stran některých provozovatelů dráhy, dopravců a nezávislých státních institucí (např. Drážní inspekce) preventivní programy pro bezpečné chování veřejnosti na železničních přejezdech. Je nutné podotknout, že vyšší počet nehod na železničních přejezdech je třeba spatřovat i v důsledku stále se zvyšujícího nárůstu objemu silniční dopravy. A i když je odpovědnost za vznik nehod téměř vždy na straně řidičů silničních vozidel, je této problematice ze strany provozovatelů dráhy, Ministerstva dopravy, Drážního úřadu i ostatních institucí věnována značná pozornost s cílem snižování počtu úrovnových železničních přejezdů a vybavování železničních přejezdů vyšším stupněm zabezpečení.

Zajímavé stavby uvedené v roce 2019 do zkušebního provozu:

- „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“ – stavba od února 2019 postupně zaváděna do zkušebního provozu (do 31. prosince 2020).
- „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v žst. Brno hl. n.“ – stavba od února 2019 postupně zaváděna do zkušebního provozu (do 30. září 2020).
- „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v žst. Bohumín“ – stavba od února 2019 postupně zaváděna do zkušebního provozu (do 30. června 2020).
- „Revitalizace trati Břeclav – Znojmo 2. stavba“ – stavba od května 2019 postupně zaváděna do zkušebního provozu (do 31. prosince 2020).
- „Rekonstrukce žst. Letohrad“ – stavba od května 2019 postupně zaváděna do zkušebního provozu (do 31. prosince 2023).
- „Modernizace a elektrizace trati Hrušova u Brna – Židlochovice“ – stavba od července 2019 postupně zaváděna do zkušebního provozu (do 31. prosince 2020).
- „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ – stavba od srpna 2019 postupně zaváděna do zkušebního provozu (do 31. prosince 2021).
- „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc“ – stavba od října 2019 postupně zaváděna do zkušebního provozu (do 31. října 2022).
- „Přerov – Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ – stavba od října 2019 postupně zaváděna

do zkušebního provozu (do 31. října 2022).

- „Revitalizace výpravní budovy žst. Brno hlavní nádraží 4. etapa – (1. nástupiště)“ – v listopadu 2019 vydáno rozhodnutí o povolení předčasného užívání části stavby (do 31. prosince 2020).
- „Stavební úpravy nádraží ČD Kuřim, vestavba kavárny“ – stavba v prosinci 2019 zápisem zavedena zkušební provoz do zkušebního provozu do 29. února 2020.
- „Revitalizace výpravní budovy hlavního nádraží v Brně – Odjezdová vstupní hala“ a „Revitalizace výpravní budovy žst. Brno – Hlavní nádraží – tzv. Etapa 2B – provozní prostory ČD“ – stavby v prosinci 2019 postupně zavedeny do zkušebního provozu (do 31. prosince 2020).
- „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova“ – stavba je postupně od září 2017 zaváděna do zkušebního provozu (do 31. 12. 2021).

Zajímavé stavby, u níž byl prodloužen zkušební provoz (důvodu realizace opatření proti bludným proudům, dodatečných protihlukových opatření, vypořádání pozemků z důvodu digitalizace KN v průběhu řízení):

- „Ramzová (mimo) – Jeseník (mimo)“ – do 31. prosince 2020.
- „Elektrizace trati č. 293 Šumperk – Kouty nad Desnou 1. část“ – do 31. prosince 2020.
- „Elektrizace trati č. 293 Šumperk – Kouty nad Desnou 2. část“ – do 31. prosince 2020.
- „Elektrizace trati č. 293 Šumperk – Kouty nad Desnou – trakční měnárna Filipová“ – do 31. prosince 2020.
- „Elektrizace trati č. 293 Šumperk – Kouty nad Desnou, doprava Loučná nad Desnou“ – do 31. prosince 2020.
- „SO 43 – Zastávka Velké Losiny – zámek“ – do 31. prosince 2020.
- „Rekonstrukce prostějovského zhlaví žst. Olomouc hl. n.“ – do 31. prosince 2020.
- „Rekonstrukce žst. Olomouc“ – do 31. prosince 2020.
- „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ – do 31. prosince 2020.
- „Rekonstrukce objektu ústředního stavědla žst. Olomouc hl. n.“ – do 31. prosince 2020.
- „Revitalizace trati Bludov – Jeseník“ – do 31. prosince 2020.
- „DOZ Mikulovice-Jeseník“ – do 31. prosince 2020.
- „Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna“ – do 31. prosince 2022.
- „Trať 2032 Brno – Vlárský průsmyk st. hr., v úseku Šlapanice (mimo) – Blažovice včetně“ – do 31. prosince 2020.
- „Revitalizace trati Břeclav – Znojmo, Boří les – Valtice“ do 31. prosince 2020.

- „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“ část stavby – SO 22–16–01, SO 22–17–01, SO 23–16–01, SO 23–17–01 v úseku km 312,300 – 312,750 (stavba se dělila na stavbu žst. Č. Těšín – 1. stavba a žst. Č. Těšín – 2. stavba – stavba dána do užívání 21. prosince 2016 mimo uvedené 4 stavební objekty – ty jsou ve zkušebním provozu do 31. 12. 2020 – v části trati došlo k destrukci geometrické polohy koleje a odstranění bude řešeno následnou stavbou).
- „Rekonstrukce výpravní budovy Břeclav 2. stavba“ – zkušební provoz v prosinci 2019 prodloužen do 30. června 2020.
- „Trať 2302 Brno – Vlárský průsmyk st. hr. v úseku odbočka Brno – Černovice – Brno Slatina (včetně)“ – do 31. 12. 2020.
- „ETCS – I. koridor úsek Kolín – Břeclav stání hranice Rakousko/Slovensko“ – Rozhodnutím ze dne 4. prosince 2019 prodloužen zkušební provoz do 30. června 2020.
- „Úpravy rádiových sítí SRV na tratích D3–SSV“ – zkušební provoz v listopadu 2019 prodloužen do 30. 06. 2020.
- „Rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou“ – stavba byla postupně zaváděna do zkušebního provozu, zkušební provoz 14. listopadu 2019 prodloužen zkušební provoz do 30. března 2020.
- „DOZ Ostrava Svinov – Petrovice u Karviné st. hranice a Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr., I. etapa – zkušební provoz 9. prosince 2019 prodloužen do 30. prosince 2020.
- „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmárovice“ – stavba je postupně zaváděna do zkušebního provozu, zkušební provoz 23. prosince 2019 prodloužen do 31. prosince 2020.
- „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Brno – Slatina – Blažovice“ – stavba zavedena do zkušebního provozu, zkušební provoz 6. ledna 2020 prodloužen do 31. prosince 2020.

Zajímavé stavby zkolaudované v roce 2019:

- „Oprava výpravní budovy Stařeč“ – kolaudační souhlas vydán dne 13. března 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–61340/17/Vb ze dne 25. října 2017).
- „Revitalizace výpravní budovy v Lipníku nad Bečvou“ – kolaudační souhlas vydán dne 8. dubna 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–17060/11/St. ze dne 14. dubna 2011 a 4 změny stavba před jejím dokončením v období 2013 až 2018).
- „Výstavba nové železniční zastávky Červenka zastávka“ – kolaudační souhlas vydán dne 24. dubna 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–11834/16/Sj ze dne 25. února 2016).

- „Česká Třebová – rekonstrukce 4. svazku kolejí“ – kolaudační souhlas vydán dne 30. května 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–56118/14/Sj ze dne 9. 10. 2014, změna stavby před dokončením povolena rozhodnutím č.j. DUCR–52913/15/Sj dne 15. 9. 2015 – změna termínu dokončení stavby).
- „Olomouc město – oprava výpravní budovy“ – kolaudační souhlas vydán dne 2. července 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–69280/17/Sj ze dne 27. 11. 2017).
- „Oprava VB žst. Jistebník II“ – kolaudační souhlas vydán dne 9. srpna 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–24143/18/Kk ze dne 24. dubna 2018).
- „Výstavba EOv v žst. Přelouč, Kostěnice až Choceň, odb. Zásilka a Svitavy – 2. část: odb. Zádulka, odb. Les“ – kolaudační souhlas vydán dne 12. srpna 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–26495/17/Sj ze dne 15. května 2017).
- „Výstavba EOv v žst. Přelouč, Kostěnice až Choceň, odbočka Zásilka a Svitavy – 2. část: žst. Dlouhá Třebová“ – kolaudační souhlas vydán dne 12. srpna 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–26376/17/Sj ze dne 11. května 2017).
- „Výstavba EOv v žst. Přelouč, Kostěnice až Choceň, odbočka Zásilka a Svitavy – 2. část: žst. Svitavy“ – kolaudační souhlas vydán dne 13. srpna 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–36642/17/Vb ze dne 23. června 2017).
- „Výstavba EOv v žst. Přelouč, Kostěnice až Choceň, odbočka Zásilka a Svitavy – 2. část: žst. Rudoltice v Čechách“ – kolaudační souhlas vydán dne 13. srpna 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–26608/17/Sj ze dne 15. května 2017).
- „Výstavba EOv v žst. Přelouč, Kostěnice až Choceň, odbočka Zásilka a Svitavy – 2. část: žst. Opatov“ – kolaudační souhlas vydán dne 13. srpna 2019 (stavební povolení č.j. DUCR–36628/17/Vb ze dne 23. června 2017).
- „Ústí nad Orlicí – Lichkov – GSM–R“ – kolaudační souhlas vydán dne 10. prosince 2019 (stavba zavedena do zkušebního provozu v listopadu 2018 do 31. 12. 2019).

1.3 SHRUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI

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

1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ

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

Od 16. června 2019 je agentura ERA odpovědná za vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti, pokud oblast činnosti zahrnuje více než jeden členský stát, který do uvedeného data transponoval Směrnici (EU) 2016/798. Vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, které odložily provedení nového právního rámce o jeden rok, nadále vydávají bezpečnostní osvědčení v souladu se Směrnicí 2004/49/ES do 16. června 2020. Česká republika měla datum transpozice od 16. června 2020. Vzhledem k mimořádné a nepředvídatelné situaci způsobené rozšířením onemocnění COVID-19 čelí některé členské státy potížím při dokončování legislativních prací v daných lhůtách pro provedení. Na základě SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/700 ze dne 25. května 2020, kterou se mění směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu, uvědomila Česká republika agenturu a Komisi o prodloužení lhůty. Na základě této skutečnosti se termín posunul na 31. října 2020. Drážní úřad se průběžně připravuje na tyto změny.

Také v roce 2019 s přesahem do těchto dnů 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;
- spolupráce s Ministerstvem dopravy při transpozici 4. železničního balíčku;
- snaha uzákonit využívání simulátorů při školení strojvedoucích;
- uvedení MLSu (Monitoring licencí strojvedoucích) do ostrého provozu na základě právních předpisů;
- udržení trendu zvyšování počtu výkonů státních dozorů.

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 2019 zaevidováno:

- počet nehod: 92;
- počet úmrtí: 30;
- počet vážně zraněných: 50.

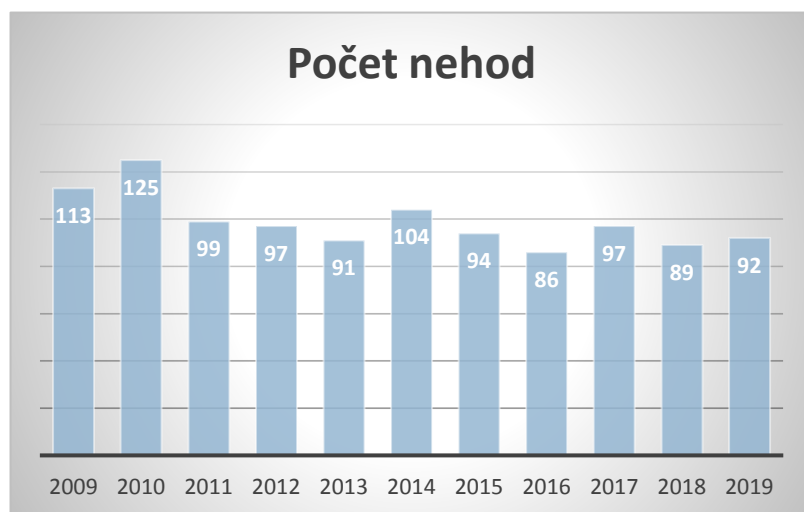
V Tabulce 1 jsou uvedeni nejdůležitější ukazatelé za sledované období.

Tabulka 1 – Analýza všeobecného trendu

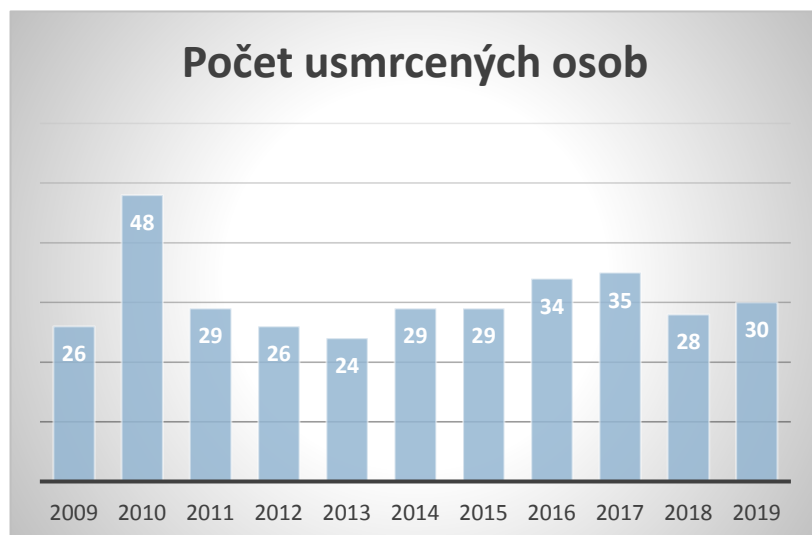
	Počet nehod:	Počet usmrcených osob:	Počet vážně zraněných osob:
2009	113	26	92
2010	125	48	107
2011	99	29	74
2012	97	26	66
2013	91	24	52
2014	104	29	60
2015	94	29	53
2016	86	34	61
2017	97	35	58
2018	89	28	55
2019	92	30	50

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. 2020. Podrobný přehled o nehodách za rok 2019 je v Příloze A, který je nedílnou součástí této zprávy.

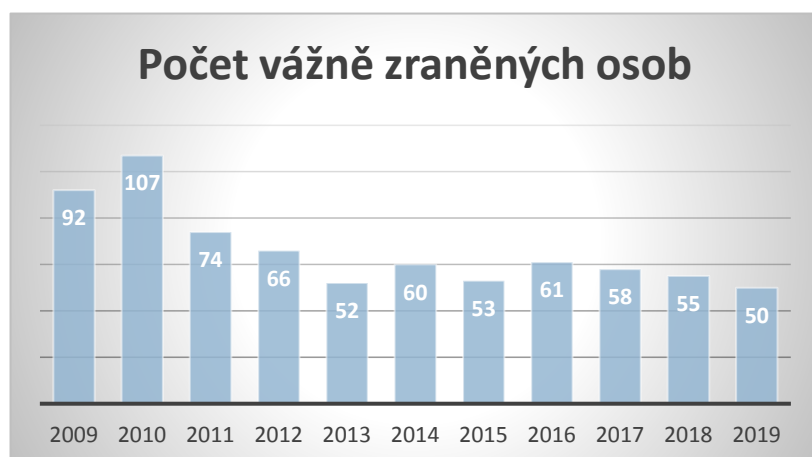
Graf 1 – Počet nehod za sledované období



Graf 2 – Počet usmrcených osob za sledované období



Graf 3 – Počet vážně zraněných osob za sledované období

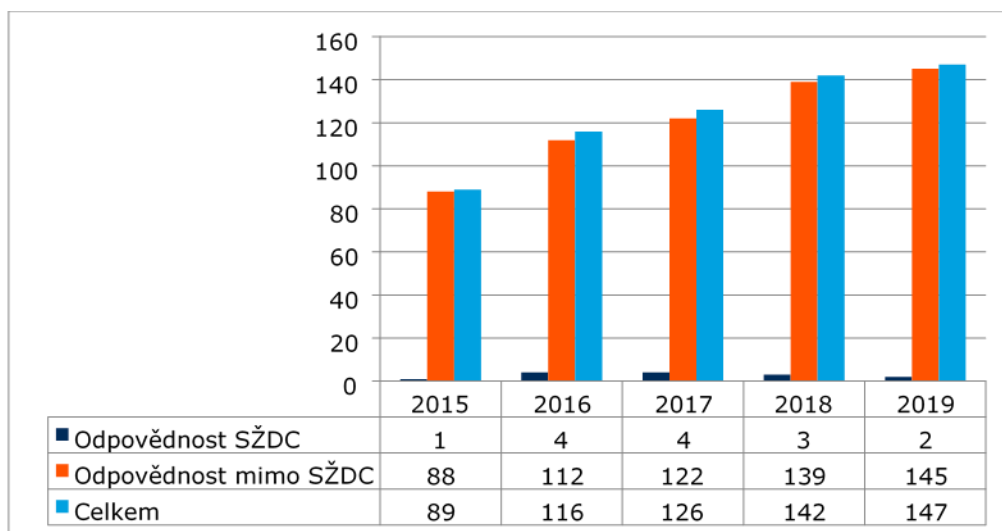


Z analýzy vyplývá, že z dlouhodobého hlediska dochází ke stagnaci počtu nehod. V roce 2019 došlo v porovnání s předešlým rokem k mírnému nárůstu počtu nehod o 9,7 %. Při nehodách podle definic uvedených ve Směrnici Komise 2009/149/ES bylo usmrceno 30 osob (s vyloučením sebevražd) a vážně zraněno bylo 50 osob.

Pro úplnost uvádíme souhrnné údaje ze statistiky Správy železnic, státní organizace. Při střetech na železničních přejezdech s osobou, která nerespektuje zásady bezpečného pohybu v obvodu dráhy, dochází k výraznému omezení a narušení pravidelnosti drážní dopravy. Většinu nehod na železničních přejezdech způsobují účastníci silničního provozu, který nerespektují a především porušují ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a zákona o dráhách.

Nedovolená jízda drážních vozidel za návštěidla zakazující jízdu, kde se eviduje celkem 147 MU. Porovnáním s předchozím obdobím se jedná o nárůst o 5 MU a jedná se nejvyšší počet za sledované období.

Graf 4 – nedovolených jízd DV za návštěidla zakazující jízdu v letech 2015 až 2019

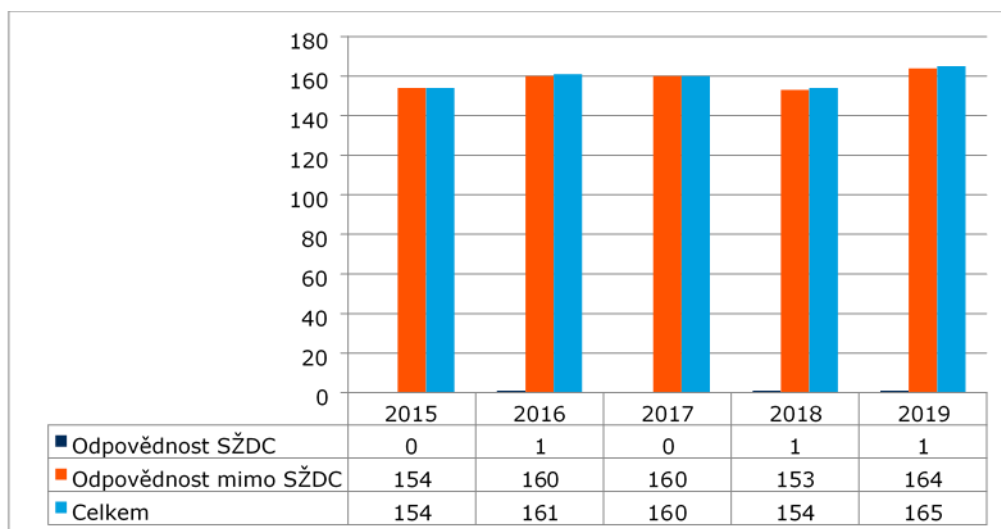


Tabulka 2 – nedovolených jízd DV za návěstidla zakazující jízdu v roce 2019 podle důvodů projetí

Důvody nedovolených projetí	2019
Nedobrzdní	55
Nerespektování - posun	42
Nerespektování - vlak odjíždějící po zastavení	14
Záměna návěstidel a nedobrzdní	13
Nerespektování - vlak projíždějící	8
Nerespektování - vlak odjíždějící	7
Nerespektování - vlak vjíždějící	5
Záměna návěstidel	3
Celkem	147

Střetnutí drážních vozidel s účastníky silničního provozu na železničních přejezdech, kde této kategorii se eviduje celkem 165 MU. Porovnáním s předchozím obdobím se jedná o nárůst o 11 MU a nejvyšší počet za sledované období. Z celkového počtu 43 usmrčených osob jich 21 jednalo v sebevražedném úmyslu.

Graf 5 – střetnutí na železničních přejezdech v letech 2015 až 2019



Tabulka 3 – střetnutí na železničních přejezdech v roce 2019 podle jejich zabezpečení

2019	Počet MU	Výstražné kříže	PZS bez závor	PZS se závorami	PZM
MU	165	49	96	19	1
usmrčeno	43	3	27	12	1
zraněno	90	30	53	7	0

2.2 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ

V Tabulce 4 je uveden seznam bezpečnostních doporučení obdržných od vnitrostátního inspekčního orgánu (Dražní 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 dražní 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 o novou formu úpravy závěrečné zprávy ze šetření. K podstatné změně došlo u bezpečnostních doporučení, kde Dražní úřad na základě těchto doporučení musí přijmout odpovídající opatření a informovat o tom Dražní inspekci do 12 měsíců. Dražní úřad tuto povinnost plní ve dvou rovinách. Zpravidla to je přímou výzvou účastníkům mimořádné události k realizaci přijatého bezpečnostního doporučení, nebo informací všem dopravcům, nebo provozovatelům dráhy s cílem zobecnit bezpečnostní doporučení v jejich vlastní pravomoci. Za rok 2019 obdržel Dražní úřad celkem 28 bezpečnostních doporučení od Dražní inspekce, které využil k přijetí odpovídajících opatření.

Tabulka 4 – postup aplikace bezpečnostních doporučení za rok 2019

1 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
3. 3. 2018 v 10.24 h Na dráze železniční, kategorie celostátní, Prosenice – Přerov, v železniční stanici Přerov, obvod přednádraží, výhybka č. 213, km 182,595. Vykolejení taženého drážního vozidla oběma podvozky za jízdy vlaku Nex 45730. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího nejen na provozovatele dráhy Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, ale také na ostatní provozovatele drah železničních v České republice, které zajistí, aby tito provozovatelé obsahem technologických postupů, které jsou součástí jejich systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy, jedná-li se o provozovatele dráhy celostátní nebo regionální, v případě vzniku lomu nebo příčné trhliny hlavy opornice výhybek 1. generace, popř. 2. generace uložené na dřevěných prážkách, a to nejen v místě abnormálních podkladnic s kluznými stoličkami, jednoznačně stanovili: a) zda lze tyto lomy nebo příčné trhliny předběžně, do doby definitivní opravy vady, pro zabránění jejího dalšího rozvoje, opravit zaspojováním nebo jinou úpravou; b) konkrétní postup opravy, je-li tuto předběžnou opravu možno provést.	Drážní úřad zaslal dopis SŽDC (DUCR-2217/19/Wo ze dne 14. 1. 2019) k pracovnímu využití. Drážní úřad na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004, o bezpečnosti železnic Společenství, článek 25 odst. 2 a v souladu s § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách, ve znění pozdějších předpisů, Vás upozorňuje na uvedené závěrečné zprávy pro pracovní využití a především s odvoláním na deklarovaná Bezpečnostní doporučení ze strany Drážní inspekce k přijetí vlastních opatření pro provozovatele dráhy ve smyslu ustanovení § 22 odst. (1) písm. a), odst. (2) písm. d) zákona tak, aby důvody vedoucí k obdobným mimořádným událostem byly minimalizovány.

2 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
4. 6. 2018, 8.31 h Dráha železniční, kategorie regionální, Chrást u Plzně – Radnice, železniční přejezd P448 v km 10,504 mezi dopravnou D3 Stupno a železniční stanicí Chrást u Plzně. Střetnutí vlaku Os 17803 s osobním automobilem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely; přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P448 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevela, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽ, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevely. Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale Správě železnic, státní organizaci, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení, a to po zvážení a vyhodnocení všech souvisejících aspektů, zejména pak četnost nehod na exponovaných přejezdech. Prioritou by měly být zmíněné přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi.

3 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
11. 7. 2018, 17.51h Dráha železniční, kategorie celostátní, Plzeň hl. n. – Česká Kubice st. hr., obvod železniční stanice Staňkov, železniční přejezd P619vkm 148,280. Střetnutí vlaku Ex 352 s osobním automobilem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely; přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P619 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevena, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽ, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevely. Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale Správě železnic, státní organizaci, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení, a to po zvážení a vyhodnocení všech souvisejících aspektů, zejména pak četnost nehod na exponovaných přejezdech. Prioritou by měly být zmíněné přejezdy s vysokým dopravním omentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi.

4 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
31. 1. 2018, 4:32 h Dráha regionální, traťová kolej mezi dopravnou D3 Skovice a železniční stanice Čáslav místní nádraží, železniční přejezd P3737, km 2,140. Střetnutí vlaku Os 15900 s osobním automobilem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Vzhledem ke skutečnosti, že na železničním přejezdu P3737 došlo k opakovaným závažným střetnutím vlaků se silničními motorovými vozidly, a skutečnost, že železniční přejezd P3737 se kříží s pozemní komunikací I. třídy s dopravním momentem 364 320 a je zabezpečen pouze výstražnými kříži, aby zajistil zvýšení úrovně zabezpečení tohoto železničního přejezdu a trval na osazení přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorovými břevny, která z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení; přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny.	Drážní úřad zaslal dopis SŽ (DUCR-2217/19/Wo ze dne 14. 1. 2019) k pracovnímu využití. Drážní úřad doporučuje Správě železnic, státní organizace po analýze a vyhodnocení úrovně zabezpečení tohoto přejezdu (poznámka, jedná se o křížení s pozemní komunikací I. třídy) zařadit urychleně do plánu investic a následnou realizaci rekonstrukci přejezdu. Drážní úřad na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004, o bezpečnosti železnic Společenství, článek 25 odst. 2 a v souladu s § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách, ve znění pozdějších předpisů, Vás upozorňuje na uvedené závěrečné zprávy pro pracovní využití a především s odvoláním na deklarovaná Bezpečnostní doporučení ze strany Drážní inspekce k přijetí vlastních opatření pro provozovatele dráhy ve smyslu ustanovení § 22 odst. (1) písm. a), odst. (2) písm. d) zákona tak, aby důvody vedoucí k obdobným mimořádným událostem byly minimalizovány.

Krajskému úřadu Středočeského kraje, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic I. třídy: Přijetí opatření, které zajistí, že na silnici č. I/17 ze směru od Čáslavi před železničním přejezdem P3737, zabezpečeným v současné době pouze výstražnými kříži, bude doplněno vodorovné dopravní značení V18 „Optická psychologická brzda“, vedoucí řidiče ke snížení rychlosti vozidla. Zajistit, aby svislé dopravní značky A 31a „Návěstní deska (240 m)“ doplněné dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“, A 31b „Návěstní deska (160m)“, A 31c „Návěstní deska (80 m)“ umístěné před železničním přejezdem P3737 na silnici č. I/17 v obou směrech, byly dovybaveny žlutým reflexním podbarvením za účelem zvýraznění jmenovaných dopravních značek. Toto může v budoucnu varovat účastníky provozu na pozemních komunikacích (jedoucí zvýšenou nepřiměřenou rychlostí).	

5 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
22. 5. 2018, 17.56 h Dráha železniční, kategorie regionální, Kralupy nad Vltavou předměstí – Velvary, železniční přejezd P2104 v km 4,217. Střetnutí vlaku Os 20323 s motocyklem (na železničním přejezdu P2104). <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely; přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P2104 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevena, což z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení, a dále přijetí opatření, které zajistí dovybavení dopravní značky A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ v obou směrech žlutým reflexním podbarvením za účelem zvýraznění.	Dopis ředitele Drážního úřadu (č.j. DUCR-29316/18), který byl zaslán SŽ, aby trvale zařadila do plánu investic přednostně přejezdy, které Drážní inspekce doporučuje z hlediska potřeby doplnit závorovými břevely. Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale Správě železnic, státní organizaci, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení, a to po zvážení a vyhodnocení všech souvisejících aspektů, zejména pak četnost nehod na exponovaných přejezdech. Prioritou by měly být zmíněné přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi.

Městskému úřadu Kralupy nad Vltavou, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic II. třídy: Zajistit, aby svislé dopravní značky A 31a „Návěstní deska (240 m)“ (doplněná dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“), A 31b „Návěstní deska (160 m)“ a A 31c „Návěstní deska (80 m)“ umístěné před železničním přejezdem P2104 v obou směrech, byly dovybaveny žlutým reflexním podbarvením za účelem zvýraznění. Toto může v budoucnu varovat účastníky provozu na pozemních komunikacích jedoucí zvýšenou (nepřiměřenou) rychlostí jakož i silniční vozidla ostatní.	

6 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
27. 5. 2018, 7.44 h Dráha železniční, kategorie celostátní, odstavné nádraží Praha jih – Praha hl. n., železniční stanice Praha-Vršovice seřaďovací nádraží, odjezdové návěstidlo L1, km 10,458. Nedovolená jízda sunutého posunového dílu za odjezdové návěstidlo L1 zakazující další jízdu v železniční stanici Praha-Vršovice seřaďovací nádraží a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Sv29977. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: 1) Přijetí vlastního opatření, které zajistí: a) v rámci vlastní kontrolní činnosti odpovídající zaměření na dodržování stanovených pravidel pro rádiovou komunikaci mezi zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce při organizování a provádění posunů (zejména v uzlových dopravnách); b) u provozovatele vlečky a provozovatele dráhy celostátní, podílející se v železniční stanici Praha-Vršovice seřaďovací nádraží, stavědlo Odjezd, naorganizování a provádění posunů mezi vlečkou „DKV Praha PJ Vršovice“ a dráho u celostátní, přehodnocení kontrolního systému ve vztahu k dodržování stanovených pravidel pro rádiovou komunikaci.	Drážní úřad zaslal dopis SŽ a ČD (DUCR-9771/19/Wo ze dne 20. 2. 2019), aby učinili vlastní opatření do 31. 3. 2019. Drážní úřad na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004, o bezpečnosti železnic Společenství, článek 25 odst. 2 a v souladu s §13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách, ve znění pozdějších předpisů, citují: „provozovatel dráhy a dopravce přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce odpovídající vlastní opatření k předcházení mimořádným událostem a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění“ vyzývá dopravce na základě § 35 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. f) a provozovatele dráhy na základě § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. d) k předložení konkrétních opatření, která byla přijata k vyloučení obdobných mimořádných událostí.

2) Přijetí vlastního opatření, které zajistí úpravu příslušných technologických postupů provozovatele vlečky „DKV Praha PJ Vršovice“ tak, aby: a) obsahovala pravidla pro předání (pověření) k výkonu funkce zaměstnance řídícího posun pro případy, kdy trvale pověřená osoba vnitřním předpisem v některém případě, z nějakého důvodu, svoji funkci neplní; b) byla odstraněna skutečnost, kdy provozovatel vlečky pověřil sjednáním a převzetím svolení a souhlasu k posunu mezi vlečkou a dráhou celostátní, zastoupenou obvodem železniční stanice Praha-Vršovice seřaďovací nádraží, stavědlo Odjezd, zaměstnance, jenž se zařazením a výkonem funkce nijak nepodílí na činnosti v obvodu vlečky, navazující na obvod dráhy celostátní.	

7 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
16. 7. 2018, 9.48 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Horní Dvořiště st. hr. – České Budějovice, železniční přejezd P5577 v km 108,734 mezi železničními stanicemi Kamenný Újezd u Českých Budějovic a Včelná. Střetnutí vlaku Os 3800 s dodávkovým automobilem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely. Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P5577 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevena, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze. Přijetí opatření, které zajistí viditelnost výstrahy na výstražnících přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P5577 na příslušnou vzdálenost ze všech pozemních komunikací.	Drážní úřad zaslal dopis SŽ (DUCR-18033/19/Wo ze dne 4. 4. 2019). Drážní úřad na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004, o bezpečnosti železnic Společenství, článek 25 odst. 2 a v souladu s § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách, ve znění pozdějších předpisů, cituji: Strana č. 2 „provozovatel dráhy a dopravce přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce odpovídající vlastní opatření k předcházení mimořádným událostem a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění“ vyzývá provozovatele dráhy na základě § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. d) k předložení konkrétních opatření, která byla přijata na základě Bezpečnostních doporučení uvedených v Závěrečných zprávách o výsledcích šetření mimořádné události č.j. 6-2528/2018/DI a č.j. 6-2720/2018/DI k zajištění prevence a snížení rizika vzniku mimořádné události na přejezdu P5577.

8 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
15. 12. 2017, 11.07 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Kutná Hora hl. n. – Lysá nad Labem, železniční stanice Kolín, cestové návěstidlo Sc110b, km 298,087. Nedovolená jízda posunového dílu za návěstidlo zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty protijedoucího vlaku R 986. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: V rámci vlastní kontrolní činnosti se zaměřit na dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunů zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ a dopravců a vyzvat k tomu i zúčastněné provozovatele.	Drážní úřad zaslal dopis SŽ a ČD (DUCR-9771/19/Wo ze dne 20. 2. 2019), aby učinili vlastní opatření do 31. 3. 2019. Drážní úřad na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004, o bezpečnosti železnic Společenství, článek 25 odst. 2 a v souladu s §13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách, ve znění pozdějších předpisů, citují: „provozovatel dráhy a dopravce přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce odpovídající vlastní opatření k předcházení mimořádným událostem a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění“ vyzývá dopravce na základě § 35 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. f) a provozovatele dráhy na základě § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. d) k předložení konkrétních opatření, která byla přijata k vyloučení obdobných mimořádných událostí.

9 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
17. 3. 2017, 18:45 h Dráha železniční, kategorie regionální, Lovosice – Řetenice, mezi železničními stanicemi Řetenice a Úpořiny, traťová kolej, železniční přejezd P2096 v km 3,438. Střetnutí vlaku Os 16117 s autobusem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Ministerstvu dopravy: Rozšířit povědomí veřejnosti o významu „varovného signálu“ přejezdového zabezpečovacího zařízení.	Odpovídá Ministerstvo dopravy za rozšíření povědomí o přejezdovém zabezpečovacím zařízení.

10 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
11. 6. 2018, 14.30 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Zdice – Protivín, železniční přejezd P551 v km 87,149 mezi železničními stanicemi Lochovice a Jince. Střetnutí vlaku Os 7909 s osobním automobilem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předchazení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích trati, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněno závorovými břevely. Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P551 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.	Opatření Drážního úřadu k vydanému Bezpečnostnímu doporučení je řešeno zaslaným sdělením Správě železnic, státní organizace č. j. 29316/18/Wo ze dne 22. 5. 2018 ve věci „Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, zařazení závorových břeven do plánu investic u stávajících PZZ vybavených světelným a zvukovým výstražným zařízením“. Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale SŽ, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení. Prioritou by měly být přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi. Smyslem uvedeného opatření je na železničních přejezdech zvýšení, resp. udržení, právními předpisy požadované úrovně bezpečnosti drážní dopravy a bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a zejména pak eliminování, resp. snížení rizik spojených s nedisciplinovaným chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích v místě křížení pozemní komunikace a železniční dráhy v úrovni kolejí. Dalším cílem opatření je předcházení vzniku obdobným mimořádným událostem.

<i>11 – Bezpečnostní doporučení</i>	<i>Bezpečnostní opatření</i>
1. 8. 2018, 8.46 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Horní Dvořiště st. hr. – České Budějovice, železniční přejezd P5577 v km 108,734 mezi železničními stanicemi Kamenný Újezd u Českých Budějovic a Včelná. Střetnutí vlaku Ex 1540 s osobním automobilem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážní inspekce vzhledem k opakování obdobných mimořádných událostí s tragickými následky na železničním přejezdu P5577, zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením bez závorových břeven, v krátkém časovém sledu za sebou, k této mimořádné události bezpečnostní doporučení nevydává a odkazuje se na bezpečnostní doporučení vydané v ZZ č. j. 6-2528/2018/DI k MU ze dne 16. 7. 2018.	Opatření Drážního úřadu: provozovateli dráhy SŽ bylo zasláno sdělení ve věci opakované mimořádné události na přejezdu P5577, závěrečné zprávy DI a Bezpečnostního doporučení pod č. j. 18033/19/Wo ze dne 4. 4. 2019. Současně Drážní úřad zaslal provozovateli dráhy termínovanou výzvu k přijetí konkrétních opatření k zajištění prevence a snížení rizika vzniku mimořádné události. Situace byla natolik závažná, že během 14 dnů se na citovaném přejezdu udály dvě mimořádné události. Provozovatel dráhy SŽDC reagoval na výzvu dopisem pod č. j. 38474/2019 – SŽDC – GR – O14 „Sdělení opatření k mimořádným událostem, bezpečnostní doporučení“ s tím, že doplnění závor na přejezdu P5577 je zařazeno v plánu investic jako samostatná investiční akce.

12 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
29. 4. 2018, 17.32 h Dráha železniční, kategorie regionální, Mělník – Mlada Boleslav hl. n., doprava D3 Lhotka u Mělníka, výhybka č. 1sv v km 10,598. Nezajištěna jízda s následným vykolejením vlaku Os 8532 na výhybce č. 1sv, která nebyla řádně přestavena pro přednostní směr. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Zvážit u provozovatelů výhybek v samo vratném režimu doplnění aktivní navěsti „Jízda zajištěna“ aktivní navěsti zakazující další jízdu pro případy, kdy výhybka není v koncové přednostní poloze.	Drážní úřad zaslal pod č. j. 21033/19 ze dne 23. 4. 2019 všem provozovatelům drah celostátních a regionálních upozornění na závěrečnou zprávu Drážní inspekce včetně bezpečnostního doporučení. V souladu s § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů, byli provozovatelé drah vyzváni, aby závěrečnou zprávu použili k pracovnímu využití.

13 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
16. 8. 2018, 18.56 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Zdice – Protivín, železniční stanice Čížová, železniční přejezd P491 v km 20,786. Střetnutí vlaku Os 7912 s jízdní soupravou tvořenou traktorem s přívěsem s následným vykolejením. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely. Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P491 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.	Opatření Drážního úřadu k vydanému bezpečnostnímu doporučení je řešeno zaslaným sdělením Správě železnic, státní organizace (č.j. 29316/18/Wo ze dne 22. 5. 2018) ve věci „Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, zařazení závorových břeven do plánu investic u stávajících PZZ vybavených světelným a zvukovým výstražným zařízením“. Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale SŽ, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení. Prioritou musí být přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi.

14 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
31. 7. 2018, 13.33 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Zdice – Protivín, železniční přejezd P483 v km 10,934, mezi železničními stanicemi Putim a Písek. Střetnutí vlaku Os 8409 s kolovým traktorem s přivěšeným diskovým podmítačem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích trati, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny. Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P483 zabezpečeného v současně době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjetí silničních motorových vozidel na železniční přejezd i v případě, že řidič silničního motorového vozidla reaguje na světelnou a zvukovou výstrahu dávanou přejezdovým zabezpečovacím zařízením, ale zastaví v nebezpečném pásmu železničního přejezdu a zasahuje částí vozidla do průjezdného průřezu dráhy. Městskému úřadu Písek, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech místních pozemních komunikací: Zajistit, aby dopravní značení před ŽP P483 bylo doplněno některým ze symbolů vodorovného dopravního značení, kterými jsou příčná čára souvislá č. V 5 (tzv. stop čára), psychologická brzda č. V 18 nebo symbol výstražného kříže (vodorovný symbol dopravní značky č. A 32).	Drážní úřad zaslal provozovateli dráhy SŽ výzvu pod č. j. 30534/19 ze dne 6. 6. 2019 k předložení konkrétních opatření na základě § 22 odst. 1 písmeno a) a odst. 2 písmeno d), která byla přijata k minimalizaci obdobných mimořádných událostí. Provozovatel dráhy ve stanoveném termínu reagoval (č. j. 43981/2019-SŽDC-GŘ-O 15) na výzvu Drážního úřadu s tím, že písemně deklaroval, že v té době (červenec 2019) zpracoval metodický pokyn pro instalaci závor na nově budovaných a rekonstruovaných železničních přejezdech. Dotčený železniční přejezd P483 bude posouzen v souladu s metodickým pokynem a doplnění závor bude zařazeno do příslušného seznamu investičních záměrů, avšak s ohledem na ostatní priority v přednostním doplňování závor u přejezdů s podstatně vyšším dopravním momentem.

15 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
26. 3. 2018, 13.26.58 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, železniční stanice Rudoltice v Čechách, staniční kolej č. 1, km 14,167. Střet vlaku Ex 1007 se zaměstnancem externí firmy, pracujícím v 1. staniční koleji. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: S využitím výkonu svých pravomocí zajistit u provozovatele dráhy, Správy železnic, státní organizace, a u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů drah na dráze železniční: 1) v technologických postupech doplnění jednoznačných a jasných pravidel pro prokazatelná předávání informací souvisejících s ukončováním výluk mezi vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky; 2) vytvořit jednotné vzory pro dokumentování a předávání bezpečnostních informací, stanovit dobu jejich archivace a určit náležitosti, které má prokazatelné předání informací souvisejících s ukončováním výluk obsahovat, a to mezi: • organizačním zástupcem zhotovitele, vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky; • zaměstnancem pro řízení sledu a odpovědným zástupcem objednavatele výluky. 3) v rámci smluvních ujednání se zhotoviteli vždy zakotvit podmínky provádění kontrol ze strany objednatele (provozovatele dráhy) na celou oblast BOZP a všech příslušných ustanovení právních předpisů a technologických postupů provozovatele dráhy, ve vazbě na rizika, charakter a rozsah (délku) objednávaných (prováděných) prací, a tyto kontroly následně namátkově provádět, řádně dokumentovat, bezprostředně vyhodnocovat a přijímat účinná opatření.	Drážní úřad zaslal provozovateli dráhy SŽ výzvu pod č. j. 30534/19 ze dne 6. 6. 2019 (výzva poslána pod stejným číslem jednacím jako k mimořádné události střetnutí na přejezdu P483 mezi ŽST Putim – Písek) k předložení konkrétních opatření na základě § 22 odst. 1 písmeno a) a odst. 2 písmeno d), která byla přijata k minimalizaci obdobných mimořádných událostí. Provozovatel dráhy ve stanoveném termínu reagoval (č. j. 43981/2019-SŽDC-GŘ-O 15) na výzvu Drážního úřadu s tím, že do ročního plánu kontrolní činnosti bude zařazena položka pro kontrolu činnosti při zahajování a ukončování výluk, a to konkrétně u vedoucího výlukových prací, odpovědného zástupce objednavatele výluky, odpovědného zástupce zhotovitele a zaměstnance pro řízení sledu. Dále se písemně zavázal k tomu, že bude iniciováno sjednocení vzorů protokolů o výluce k prokazatelnému předávání informací souvisejících mimo jiné s ukončením výluky do opatření ředitelů oblastních ředitelství k výlukové činnosti. Připravuje se příslušná změna interního předpisu D 7/2, která uvedené záměry a zpřesnění bude obsahovat.

16 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
18. 1. 2018, 16:20 h Dráha železniční, kategorie regionální, Železný Brod – Tanvald – Liberec, železniční stanice Smržovka, staniční kolej č. 3. Místem vzniku MU bylo návěstidlo Sc3 v km 20,681 a místem srážky zarážedlo v km 20,680. Snížení brzdícího účinku drážních vozidel vlaku Os 26341 před návěstidlem Sc3 s návěstí Stůj a nedovolená jízda kolem tohoto návěstidla s následnou srážkou se zarážedlem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Zajistit, aby vnitřní předpisy dopravců explicitně stanovovaly jednoznačné postupy pro předcházení situaci snížení součinitele tření mezi kolem a brzdovým špalíkem a nedostatečného brzdícího účinku (např. vlivem vzniku ledových výlisků mezi kolem a brzdovým špalíkem) pro všechna drážní vozidla. Zajistit, aby na trati Josefův Důl – Smržovka a jiných obdobných, sklonově náročných tratích zajišťovali vozbu vlaků primárně strojvedoucí s delší praxí (odvozenou od pravidelnosti a četnosti řízení v daných specifických podmínkách za nepříznivých povětrnostních podmínek), při nezbytném nasazení strojvedoucích s kratší praxí pak zajistit, aby před samostatnou jízdou na daných tratích absolvovali minimálně praktické proškolení ze specifik řízení dané řady HDV za sněhové pokrývky.	Opatření Drážního úřadu k zajištění praktické realizace Bezpečnostního doporučení spočívá v zaslaném písemném upozornění na citovanou závěrečnou zprávu (č. j. 30492/19 ze dne 6. 6. 2019) pro pracovní využití a především s odvoláním na deklarované Bezpečnostní doporučení ze strany Drážní inspekce ke zvážení a přijetí vlastních opatření provozovatele drážní dopravy především nad rámec stávajícího předpisu V 15/1, část III, kapitola IV (nebo obdobných předpisů) ve smyslu ustanovení § 35 odst. (2), písmeno f) zákona č. 266/1994 Sb., v platném znění, o drahách, tak, aby důvody vedoucí k obdobným mimořádným událostem byly minimalizovány.

17 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
3. 5. 2018, 8.37 h Dráha železniční, kategorie regionální, České Budějovice, odbočná výhybka č. 502 – Volary, železniční stanice Křemže, hlavní (odjezdové) návěstidlo L1, km 13,712. Místo srážky se nacházelo mezi železničními stanicemi Křemže a Boršov nad Vltavou, km 12,286. Nedovolená jízda vlaku Os 8102 za odjezdové návěstidlo L1 v žst. Křemže zakazující jízdu, násilné přestavení výhybky č. 6, vjetí do postavené vlakové cesty pro protijedoucí vlak Os 8103, následná srážka a vykolejení vlaku Os 8103. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: V rámci svých pravomocí zajistit včasné upozornění na konec platnosti výjimky uvedené ve vyhlášce č. 173/1995 Sb. a povinnost dopravců provozovat drážní vozidla na tratích nebo části tratě s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení vybavená kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy a pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos a dohlédnout a následně zajistit dozor nad plněním výše uvedené povinnosti. V rámci svých pravomocí zajistit, aby výše uvedená drážní vozidla byla po skončení platnosti výjimky uvedené ve vyhlášce č. 173/1995 Sb., v souvislosti s vybavením kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy a pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos, vybavena i funkčním způsobem aktivním externím modulem „STOP“, který umožní nouzové zastavení vlaku bez nutnosti součinnosti mezi zadavatelem příkazu „STOP“ nebo „GENERÁLNÍ STOP“ a osobou řídící drážní vozidlo a následně zajistit dozor nad plněním výše uvedené povinnosti.	Opatření Drážního úřadu k zajištění praktické realizace Bezpečnostního doporučení spočívalo v zaslaném písemném upozornění na citovanou závěrečnou zprávu a Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce č. j. 66542/19 ze dne 27. 11. 2019 „Upozornění provozovatelům drážní dopravy na drahách celostátních a regionálních“. Tak byli dopravci upozorněni, že dne 14. 1. 2020 ve 24.00 hodin končí přechodné ustanovení k vyhlášce č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, a to časový odklad povinnosti vybavit drážní vozidlo kompatibilní částí rádiového zařízení po dobu 5 let ode dne účinnosti vyhlášky č. 7/2015 Sb. Drážní úřad na tuto skutečnost upozornil zároveň i s odkazem na dopis SŽDC č. j. 58037/2019-SŽDC-GR-O11. Záležitost vybavení drážních vozidel aktivním externím modulem „STOP“ byla projednána na společné poradě se všemi dopravci dne 30. 5. 2019.

18 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
18. 11. 2018, 21.28 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Bohumín – Prosenice, železniční stanice Studénka, obvod osobní nádraží, výhybka č. 33, km 244,214. Místem vykolejení je staniční kolej č. 1, km 244,218. Stažení obruče z kotouče kola taženého drážního vozidla s jeho následným vykolejením za jízdy vlaku Pn 52918. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření, které zajistí provedení jednorázové kontroly stavu obručových kol TDV používaných při provozování drážní dopravy všemi dopravci v rámci členských zemí Evropské unie, zda nepocházejí z tavby č. 33049 od výrobce železničních dvojkolí Huta Gliwice (tehdejší Polska lidová republika). U všech TDV s danou obručí pak zajistit přijetí účinného opatření proti možnému vykolejení těchto TDV za jízdy vlaku.	Drážní úřad v rámci zajištění naplnění Bezpečnostního doporučení oslovil dopravce č. j. 34815/19 ze dne 28. 6. 2019 „Opatření k zajištění provedení kontroly stavu obručových kol – tavba č. 33049 výrobce Huta Gliwice“. Následně zaslal dopravcům (č. j. 53695/19 ze dne 2. 10. 2019) „Žádost o zaslání výsledků dohledání obručových kol – tavba č. 33049 výrobce Huta Gliwice“. Na zjištěné vozy s obručovými koly tavby č. 33049 vydal Drážní úřad „Rozhodnutí o nezpůsobilosti drážních vozidel“ (č. j. 53675/2019 ze dne 24. 10. 2019). Záležitost výsledků šetření mimořádné události a Bezpečnostní doporučení bylo řešeno s dopravci i v rámci ECM.

19 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
5. 11. 2018, 14:43 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Jaroměř – Liberec, mezi železničními stanicemi Turnov a Sychrov, železniční přejezd P3096 v km 127,065. střetnutí vlaku Os 5432 s osobním automobilem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely. Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P3096 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením o závorová břevna, což z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na výstražný signál přejezdového zabezpečovacího zařízení.	Opatření Drážního úřadu k vydanému bezpečnostnímu doporučení je řešeno zaslaným sdělením SŽ (č. j. 29316/18/Wo ze dne 22. 5. 2018) ve věci „Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, zařazení závorových břeven do plánu investic u stávajících PZZ vybavených světelným a zvukovým výstražným zařízením“. Drážní úřad, jako národní bezpečnostní úřad tak doporučuje trvale SŽ, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení. Prioritou musí být přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi.

20 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
21. 11. 2018, 22.32 h Dráha železniční, kategorie celostátní, České Budějovice – Plzeň hl. n., železniční stanice Strakonice, výhybka č. 36, km 272,794. Vykolejení posunového dílu (samostatné hnací drážní vozidlo) na výhybce č. 36. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: V rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u dopravce České dráhy, a. s.: 1) stanovení horní hranice intervalu kilometrického proběhu u stupňů údržby „periodická oprava vyvazovací“ a „periodická oprava hlavní“ v příloze č. 1 vnitřního předpisu ČD V 25; 2) úpravu znění čl. 20 vnitřního předpisu ČD V 25 ve smyslu závaznosti horní hranice intervalu kilometrického proběhu také u „periodické opravy vyvazovací“ a „periodické opravy hlavní“. V rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu, včetně mezinárodních aktivit, přijetí opatření, které zajistí u všech v úvahu přicházejících dopravců provozujících hnací drážní vozidla řady 230, 240 a 242: 3) provedení jednorázové kontroly hnacích drážních vozidel uvedených řad zaměřené na technický stav předních ojnic zařízení přenosu tažných sil, konkrétně oblast svaru mezi okem a tělesem předních ojnic; 4) pravidelné provádění nejen defektoskopické kontroly koncového čepu předních ojnic zařízení přenosu tažných sil, ale i defektoskopické kontroly svaru mezi okem a tělesem předních ojnic hnacích drážních vozidel uvedených řad.	Drážní úřad zaslal dopravci České dráhy, a.s., výzvu na plnění Bezpečnostního doporučení, a to provést změny a úpravy předpisu ČD V 25. Dopravce na výzvu reagoval (č. j. 0171/2019-KNP) dne 11. 9. 2019. V době, kdy byl dopis zpracováván, řešil dopravce schválení nového předpisu ČD V 25. Je postaven na zásadě nepřekročení kilometrického proběhu i do periodických oprav. Vlastní hodnoty kilometrických proběhů předpis neřeší. Ty jsou obsaženy v udržovacích řádech, které se v souběhu s novým předpisem pro jednotlivé řady vozidel zpracovávaly. Udržovací řady jednotlivých řad vozidel z dosavadních zkušeností a statistických dat z údržby plně respektují zásady ECM.

21 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
23. 10. 2018, 8.57 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Brno hl. n. – Jihlava, železniční stanice Studenec, vjezdové návěstidlo „S“ v km 36,325. Nedovolená jízda vlaku Os 4807 kolem návěstidla „S“ zakazujícího jízdu, následné projetí železničního přejezdu P3849 v km 36,096 v otevřené poloze a vjetí na 1. staniční kolej obsazenou vlakem Os 4806. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Na dráhách, kde z dlouhodobého hlediska nebude zaveden evropský vlakový zabezpečovač ETCS přijetí opatření, směřujícího k instalaci technického zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jež bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo a zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů dráhy celostátní, resp. regionální a dopravců v České republice.	Drážní úřad zaslal provozovateli dráhy SŽ upozornění č. j. 40123/19 ze dne 25. 7. 2019 na závěrečnou zprávu pro pracovní využití a především s odvoláním na deklarované Bezpečnostní doporučení ze strany Drážní inspekce ke zvážení a přijetí vlastních reálných opatření.

22 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
3. 2. 2018, 8:35 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, železniční stanice Mělník, hranice posunovacího obvodu č. 2 (hrot jazyka výhybky č. 26 v km 372,189), místo srážky drážních vozidel, staniční kolej č. 12, km 372,132. Nezajištěná jízda posunového dílu zálohy Z 2 do posunovacího obvodu č. 2 a následná srážka s odstaveným hnacím drážním vozidlem. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: V rámci monitorování stavu bezpečnosti a vlastní kontrolní činnosti se zaměřit na dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu včetně radiové komunikace jednotlivými zúčastněnými zaměstnanci a na kontrolní činnost provozovatelů dráhy a dopravců týkající se této oblasti. Zajistit zvýšení kontrolní činnosti týkající se dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu včetně radiové komunikace ze strany zúčastněných provozovatelů dráhy a dopravců.	Opatření Drážního úřadu k naplnění Bezpečnostního doporučení bylo provedeno zasláním (č. j. 41936/19 dne 6. 8. 2019) s tím, že všichni provozovatele drah a drážní dopravy byli upozorněni na uvedenou závěrečnou zprávu pro pracovní využití a s odvoláním na deklarované Bezpečnostní doporučení ze strany Drážní inspekce k přijetí vlastních opatření, zaměřených na kontrolní činnost v oblasti posunu s drážními vozidly, její průběžné vyhodnocování a případné přijetí adekvátních opatření v rámci vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce. Zároveň byli provozovatelé upozorněni, že v rámci výkonu státního dozoru v souladu s § 58 odst. 1) zákona 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, bude Drážní úřad věnovat plnění povinností provozovatelů při posunu maximální pozornost. Provozovatel dráhy SŽ reagoval na upozornění dopisem (č. j. 57007/2019 – SŽDC – GŘ – O11 dne 20. 9. 2019), kde uvádí, že vydal, v návaznosti i na jiné mimořádné události, „Operativní příkaz náměstka generálního ředitele pro řízení provozu k zajištění dodržování předpisových ustanovení a řízení drážní dopravy“ č. j. 18665/2019 – SŽDC – GŘ – O11 ze dne 4. 4. 2019 a kontrolním složkám SŽDC v úseku řízení provozu na všech úrovních nařídil zaměřit se při kontrolní činnosti na ustanovení citovaného operativního příkazu.

23 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
23. 2. 2019, 11:05:52 h Lanová dráha „KARLOVSKÝ EXPRES“, výjezd z dolní stanice Karlov, mezi lanovými podpěrami č. 2 a 3. Pád drážního vozidla – sedačky č. 29 obsazené jedním cestujícím. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření, aby u stávajících visutých lanových drah s odpojitelným uchycením drážních vozidel – sedaček na dopravní lano, u kterých je pevné připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu kontrolováno pouze mechanicky, a to připojovací pojistkou tvořenou spínačem s lámací tyčinkou, byla mechanická kontrola pevného připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu doplněna dalším kontrolním prvkem, který bude jinak, než mechanicky, spolu se spínačem s lámací tyčinkou kontrolovat pevné připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu. U nově do provozu zařazovaných lanových drah s odpojitelným uchycením drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu byla mechanická kontrola pevného připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu, tvořená spínačem s lámací tyčinkou, vždy doplněna dalším kontrolním prvkem, který bude jinak, než mechanicky, spolu se spínačem s lámací tyčinkou kontrolovat pevné připojení svírací čelisti připojovacího zařízení drážních vozidel – sedaček k dopravnímu lanu. V rámci svých mezinárodních aktivit a jako člen sítě národních bezpečnostních orgánů prosazovat výše uvedená bezpečnostní doporučení i u příslušných orgánů členských států Evropské unie.	K Bezpečnostnímu doporučení zaslal stanovisko odborný útvar Drážního úřadu (č. j. 45284/19/BV ze dne 30. 8. 2019). Ve sdělení se uvádí doplnění dalších čidel, podmínky pro nově uváděné lanové dráhy, základní požadavky na jejich konstrukci EP a R 2016/424, hlášení statistických údajů ITTAB a jiné specifické údaje.

24 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
21. 9. 2018, 19.14 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Plzeň-Jižní Předměstí – Česká Kubice státní hranice. Místo srážky se nacházelo mezi železničními stanicemi Holýšov a Staňkov v km 146,658. Srážka vlaku Os 7424 se spadlými stromy. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s příslušnými ministerstvy a Drážním úřadem: Iniciovat změnu ustanovení zákonů č. 266/1994 Sb., o dráhách, č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon) tak, aby vlastníci a správci pozemků v ochranném pásmu dráhy měli zákonnou povinnost udržovat stromy a keře v takovém stavu a výšce, aby svým případným pádem neohrožily provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost drážní dopravy a zároveň aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná sankcemi při jejím nedodržení.	Bezpečnostní doporučení bylo uděleno Ministerstvu dopravy České republiky (dále jen „MD“) v součinnosti s příslušnými ministerstvy a Drážním úřadem a směřovalo do legislativní oblasti. Drážní úřad oslovil MD a společně z úrovně MD souhlasným stanoviskem podpořil pozměňovací návrh poslance Kolovratníka ke kácení dřevin. Senát návrh sice vrátil do sněmovny, ale sněmovna své původní stanovisko potvrdila. Výsledkem je doplnění § 10 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů o odstavce (3), (4) a (5). Konkrétně ve znění zákona č. 367/2019 Sb., s účinností od 15. 1. 2020.

25 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
17. 1. 2019, 12.52 h Dráha lanová, Mlýnice – Buková hora, podpěra č. 9, místo pádu stromů nad podpěrou č. 9 v km 1,260. Pád stromu na dopravní lano vratné větve visuté lanové dráhy a její poškození v době provozu s cestujícími. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Ministerstvu dopravy České republiky iniciovat, resp. zajistit změnu příslušných právních předpisů tak, aby: 1) vlastníci a správci pozemků v okolí lanové dráhy měli zákonnou povinnost udržovat dřeviny (vegetaci) v takovém stavu a výšce, aby svým případným pádem neohrožily bezpečnost provozování dráhy ani její součásti a neomezily bezpečnost a plynulost drážní dopravy a zároveň aby tato povinnost byla zákonem vymahatelná sankcemi při jejím nedodržení; 2) umožnit provozovatelům lanových drah předcházet možnosti pádu stromů v dopadové vzdálenosti na dráhu, ohrožujících bezpečnost provozu dráhy, jejich kácením.	Bezpečnostní doporučení, týkající se změny příslušných právních předpisů, bylo uloženo MD. Přesto Drážní úřad reagoval dopisem (č. j. 54856/19/Eb ze dne 21. 10. 2019), a to především na upozornění Drážní inspekce směřujícího k Drážnímu úřadu v posledním odstavci zprávy na straně 28. Dopisem bylo mimo jiné sděleno, že Drážní úřad v rámci schvalování lanových drah do provozu a při výkonu státního dozoru věnuje kontrole evakuačních plánů a jejich vypracování v souladu s ustanovením § 32 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zároveň požadavků ČSN EN 1909. V rámci státních dozorů se provádí i kontrola nácviku evakuace cestujících z lanové dráhy ze strany provozovatelů lanových drah.

26 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
18. 9. 2018, 8:04 h Dráha železniční, kategorie regionální, Kralupy nad Vltavou – Louny, železniční stanice Kralupy nad Vltavou předměstí, železniční přejezd P2114 v km 0,263. Střetnutí vlaku Os 9705 s jízdní soupravou stojící na železničním přejezdu P2114. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu ve spolupráci s Ministerstvem vnitra: Zajistit prověření a případné přehodnocení v současnosti nastaveného systému součinnosti provozovatelů dráhy a složek IZS při řešení situací, kdy hrozí nebezpečí z prodlení a je třeba přijmout neprodlená opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tak aby bylo zajištěno, že: • v nastaveném systému bude při předávání informací figurovat minimální počet prostředníků, tj. při potřebě zastavit provoz pouze operátor tísňové linky a zaměstnanec provozovatele dráhy, který je schopen zastavit provoz bez prostředníka; • preferovaný kontakt bude určen takovým způsobem, aby byla maximálně eliminována jeho záměna s kontakty ostatními; • aktualizace příslušných dat (telefonních čísel) bude prováděna bezvadně, tj. s ohledem na nastavení informačních systémů všech stran bude zajištěno, že u všech železničních přejezdů se budou data do těchto systémů importovat korektně; • spolehlivost systému bude pravidelně prověřována.	Drážní úřad oslovil dopisem č. j. DUCR – 2151/20/Ve ze dne 13. 1. 2020 Ministerstvo vnitra ČR „Žádost o sdělení kontaktní osoby pro projednání dalšího postupu mezi Drážním úřadem a Ministerstvem vnitra ČR“. Ministerstvo vnitra svým dopisem č. j. MV – 15233 – 2/PO – OPR – 2020 z 23. 1. 2020 stanovilo pana plk. Ing. Jana Urbánka kontaktní osobou pro projednání systému součinnosti provozovatelů drah se složkami IZS. Tato kontaktní osoba byla Drážním úřadem oznámena č. j. DUCR – 8050/20/Ve ze dne 11. 2. 2020 MD, odboru drážní a vodní dopravy, který zajišťuje další řešení nastolených otázek Drážní inspekcí v oblasti prověřování součinnosti provozovatelů drah a složek IZS.

27 – <i>Bezpečnostní doporučení</i>	<i>Bezpečnostní opatření</i>
13. 7. 2019, 15.14 h Dráha železniční, kategorie regionální, Rakovník – Mladotice, mezi dopravními D3 Lubna a Zavidov, železniční přejezd P1735 v km 8,544. Střetnutí vlaku Os 17750 s dodávkovým automobilem s následným vykojením vlaku. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekci již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných události na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích trati, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely. Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P1735 zabezpečeného v současně 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. Městskému úřadu Rakovník, jakožto silničnímu správnímu úřadu ve věcech silnic II. třídy: Přijetí opatření, které zajistí, že svisle dopravní značky A 31a „Návěstní deska“ (240 m) doplněna dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“, A 31b „Návěstní deska“ (160 m) a A 31c „Návěstní deska“ (80 m) umístěné před železničním přejezdem P1735 v obou směrech, budou dovybaveny žlutozeleným retro reflexním podkladem za účelem zvýraznění jmenovaných dopravních značek.	Opatření Drážního úřadu k vydanému bezpečnostnímu doporučení: je řešeno zaslaným sdělením Správě železniční dopravní cesty, s. o., (od 1. 1. 2020 Správa železnic, s. o., dále jen „SŽ“) č. j. 29316/18/Wo ze dne 22. 5. 2018 ve věci „Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, zařazení závorových břeven do plánu investic u stávajících PZZ vybavených světelným a zvukovým výstražným zařízením“. Drážní úřad, jako drážní správní úřad tak doporučuje trvale SŽ, jako provozovateli dráhy v co nejvyšší míře zařazovat do plánu investic doplnění závorových břeven ke stávajícímu světelnému přejezdovému zabezpečovacímu zařízení. Prioritou by měly být přejezdy s vysokým dopravním momentem a s opakujícími se mimořádnými událostmi. Smyslem uvedeného opatření je na železničních přejezdech zvýšení, resp. udržení, právními předpisy požadované úrovně bezpečnosti drážní dopravy a bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a zejména pak eliminování, resp. snížení rizik spojených s nedisciplinovaným chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích v místě křížení pozemní komunikace a železniční dráhy v úrovni kolejí. Dalším cílem opatření je předcházení vzniku obdobným mimořádným událostem.

28 – Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření
7. 9. 2018, 20.49 h Dráha železniční, kategorie celostátní, Kutna Hora hl. n. – Lysá nad Labem, železniční stanice Kolín, výhybka č. 169 část „a“, km 298,425. Vykolejení pěti tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Sv 10220, a to z důvodu lomu závěrového háku pravého vnitřního ohnutého jazyka v čelistovém výměnovém závěru výhybky č. 169 část „a“. <i>Bezpečnostní doporučení:</i> Drážnímu úřadu: V rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu provést prověření celkového technického stavu výhybky č. 169a v žst. Kolín a technického stavu souvisejícího čelistového výměnového závěru, kde byl zjištěn zjevný nestandardní dotyk závěrového háku s patou opornice, a tento stav dále řešit s provozovatelem výhybky a výrobcí předmětných zařízení. V rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy SŽ aby: 1. Jim bylo vždy před zavedením nových prvků výhybkových konstrukcí a výměnových závěrů, na kterých přímo závisí bezpečnost drážní dopravy, do provozu vyžadováno od jejich výrobců mimo jiné provedení komplexního posouzení a vyhodnocení všech hlavních faktorů majících vliv na únavovou pevnost a životnost (například materiál, povrch, tvar, technologie, provozní zatížení a podmínky atd.), a to pomocí pokročilých analytických a numerických metod a modelování, při kterém bude vybráno takové řešení daného prvku, které by mělo nejlepší hodnocení z hlediska únavových vlastností (například konstruování na trvalou pevnost), a to za podmínky, že výběru tohoto řešení nebudou bránit jiné technické a konstrukční parametry, problémy a omezení.	Drážní úřad dopisem č. j. DUCR – 8681/20/Lv ze dne 13. 2. 2020 přenesl celé bezpečnostní doporučení na všech 8 provozovatelů drah s určením konkrétního termínu pro podání zprávy, jak bylo s bezpečnostním doporučením naloženo a jaká opatření byla přijata. Drážní úřad na základě jednotlivých zpráv provozovatelů drah konstatuje, že bezpečnostní doporučení Drážní inspekce bylo přijato a provozovateli, kterých se týká, akceptováno. Kontroly budou prováděny v rámci plánované údržby. Někteří provozovatelé drah (např. AŽD Praha, SART – stavby a rekonstrukce a.s., KŽC Doprava, s.r.o.) předmětné výhybky neprovozují a tudíž se jich bezpečnostní doporučení přímo netýká.

2. V případě, že budou nově montované čelistové výměnové závěry u křížovatkových výhybek a PHS, byly použity u vnitřních jazyků křížovatkových výhybek a typově podobných závěrových háků používaných v čelistových výměnových závěrech pro PHS už jen závěrové háky konstrukčně upravené dle předchozího bodu, kdy u nich bude docíleno zlepšení jejich parametrů z hlediska únavových vlastností. 3. Byla provedena jednorázová kontrola všech křížovatkových výhybek a PHS s čelistovými závěry (cca 122 ks), která bude zaměřena na stav závěrových háků používaných u vnitřních jazyků křížovatkových výhybek a typově podobných závěrových háků používaných v čelistových výměnových závěrech pro PHS, kdy bude minimálně vizuálně zkontrolována vrchní stěna těchto závěrových háků, zda se na ni nenachází trhliny a zároveň bude zkontrolováno, zda předmětné závěrové háky nejsou viditelně násilně poškozeny. V případě, že budou při jednorázové kontrole zjištěny jakékoliv závěrové háky s trhlinami, tak je nutné zajistit bezpečnost na daném místě. 4. Na základě vyhodnocení a výsledků jednorázové kontroly dle předchozího bodu zajistil výměnu násilně poškozených závěrových háků používaných u vnitřních jazyků křížovatkových výhybek a typově podobných závěrových háků používaných v čelistových výměnových závěrech pro pohyblivé hroty srdcovek, a to za závěrové háky konstrukčně upravené dle bodu 1 (kdy u nich bude docíleno zlepšení jejich parametrů z hlediska únavových vlastností), a to přednostně ve výhybkách, které jsou provozně silně zatížené a je přes ně dovolena jízda drážních vozidel vyšší rychlosti.	Pozitivně přijal Drážní úřad zprávu SŽ, která mu byla zaslána 24. 3. 2020 pod č. j. 20129/2020-SŽDC – GR – O 13 „Sdělení opatření přijatých SŽ na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce“. Oznamuje, že je v jednání s výrobcem čelistových závěrů, firmou AŽD Praha, s. r. o., ohledně zpracování konstrukční úpravy předmětných háků a v dalších konstrukčních úpravách dle zjištění a návrhů Drážní inspekce. Dodávky nového provedení závěrových háků očekává SŽ nejpozději od 1. 9. 2020. Od okamžiku, kdy budou zahájeny dodávky předmětných háků čelistových závěrů v novém provedení, se již nově nebudou vkládat předmětné háky původního provedení, a to ani jako náhradní díly. Posuzování nových součástí železničního svršku a spodku, které mohou mít vliv na bezpečnost provozování dráhy je u SŽ standardně prováděno. Je upraveno „Směrnici SŽDC č. 67 – Systém péče o kvalitu v oblasti traťového hospodářství“. Pokud bude v rámci kontroly zjištěn nevyhovující stav některého z háků, budou přijata opatření k zajištění bezpečnosti provozování dané výhybky, např. výměna vadného háku za nový.
--	--

5. Na základě vyhodnocení a výsledků jednorázové kontroly dle bodu 3 zvážil případně doplnění nastaveného systému kontrol výhybek a výměnových závěrů, případně zvážit (zvláště s ohledem k jejich plánované životnosti) výměnu do této doby použitých závěrových háků u vnitřních jazyků křížovatkových výhybek a typově podobných závěrových háků používaných v čelistových výměnových závěrech pro PHS, a to za závěrové háky konstrukčně upravené dle bodu 1 (kdy u nich bude docíleno zlepšení jejich parametrů z hlediska únavových vlastností). Přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice.	

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

3. DOZOR

3.1 STRATEGIE A PLÁN

V roce 2019 vykonávali pověřeni pracovníci Drážního úřadu, mimo další činnosti, státní dozory ve věcech drah se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů a vlastníků drah podle platné legislativy.

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

Kontrolní činnost je považována Drážním úřadem za preventivní opatření mající zásadní vliv na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy s cílem 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. V případech, kdy bylo během provedené kontroly zjištěno více závad, Drážní úřad provádí následný státní dozor, jehož cílem je kontrola plnění opatření k nápravě a skutečné odstranění zjištěných nedostatků. Kromě běžných státních dozorů, vykonává nad dopravci a provozovateli celostátní dráhy a regionálních drah dozory ve formě komplexního státního dozoru, s cílem prověřit veškerou činnost dozorovaného subjektu. Komplexního státního dozoru se obvykle zúčastňuje více odborů sekce provozně - technické a z hlediska této komplexnosti a náročnosti je možné tento dozor považovat za více státních dozorů.

Konkrétní kontrolní činnosti

V roce 2019 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. Státní dozory byly obsahově zaměřeny zejména na plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců, které jsou stanoveny zákonem o dráhách a prováděcími předpisy k zákonu č. 266/1994 Sb., o dráhách (dále jen „zákon o dráhách“).

V roce 2019 bylo pověřenými pracovníky DÚ, **sekce stavební** provedeno **511** výkonů státního dozoru. Státní dozor byl zaměřen na plnění povinností vlastníků dráhy, provozovatelů dráhy a dopravců, stanovené právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Výkon státního dozoru byl s ohledem na stálý nárůst střetů silničních a drážních vozidel na železničních přejezdech především zaměřen na přejezdy. V oblasti železničních přejezdů byl výkon SD zaměřen zejména na zajištění rozhledových poměrů dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

Státní dozor byl prováděn rovněž se zaměřením na dodržování § 49e zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), zda u dráhy, která je součástí evropského železničního systému, při provozování a údržbě splňují strukturální a provozní subsystémy a jejich jednotlivé části základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti. Státní dozor byl zaměřen na plnění § 25 a § 26 vyhlášky včetně přílohy č. 1 k této vyhlášce, na tratích celostátních drah, které jsou dle § 3a zákona součástí evropského železničního systému. V rámci státního dozoru nebyly v této oblasti zjištěny nedostatky, dokumentace, evidence, předepsaná měření a kontroly probíhají v časových intervalech stanovených ve vyhlášce.

Dále byl výkon státního dozoru zaměřen zejména na provádění údržby a kontrol dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost (§ 20 odst. 1 zákona), na plnění povinností provozovatele dráhy (§ 22 odst. 1 písm. d) a e) zákona), dále na provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v souladu s ustanoveními přílohy č. 1 vyhlášky. Na železničních tratích nebyly nedostatky zjištěny. Podle výsledků státního dozoru tramvajových tratí jsou i zde prohlídky pravidelně prováděny ve lhůtách stanovených vyhláškou a zjištěné závady jsou průběžně odstraňovány. V Olomouci v ulici 8. května bylo v zimním období zjištěno, že v důsledku velkých výkyvů počasí se na části tratí projevíly závady na kolejovém svršku – zborcení koleje. V rámci výluk tramvajového provozu byly lokální závady ve zborcení koleje ve stanoveném termínu odstraněny.

Výkon státního dozoru byl na tramvajových tratích dále zaměřen na plnění § 64 vyhlášky. V této oblasti nebyly závady shledány. Z dlouhodobého hlediska jsou však trvale zjišťovány nedostatky na vlečkách, proto byl výkon státního dozoru zaměřen v podstatné míře i tímto směrem. Výkon státního dozoru byl proveden na 15 vlečkách různých vlastníků a provozovatelů vleček. Byly zjištěny nedostatky v označování překážek ve volném schůdném a manipulačním prostoru, v umísťování návěstí (např. „Posun zakázán“), dále neplatné označení křížení vleček (dopravní značky A32a, A32b) a jejich umístění v rozporu s platnou právní úpravou. Všechny nedostatky jsou ve stanovených lhůtách odstraňovány. Dále byly

zjištěny závady stavebně technických konstrukcí v místě přejezdu vlečky (propadlá pryžová deska mezi kolejemi, výtluky v živičném povrchu vně koleje, poškozené úhelníky vymezující prostor pro žlábek, poškozené železobetonové panely atd.). Náprava zjištěných nedostatků je řešena s vlastníky vleček postupem dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Sekce provozně-technická vykonala v roce 2019 svými pověřenými pracovníky **282** státních dozorů včetně komplexních státních dozorů.

- **Odbor bezpečnosti a licencí** vykonal v roce 2019 celkem 87 státních dozorů. Státní dozory zaměřené na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Oddělení bezpečnosti a práv cestujících se zaměřilo na dráhu celostátní a dráhy regionální. Jednalo se především o kontrolu na systémy bezpečnosti, naplňování a dodržování předpisů jednotlivých provozovatelů, včetně jejich systému kontroly. Oddělení (odbor) ve spolupráci s ostatními odbornými útvary sekce provozně – technické provádělo státní dozory s komplexní kontrolou plnění povinností dopravce, systém zajišťování bezpečnosti a práv cestujících u dopravců s přepravou osob. V roce 2019 bylo vykonáno celkem 12 komplexních státních dozorů. Do této skupiny spadá i státní dozor vykonaný u národního dopravce České dráhy, a.s., který vzhledem k velikosti organizace a rozsahu provozu probíhal několik týdnů. Dále oddělení drážní dopravy a práv cestujících provádělo státní dozory se zaměřením na plnění povinností dopravce a systém zajišťování bezpečnosti u menších dopravců a stavebních společností, kde provozování drážní dopravy je podpůrným prvkem stavební činnosti na dráze. Tyto kontroly byly prováděny vlastními silami. Oddělení také provedlo několik kontrol vztahujících se k mimořádným událostem. 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. Na této činnosti spolupracoval celý odbor. Závady a nedostatky byly hlavně v oblasti označení dráhy, zajištění technické způsobilosti, provádění pravidelných prohlídek a měření dle platné legislativy, pozdní předložení dokladů o zdravotní nebo odborné způsobilosti zaměstnanců, chyby v předpisech a neoznámení změn údajů uvedených v úředním povolení a licencí k provozování drážní dopravy.

- **Odbor drážních vozidel a ECM** se vyznačoval z hlediska provedených státních dozorů, v porovnání předešlými roky, jako rok se stejným počtem provedených státních dozorů ve věcech drah. Za rok 2019 se provedlo celkem 53 státních dozorů s přednostním zaměřením na údržbu - dokumentaci a její provádění s namátkovou kontrolou vozidel, kontrolu provádění revizí a technických kontrol. 28 SD bylo provedeno se zaměřením na železniční vozidla, 14 SD ECM, 5 SD svařování a 6 SD MHD. Velmi dobrá spolupráce byla s odborem UTZ neelektrických a projevila se i na společně vedených státních dozorech a kontrolách. 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. 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 88 dozorovaných subjektů.

Oddělení dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení (dále jen „DPTZ“) vykonalo v roce 2019 celkem státní dozory u 58 dozorovaných subjektů. Z tohoto celkového počtu státních dozorů byly vykonány u 9 dozorovaných subjektů dozory v rámci komplexních dozorů prováděných odborem bezpečnosti a licencí provedených za účasti pracovníků oddělení DPTZ (vždy v odbornosti tlakových zařízení a v 5-ti případech i v odbornosti zdvihacích zařízení). Ostatní dozory byly vykonány samostatně pouze pracovníky – pověřenými osobami oddělení DPTZ. Ve srovnání s rokem 2018 došlo k mírnému zvýšení počtu kontrol, a to o 6 kontrol.

V rámci samostatných státních dozorů konaných oddělením DPTZ bylo provedeno 21 kontrol u subjektů v *odbornosti tlakových a plynových zařízení*. Všechny tyto kontroly

byly provedeny u provozovatelů železničních drah a dopravců. Vzhledem ke kontrolní činnosti u dopravních podniků v minulých letech nebyl státní dozor vykonán žádný.

V odbornosti zdvihacích a dopravních zařízení byly vykonány státní dozory u 28 subjektů, z tohoto počtu vykonány státní dozory u 19 provozovatelů lanových drah a u 7 provozovatelů lyžařských vleků. Zbývající státní dozory byly vykonány u provozovatelů železničních drah, provozovatelů železniční dopravy a dopravních podniků.

Oddělení RID celkem vykonalo 26 státních dozorů se zaměřením kontroly v provozu a to na plnění povinností dopravců podle kapitoly 1.4 předpisu RID, jakož i plnění povinností odesílatelů, příjemců, provozovatele železniční infrastruktury a dalších účastníků ve smyslu kapitoly 1.4 RID. Jednalo se i o kontroly v kolejišti provozovatele dráhy celostátní Správy železnic, státní organizace v obvodech PO Děčín, PO Beroun, PO Nymburk, PO Kolín a PO Kralupy nad Vltavou. Při výkonech kontrol se pozornost týkala především plněním požadavků stanovených pro železniční cisternové vozy, jejich značení ve smyslu kapitol 5.3 a 5.4 RID a na platnost průkazů způsobilosti cisteren těchto vozů. Pozornost byla rovněž věnována dokladům o školení pracovníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí, platnosti osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, uzavřeným smlouvám s bezpečnostními poradci, posledním výročním zprávám o činnostech při přepravě nebezpečných věcí, bezpečnostním (havarijním) plánům, a dále hlášením o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí. Při kontrolách byly vesměs zjišťovány nedostatky, které přímo neohrožovaly provoz a přepravu nebezpečných věcí a které byly ve většině případů odstraněny během vlastní kontroly. Ve srovnání s předcházejícím rokem došlo k poklesu způsobeným dlouhodobou nemocností jednoho zaměstnance a následným odchodem do starobního důchodu. Ve srovnání s rokem 2018 tento pokles činil 3 SD. Další kontroly byly provedeny v rámci komplexních dozorů řízených odborem drážní dopravy a licencí.

V roce 2019 byl uskutečněn odborem určených technických zařízení neelektrických podle ustanovení zvláštního právního předpisu dozor nad stanovenými výrobky (§ 18 odst. 1 písm. b) zákona č. 22/1997 Sb. a § 49 zákona č. 90/2016 Sb.) a ostatními výrobky (§ 7 odst. 1 zákona č. 102/2001 Sb.) určenými pro provozování dráhy a drážní dopravy, které jsou součástí dráhy nebo drážních vozidel, nad drážními vozidly, určenými technickými zařízeními a nad strukturálními a provozními subsystémy na dráhách zařazených do evropského železničního systému v souladu s ustanovením

§ 55 odst. 2 zákona o dráhách. Celkem byly provedeny 4 dozory, z toho 3 na nových nebo přemístěných lanových dráhách, a to na dílčí systémy a bezpečnostní prvky lanových drah v souladu s ustanovením čl. 39 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/424/EU, a v jednom případě u výrobce speciálního drážního vozidla se zabudovaným hydraulickým nakládacím jeřábem, a to na strojní zařízení dle nařízení vlády č. 176/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Ve srovnání s rokem 2018 došlo k mírnému snížení počtu kontrol, a to o 2 kontroly. U všech vykonaných dozorů u jednotlivých subjektů - výrobců a dodavatelů/distributorů zařízení nebylo nutné přikročit k uplatnění ochranné doložky či uložení sankcí. V rámci oddělení DPTZ došlo ve srovnání s rokem 2018 celkově k mírnému zvýšení počtu prováděných kontrol (státního dozoru včetně dozoru nad trhem), a to o 4 kontroly.

- **Odbor určených technických zařízení elektrických** (dále jen „UTZ/E“) vykonal 8 státních dozorů ve věcech drah, které byly 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 určených technických zařízení elektrických (dále 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. Ve zvýšené míře byly prováděny státní dozory zejména na zabezpečovacím zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Výkony státního dozoru byly prováděny v souladu se zákonem č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád). V rámci výkonu státního dozoru ve věcech drah byly dále v souladu s Podmínkami pro prověřování právnických osob, uveřejněných ve Věstníku dopravy č. 12/06 pod č.j.: 36/2006-130-SPR/2 ze dne 18. 5. 2006, provedeny kontroly u právnických osob, provádějící technické prohlídky a zkoušky UTZ/E. Dalším důležitým předmětem kontrol byla účast zaměstnanců odboru UTZ elektrických na verifikačních jízdách prováděných dle čl. 15 směrnice EP a R 2008/57/ES resp. dle bodu 7 čl. 17 směrnice EP a R (EÚ) 2016/798. U žádného z provedených dozorů nebylo nutné přikročit k uplatnění ochranné doložky či uložení sankcí.

- **Samostatné oddělení způsobilosti osob** v roce 2019 vykonalo celkem 10 státních dozorů u dopravců. Státní dozory byly vykonány se zaměřením na odbornou a zdravotní způsobilost osob řídících drážní vozidla na dráze celostátní, regionální a vlečce. Pozornost byla věnována podkladům pro vydaná osvědčení strojvedoucích, provedených školení, zkoušek odborné způsobilosti, rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucích, záznamů o provedených kontrolách a průběhu zkoušek zvláštní odborné způsobilosti. Z celkového počtu 10 státních dozorů byly 3 státní dozory ohlášené a 7 neohlášených, zaměřených na organizaci a průběh zkoušek zvláštní odborné způsobilosti strojvedoucích dle § 46j a § 46k zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění. Při výkonech státních dozorů nebyly zjištěny závažné nedostatky.

Drážní úřad má stálého zástupce v pracovní skupině AdCo lanových drah (Nařízení 2016/424/EU) informačního a výstražného systému Evropské komise CIRCA. Informační systém slouží k vzájemnému oznamování a poskytování informací o opatřeních podle ochranných doložek mezi členskými státy. V roce 2019 za Českou republiku nebyla poskytnuta žádná informace do této databáze, jelikož nastalé události nemají evropský charakter a význam. Byly však poskytnuty informace do statistiky ITTAB v souladu s článkem 18 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 765/2008 pro oblast lanových drah a lyžařských vleků.

3.1.2 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU

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

3.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE

V roce 2019 nebyly uzavřeny dohody s vnitrostátními bezpečnostními orgány z jiných členských států EU o koordinaci kontrolní činnosti. Drážní úřad spolupracuje s Drážní inspekcí ve smyslu §8 odst. 2) zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu.

3.3 ZPŮSOBILOST

Za rok 2019 se zaměstnanci Drážního úřadu účastnili, jak vstupních školení pro nové zaměstnance, tak dalšího profesního vzdělávání zaměstnanců zaměřeného na legislativu ČR a Evropské unie pro rozšíření vědomostí dané problematiky. Dále probíhaly školení ve Valenciennes a jiných místech Unie zaměřené na IV. železniční balíček (OSS, PoE, atd.) a workshopy s danou problematikou.

V oblasti přeprav nebezpečných věcí po železnici Drážní úřad, pod metodickým řízením Ministerstva dopravy, odboru 130, spolupracoval s Výborem znalců pro přepravu nebezpečných věcí při OTIF a Společným zasedáním ADR/RID/ADN při EHK OSN a OTIF. Zástupce Drážního úřadu z oddělení RID, odboru UTZ neelektrických se v roce 2019 zúčastnil 2 společných zasedání RID/ADR/ADN a to na jaře v Bernu a na podzim v Ženevě. V rámci delegace ČR se zástupce DÚ zúčastnil jednání v plénu, tak i jednání pracovní skupiny „cisterny“, kde jsou projednávány změny kapitoly 6.8, oddílů 1.8.6 a 1.8.7, kde je DÚ pověřen rozhodnutím MD ČR č.j.: 87/2013-130-OST/1 k výkonu činnosti „příslušného úřadu“ pro RID v ČR. Předmětem zasedání bylo projednávání a participování na předpisové činnosti RID a z toho následné praktické zabezpečení úkolů vyplývajících pro přepravu nebezpečných věcí v cisternových železničních vozech a příslušná administrativně kontrolní činnost. Drážní úřad, oddělení RID, řídilo činnosti výboru RID při Drážním úřadu, zejména při projednávání a zpracovávání stanovisek a podnětů k navrhovaným úpravám Řádu RID na mezinárodní úrovni s ohledem na změny Řádu RID. Při účasti zástupce O 110 MD jsou pak návrhy projednávány i z hlediska silniční přepravy nebezpečných věcí. Výbor se v roce 2019 konal celkem 2 krát.

Drážní úřad má stálého zástupce v pracovní skupině AdCo lanových drah (Nařízení 2016/424/EU) informačního a výstražného systému Evropské komise CIRCA. Informační systém slouží k vzájemnému oznamování a poskytování informací o opatřeních podle ochranných doložek mezi členskými státy. V roce 2019 za Českou republiku nebyla poskytnuta žádná informace do této databáze, jelikož nastalé události nemají evropský charakter a význam. Byly však poskytnuty informace do statistiky ITTAB v souladu s článkem 18 Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 765/2008 pro oblast lanových drah a lyžařských vleků. Pracovníci sekce provozně-technické, odboru určených technických zařízení neelektrických jsou trvale aktivně zapojeni do činností v národních normalizačních technických komisích, které jsou zřízeny ÚNMZ pro tvorbu a přijetí technických a následně harmonizovaných technických norem do soustavy ČSN (např. harmonizované technické normy, které konkretizují základní technické požadavky pro lanové dráhy stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/424, dále dvoucestná vozidla jako nosič železničních jeřábů a pracovních pohyblivých plošin pro splnění podmínek interoperability, strojního zařízení, dále pak výtahy a pohyblivé schody). Pracovníci sekce provozně-technické, odboru určených technických zařízení neelektrických jsou stálými členy komise dozorových orgánů výboru koordinační komise pro lanové dráhy a lyžařské vleky a koordinační komise pro přepravitelné tlakové zařízení pro účinnou spolupráci dozorových

orgánů (Drážní úřad) na území ČR. Zástupci sekce provozně-technické, odboru určených technických zařízení neelektrických aktivně spolupracovali s ÚNMZ na činnosti koordinační komise oznámeného subjektu pro činnosti podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/424 o lanových dráhách a o zrušení směrnice 200/9/ES. Aktivně spolupracovali na úpravách a udržení jednotné metodiky činností oznámeného subjektu při posuzování shody bezpečnostních prvků a dílčích systémů lanových drah. Mezi aktivní činnosti sekce provozně-technické patří stálá účast jejího zástupce v Komisi pro posuzování shody, která je zřízena Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. Tato komise projednává a doporučuje postup v oblasti posuzování shody, subjekty splňující kritéria pro autorizaci a rozvoj zkušebnictví. V průběhu roku 2019 byla dále zajištěna účast na 1 jednání „Technického výboru pro akreditaci inspekčních orgánů“ ze strany jednoho zástupce z odboru UTZ neelektrických za Drážní úřad.

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 2019 bylo vydáno podle §34 h Zákona o dráhách 4 nových osvědčení a 15 obnovených osvědčení dopravce (část A i B).

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

V roce 2019 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 2019 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 2019 byla podle §34 h Zákona o dráhách vydána 5 nová osvědčení, 5 obnovená osvědčení dopravce části B a 2 změny 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 2019 nebylo vydáno žádné nové a žádné osvědčení nebylo obnoveno. V průběhu roku 2019 nebyla vydána žádná změna již vydaného osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

Poznámka: Obecně je třeba uvést, že podle legislativy České republiky se projednávání příslušných osvědčení řídí ustanoveními zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Zde je stanovena doba 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. K tomu účelu byl Drážním úřadem vydán METODICKÝ POKYN PRO VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ DOPRAVCE (Metodický pokyn č. 2/2019 „Osvědčení dopravce“, účinnost od 1. srpna 2019). Metodický pokyn se vydává jako postup pro provozovatele drážní dopravy, při podávání žádosti o vydání „Osvědčení dopravce“ (nové, obnovené, aktualizované/změněné).

5. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

5.1 PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY

- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách
 - Vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 277/2019 Sb., ze dne 15. 10. 2019, účinnost od 01. 01. 2022.
 - Vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 313/2019 Sb., ze dne 31. 10. 2019, účinnost od 13. 12. 2019.
 - Vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 367/2019 Sb., ze dne 17. 12. 2019, účinnost od 15. 01. 2020.
- Zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
- Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu
- 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.
 - Vyhlášena ve Sbírce zákonů jako vyhláška č. 277/2019 Sb., ze dne 15. 10. 2019.
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád)
- 2011/765/EU: Rozhodnutí Komise ze dne 22. listopadu 2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES
- Prováděcí Nařízení Komise (ES) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009
- 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
 - Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011***
 - 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 Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012*
 - Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010*
 - Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním

podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007*

- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/764 ze dne 2. května 2018 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady**
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/867 ze dne 13. června 2018, kterým se stanoví jednací řád odvolacího senátu (odvolacích senátů) Agentury Evropské unie pro železnice
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797*
- Směrnice Evropského parlamentu a rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství
- Nařízení Komise (EU) 2015/995 ze dne 8. června 2015, kterým se mění rozhodnutí 2012/757/EU o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU*

*) Členské státy, které podle čl. 33 odst. 2 směrnice (EU) 2016/798 agentuře a Komisi oznámily, že prodloužily lhůtu pro provedení uvedené směrnice. Na základě SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2020/700 ze dne 25. května 2020, kterou se mění směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu, uvědomila Česká republika agenturu a Komisi o prodloužení lhůty. Na základě této skutečnosti se termín posunul na 31. října 2020.
Použije se ode dne 31. 10. 2020.

***) Použije se ode dne 16. února 2019.

***) Použije se ode dne 16. června 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
- 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
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
- 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
- Vyhláška o nákladech a úsporách přímo souvisejících se zabezpečováním náhradní dopravy za přerušenou veřejnou osobní drážní dopravu a o způsobu jejich určení
- Vyhláška MDS č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
- 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
- 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. 149/2019 Sb., ze dne 11. 06. 2019, účinnost od 01. 07. 2019.
- 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
- Vyhláška MDS č. 429/2001 Sb., o podrobnostech prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční

způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální a o doplňkových přepravních službách

ZMĚNY ZÁKONA O DRÁHÁCH

Změna č. 313/2019 Sb. (účinnost k 13. 12. 2019), vybrané části:

Obsahuje změny a doplnění zákona v následujících oblastech: pro dráhu speciální.

1. V § 35 odst. 1 se na konci textu písmene e) čárka nahrazuje středníkem a doplňují se slova "tato povinnost se nevztahuje na dráhu speciální při automatickém provozu, kdy je drážní vozidlo řízeno technickým systémem bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo,".
2. V § 45 odst. 1 se na konci textu tečka nahrazuje středníkem a doplňují se slova "tato povinnost se nevztahuje na dráhu speciální při automatickém provozu, kdy je drážní vozidlo řízeno technickým systémem bez přítomnosti osoby řídící drážní vozidlo."

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 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 2019 obdržel Drážní úřad 83 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 navrhovatelí byla transparentnější, Drážní úřad využil jejich povinnosti vypracovat tato prohlášení o bezpečnosti (čl. 16 CSM) a diferencoval je v rozsahu požadavku řízení rizik na:

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

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, evidencí a kontrolou všech ZPB evidovaných Drážním úřadem (hodnotitelé bezpečnosti jmenováni přímo ředitelem DÚ). Drážní úřad se rovněž podílí na seminářích, které pořádá ACRI k tématu aplikace nařízení o společné bezpečnostní metodě.

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

V roce 2019 nedošlo k revizi bezpečnostních pravidel (Metodický pokyn pro uplatňování prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009).

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

V roce 2019 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 2019. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice do národních právních předpisů.

Drážní úřad za rok 2019 splnil svůj plán v oblasti státních dozorů za účelem prověření správné funkce bezpečnosti a v roce 2020 bude pokračovat ve vykonání kontrolních činnosti u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

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

© Drážní úřad 2020

Wilsonova 300/8

121 06 Praha 2 – Vinohrady

www.ducr.cz

www.facebook.com/drazni.urad

PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2019

Evidenční přehled o nehodách za rok 2019 - 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 5).

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

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

Tabulka 5 - Evidenční přehled o nehodách za rok 2019

Evidenční přehled o nehodách za rok 2019			
1.1a. Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod.			
N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		2
N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		5
N02	Vykolejení vlaku		5
N031	Nehody na úrovňových přejezdech bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži		7
N032	Nehody na úrovňových přejezdech se zabezpečovacím zařízením ovládaným obsluhou		0
N033	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky bez závor		33
N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závorami		6
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		25
N05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		3
N06	Jiné nehody		5
2.2a. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		2
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)		1
PS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
PS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PS06	Jiné nehody		0
2.3a. Celkový počet vážně zraněných zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.			
SS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
SS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SS02	Vykolejení vlaku		0
SS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
SS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		2
SS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SS06	Jiné nehody		0
2.4a. Celkový počet vážně zraněných uživatelů úrovňových přejezdů rozdělený do následujících kategorií.			
LS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
LS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
LS02	Vykolejení vlaku		0
LS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		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
2.5a. Celkový počet vážně zraněných nepovolaných osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovňových přejezdů, rozdělený do následujících kategorií.			
US011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
US012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
US02	Vykolejení vlaku		0
US03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
US04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		16
US05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
US06	Jiné nehody		0
2.6a. Celkový počet ostatních vážně zraněných osob rozdělený do následujících kategorií.			
OS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OS02	Vykolejení vlaku		0
OS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OS06	Jiné nehody		0
2.7a. Celkový počet jiných osob na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií.			
OSP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OSP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OSP02	Vykolejení vlaku		0
OSP03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OSP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
OSP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSP06	Jiné nehody		0

2.8a. Celkový počet jiných osob mimo nástupiště rozdělený do následujících kategorií.			
OSE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OSE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OSE02	Vykolejení vlaku		0
OSE03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OSE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OSE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSE06	Jiné nehody		0
3.2a. Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody.			
PK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
PK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
PK02	Vykolejení vlaku		0
PK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
PK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
PK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PK06	Jiné nehody		0
3.3a. Celkový počet usmrcených zaměstnanců a jiných osob účastníků se provozování dráhy nebo drážní dopravy.			
SK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
SK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SK02	Vykolejení vlaku		0
SK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		1
SK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SK06	Jiné nehody		0
3.4a. Celkový počet usmrcených uživatelů úrovňových přejezdů rozdělený do následujících kategorií.			
LK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
LK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
LK02	Vykolejení vlaku		0
LK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		23
LK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
LK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
LK06	Jiné nehody		0
3.5a. Celkový počet usmrcených nepovolanců osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovňových přejezdů, rozdělený do následujících kategorií.			
UK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
UK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
UK02	Vykolejení vlaku		0
UK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
UK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		2
UK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
UK06	Jiné nehody		0
3.6a. Celkový počet ostatních usmrcených osob rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OK02	Vykolejení vlaku		0
OK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OK06	Jiné nehody		0
3.7a. Celkový počet jiných osob usmrcených na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKP02	Vykolejení vlaku		0
OKP03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OKP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
OKP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKP06	Jiné nehody		0

3.8a. Celkový počet jiných osob usmrčených mimo nástupiště rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKE02	Výkolejení vlaku		0
OKE03	Nehody na úrovních přejezdů (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovních přejezdů)		0
OKE04	Nehody osob, na kterých se podílelo drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
OKE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKE06	Jiné nehody		0
1.3a. Celkový počet nehod při přepravě nebezpečných věcí rozdělený do následujících kategorií, které je nutné hlásit dle RID.			
N19	Počet nehod na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, a při nichž nedošlo k uvolnění nebezpečných věcí.		1
N20	Počet nehod na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, při nichž došlo k uvolnění nebezpečných věcí.		0
1.2a. Celkový počet sebevražd.			
N07	Počet sebevražd.		211
N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama		26
4.1a. Celkový počet původců mimořádných událostí rozdělený do následujících kategorií.			
I01	Lomy kolejnic.		1
I02	Vybočení kolejničky a ostatní nespojivosti koleje.		0
I03	Selhání návěstních systémů		0
I04	Projedání návěstí zakazující jízdu.		147
I041	Projedání návěstí zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		22
I042	Projedání návěstí zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		125
I05	Lomy kol u provozovaných kolejových vozidel.		0
I06	Lomy náprav u provozovaných kolejových vozidel.		0
5. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod			
Pouze následkem vážných nehod.			
C13	Náklady spojené s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře (vážné nehody).	Kč	208 540 496
C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč	9 184 611
C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč	2 207 260
C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut	32 693
C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut	12 563
6. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti dráhy a jejího uplatňování			
6.1 Zabezpečovací zařízení			
TP01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení		19,44%
TP02	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení		0,58%
TP03	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení		0,16%
T01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení		2,94%
TT01	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení		0,00%
TT02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení		0,00%
TT03	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti		0,00%
T02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti		0,00%
6.2 Počet úrovních křížení			
T03	Celkový počet úrovních křížení (aktivních i pasivních)		8 151
T06	Celkový počet aktivních úrovních křížení (se zabezpečovacími zařízeními)		4 251
T07	Ovládaným automaticky jízdu s výstražnými světly a bez závor		2 169
T081	Ovládaným automaticky jízdu se závorami a výstražnými světly		1 314
T10	Ovládaným automaticky jízdu se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.		1
T15	Ovládaným obsluhou		767
T14	Celkový počet pasivních úrovních křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).		3 900
8. Referenční data dopravy a infrastruktury			
R05	Počet vlakových kilometrů v osobní dopravě	million vlakových kilometrů	274,405
R06	Počet vlakových kilometrů v nákladní dopravě	million vlakových kilometrů	173,847
R02	Počet osobokilometrů	million osobokilometrů	10 930,600
R07	Počet nákladních tunokilometrů	million tunokilometrů	78 408,023
R08	Počet kilometrů tratí (u víceokrajových tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km	9 618,070
R03	Počet kilometrů koleji (započítává se každá kolej víceokrajové železniční tratě).	km	15 540,906

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

1a	Délka tratí vyloučených z rozsahu uplatnění směrnice IOP [km]	79
1b	Délka tratí vyloučených z rozsahu uplatnění směrnice SAF [km]	79

Seznam vyloučených tratí:

- Jindřichův Hradec – Obrataň
- Jindřichův Hradec – Nová Bystřice

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

2a	Celková délka tratí [km]	0
----	--------------------------	---

3. Stanice přizpůsobené PRM (na konci roku)

3a	Železniční stanice vyhovující PRM TSI	5
3b	Železniční stanice v souladu s PRM TSI - částečná shoda s TSI	N/A
3c	Bezbariérově přístupné železniční stanice	667
3d	Jiné stanice	1951

4. Licence strojvedoucích (na konci roku)

4a	Celkový počet platných evropských licencí vydaných v souladu s TDD	9.995
4b	Počet nově vydaných evropských licencí (první vydání)	674

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

5a	První schválení - celkem	1.359
5aa	Drážní vozidla	1.269
5ab	Lokomotivy	22
5ac	Tažená osobní vozidla	0
5ad	Ucelená jednotka	0
5ae	Speciální vozidla	0
5b	Dodatečné schválení - celkem	60
5ba	Vagón	0
5bb	Lokomotivy	0

5bc	Tažená osobní vozidla	0
5bd	Ucelená jednotka	53
5be	Speciální vozidla	7
5c	Schválení typu - celkem	10
5ca	Vagón	1
5cb	Lokomotivy	0
5cc	Tažená osobní vozidla	0
5cd	Ucelená jednotka	2
5ce	Speciální vozidla	7
5d	Schválení udělená po modernizaci nebo obnově - celkem	250
5da	Vagón	189
5db	Lokomotivy	7
5dc	Tažená osobní vozidla	40
5de	Ucelená jednotka	0
5df	Speciální vozidla	14

6. Vozidla vybavená ERTMS (na konci roku)

6a	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS	51
6b	Hnací vozidla včetně vlakových souprav – bez ERTMS	3.735

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

7a	Pracovníci FTE, kteří se podílí na osvědčení o bezpečnosti	3
7b	Pracovníci FTE, kteří se podílí na schvalování vozidel	7
7c	Pracovníci FTE, kteří jsou zapojeni do dohledu	85
7d	Pracovníci FTE, kteří se podílí na jiných úkolech týkajících se železnic	87

PŘÍLOHA C – ZAVEDENÍ NOVÉHO SYSTÉMU PROVÁDĚNÍ STÁTNÍCH DOZORŮ DRÁŽNÍM ÚŘADEM

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

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

1. VŠEOBECNĚ

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

2. ZAVEDENÍ STRATEGIE A PLÁNU (PLÁNŮ) DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

- a) shromažďuje a analyzuje údaje/informace z různých zdrojů s cílem stanovit strategii a plán nebo plány dohledu. Zdroji mohou být informace shromážděné v průběhu posuzování systémů zajišťování bezpečnosti, výsledky z předchozích činností dohledu, informace pocházející ze schvalování subsystémů nebo vozidel, zprávy/doporučení vnitrostátních vyšetřovacích orgánů týkající se nehod, jiné zprávy nebo údaje o nehodách/mimořádných událostech, výroční zprávy o bezpečnosti železničních podniků nebo provozovatelů infrastruktury předkládané vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, výroční zprávy o údržbě subjektů odpovědných za údržbu, stížnosti veřejnosti a další relevantní zdroje;
- b) určuje ve strategii dohledu rizikové oblasti pro cílené činnosti dohledu, včetně těch, které vyplývají z případného zapojení a řízení lidských a organizačních faktorů;
- c) vypracovává plán nebo plány dohledu, v nichž se uvádí, jak bude realizovat strategii dohledu během životního cyklu platných jednotných osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti;
- d) na základě určených cílových oblastí vypracuje počáteční odhad zdrojů potřebných na realizaci plánu nebo plánů;
- e) přiděluje zdroje na realizaci plánu nebo plánů;
- f) ve strategii a plánu (plánech) dohledu se zabývá veškerými záležitostmi, které se týkají přeshraničního provozu nebo infrastruktur, prostřednictvím jejich koordinace s dalším vnitrostátním bezpečnostním orgánem (nebo orgány).

HLAVNÍ BODY DOHLEDOVÉ STRATEGIE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

1. Základní informace

2. Cíl

3. Zásady

- a. **Přiměřenost** rizikům, která železniční společnosti řídí, nikoli její ziskovosti, dostupnosti zdrojů nebo době do konce platnosti smlouvy, kterou má uzavřenou.
- b. **Jednotnost** postupu napříč aktivitami Drážního úřadu.
- c. **Koncentrace** na efektivitu systému řízení bezpečnosti společností, která ověřuje, zda lidé v každé společnosti využívají systém řízení k dosahování bezpečných výsledků.
- d. **Transparentnost** a otevřenost o politice, praktikách a přístupu, který používá Drážní úřad, za současného respektování požadavku společností zachovávat mlčenlivost o některých záležitostech mezi nimi a členským státem.
- e. **Spravedlnost a odpovědnost** v souladu se zákonem v případě aktivit, zejména prosazování, které budou odpovídat prosazování praxe Drážního úřadu.
- f. **Spolupráce**: NSA spolupracuje s jinými příslušnými orgány a zajišťuje tak řešení bezpečnostních záležitostí, na nichž mají společný zájem.
- g. **Informovanost** z mnoha zdrojů, např. z hodnocení pro účely osvědčení o bezpečnosti a informací zjištěných na základě šetření NIB.

4. Mechanismy dohledu

- a. Správa a řízení
- b. Zaměstnanci

5. Úrovně rizika v členském státě

6. Strategické priority dohledu

- a. Systémy řízení bezpečnosti
- b. Spolupráce s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány
- c. Nejvyšší priority dohledu
- d. Sekundární priority dohledu

7. Techniky dohledu

8. Jak jsou konstruovány plány dohledu

9. Prosazování

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

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

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

4. PROVÁDĚNÍ ČINNOSTÍ DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

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

5. VÝSLEDKY ČINNOSTÍ DOHLEDU

Vnitrostátní bezpečnostní orgán:

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

6. PŘEZKUM ČINNOSTÍ DOHLEDU

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

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

PŘÍLOHA D – BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU PRO ROK 2020

Z pohledu bezpečnostních cílů Drážního úřadu na rok 2020 je možno konstatovat, že vzhledem na návaznost jeho působnosti na limity legislativního rámce daného evropskou a českou legislativou, lze očekávat, že bezpečnostní cíle budou úzce korespondovat s vývojem spolupráce v oblasti eurozóny v návaznosti na doporučení EU a implementací nařízení a doporučení do legislativy ČR, přičemž nejvyššími principy jsou bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

K bezpečnostním cílům patří:

1. Příprava na implementaci opatření a nařízení vyplývající z IV. železničního balíčku včetně prohlubování spolupráce se Železniční agenturou Evropské unie.
2. Podepsání memoranda o spolupráci Drážního úřadu jako bezpečnostního orgánu pro železniční dopravu se sousedními státy (NSAs).
3. Rozšíření spolupráce s jinými bezpečnostními orgány v železniční dopravě a s Železniční agenturou Evropské unie.
4. Rozšíření počtu a zvýšení kvality státních dozorů a ostatní dozorové činnosti pro nové subjekty podnikající v oblasti osobní a nákladní dopravy na dráhách, a to i v rámci procesu vydávání osvědčení dopravce s prioritou na provozní zaměstnance přímo se podílejících na provozování drážní dopravy (přidělování služeb strojvedoucím, posunovačům, vedoucím posunu, výpravčím, dispečerům, přestávky mezi službami).
5. Rozšíření počtu a zvýšení kvality státních dozorů a ostatní dozorové činnosti v oblasti infrastruktury u provozovatelů dráhy celostátních a regionálních (železniční přejezdy, výhybky, mosty, tunely, trakční zařízení).
6. Rozšíření počtu a zvýšení kvality státních dozorů a ostatní dozorové činnosti v oblasti zaměřené na provádění pravidelné údržby drážních vozidel dopravců.
7. Analýzou příčin a okolností vzniku mimořádných událostí a důsledným uplatňováním bezpečnostních doporučení Drážní inspekce přispívat ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a eliminaci počtu vážných nehod a nehod v drážní dopravě.
8. Na základě důsledné analýzy příčin a okolností vzniku mimořádných událostí, závad a nedostatků zjištěných při státních dozorech pravidelně aktualizovat plán státních dozorů se zaměřením na odstraňování těchto nedostatků.
9. Důsledně dbát na dodržování práv a povinností cestujících, kvalitně vyřizovat podněty

cestující veřejnosti a tak zvyšovat úroveň služeb a bezpečnost přepravy osob.

10. Udržet disciplínu a vysokou kvalitu vykonávané práce.
11. Rozvíjet nastavený systém bezpečnosti Drážním úřadem (viz. Obrázek 1)
12. Pokračovat v osvětě vedoucí k bezpečnému provozování drážní dopravy a dráhy na železniční dopravní cestě i ve vlacích.

Obrázek 1 – Systém bezpečnosti Drážního úřadu (SMS)

