



CRDUX00NIW0Q

DUCR-26211/25

VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2024

Vydal: Drážní úřad, Bělehradská 222/128, 120 00 Praha 2

Vypracoval: Ing. Aneta Hauptová

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

Datum: 29. září 2025

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

rok 2024 byl pro Drážní úřad obdobím intenzivní práce i důležitých změn. Došlo ke změně organizační struktury v důsledku předání kompletní stavební agendy na nově vzniklý Dopravní a energetický stavební úřad, což v tomto roce znamenalo přechodný pokles počtu provedených státních dozorů oproti roku 2023. Komunikace se sektorem ale zároveň probíhala intenzivněji v jiné podobě, jakou byla například pravidelná setkání s jednotlivými subjekty v rámci zavádění výhradního provozu ETCS nebo diskuse nad bezpečnostními opatřeními.

Naše priority do dalších let jsou jasné – rozšiřovat jednotný evropský zabezpečovací systém ETCS, zajistit kompatibilitu historických vozidel s moderní infrastrukturou, digitalizovat agendy a prohloubit dohledovou činnost ve všech oblastech naší působnosti. Stejně důležité je pro nás promítat poznatky z mimořádných událostí do předpisů a praxe, aby byla česká železnice ještě bezpečnější.

Jedním z největších bezpečnostních rizik zůstávají železniční přejezdy, kde dlouhodobě sledujeme nárůst mimořádných událostí. Přestože hlavní příčinou je porušování pravidel ze strany řidičů, zaměřili jsme se na kontroly rozhledových poměrů, zabezpečení přejezdů i prevenci. Vedle toho jsme prováděli detailní kontroly provozuschopnosti drah, stanic, vozidel i technických zařízení.

Pozornost jsme soustředili také na systémové prvky bezpečnosti: audity subjektů odpovědných za údržbu, kontrolu zdravotní a odborné způsobilosti strojvedoucích, či dohled nad přepravou nebezpečných věcí. Významně jsme posílili spolupráci se Správou železnic, dopravci i partnerskými orgány v zahraničí.

Děkuji všem zaměstnancům Drážního úřadu za jejich nasazení a partnerům z oblasti dopravy za spolupráci. Jen společně dokážeme naplňovat naši misi – aby železniční doprava byla spolehlivá, moderní a bezpečná.

doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.

ředitel Drážního úřadu



REFERENČNÍ DOKUMENTY

Název dokumentu
Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“)
Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)
Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění zákona č. 183/2017 Sb. (dále jen „zákon o kontrole“)
Vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 376/2006“)
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 173/1995“)
Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 177/1995“)
Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 ze dne 16. listopadu 2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu (dále jen „nařízení 1078/2012“)
Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 (dále jen „nařízení 402/2013“)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012 (dále jen „nařízení 2018/761“)
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“)

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010 (dále jen „nařízení 2018/762“)
Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007 (dále jen „nařízení 2018/763“)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/643 ze dne 18. dubna 2018 o statistice železniční dopravy (dále jen „nařízení 2018/643“)
Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (dále jen „nařízení 2019/779“)
Prováděcí nařízení komise (EU) č. 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 (dále jen „nařízení 2019/773“)
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (dále jen „směrnice 2016/798“)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (dále jen „nařízení 2016/796“)
Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (dále jen „směrnice 2016/797“)

OBSAH

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU.....	1
REFERENČNÍ DOKUMENTY	2
OBSAH	4
ZKRATKY	6
ÚVOD.....	10
1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE	11
1.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK.....	11
1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY.....	11
1.3 SHRNUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI.....	12
1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ	13
2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI.....	14
2.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ	14
2.2 VÝVOJ TRENDŮ SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH UKAZATELŮ.....	17
2.3 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ.....	20
3. DOZOR	36
3.1 STRATEGIE, PLÁN A ROZHODOVÁNÍ.....	36
3.1.1 ZDROJE INFORMACÍ A HLAVNÍ VSTUPY POUŽÍVANÉ PRO STANOVENÍ STRATEGIE A PLÁNU V OBLASTI DOZORU	36
3.1.2 KONKRÉTNÍ KONTROLNÍ ČINNOSTI	37
3.1.3 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU.....	40
3.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE.....	41
3.3 ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)	42
3.4 ZPĚTNÁ VAZBA.....	42
4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ.....	42
4.1 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM SE SÍDLEM V ČR	43
4.2 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM JINÝCH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU	44
4.3 OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY	44
4.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY.....	45
4.5 VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI NSA A PROVOZOVATELI DRÁŽNÍ DOPRAVY.....	45
4.6 PROCESNÍ PROBLÉMY	46
4.7 ZPĚTNÁ VAZBA.....	46
5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL	47
6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)	48
7. STROJVEDOUCÍ	48
8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	50
8.1 PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY.....	50
8.2 ZMĚNY ZÁKONA O DRÁHÁCH A JEHO PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠKY	52
9. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK.....	54
9.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU	54

9.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN.....	55
9.3 REVIZE VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ (NSR) S CÍLEM ZOHLEDNIT NAŘÍZENÍ O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK.....	55
9.4 PODROBNOSTI O POKROKU V OBLASTI BEZPEČNOSTI.....	56
10. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVEDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU	61
11. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SMS (SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI)	61
12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SLEDOVÁNÍ	63
13. KULTURA BEZPEČNOSTI.....	70
ZÁVĚR	73
PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2024	75
PŘÍLOHA B – POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY ZA ROK 2024	81
PŘÍLOHA C – BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU PRO ROK 2024.....	83
PŘÍLOHA D – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRÁŽNÍHO ÚŘADU	86
PŘÍLOHA E – SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	87

ZKRATKY

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

ES	Evropská směrnice
ETCS	European Train Control System (Evropský vlakový zabezpečovací systém)
EU	Evropská unie
FMEA	Failure Modes and Effects Analysis (Analýza možného výskytu a vlivu vad)
FTA	Fault tree analysis (Analýza stromu poruchových stavů)
FTE	Full Time Equivalent (Ekvivalent plného pracovního úvazku)
GPk	Geometrické parametry koleje
GSM-R	Global System for Mobile Communication for Railway (globální systém pro mobilní komunikace (GSM) pro železniční aplikace)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IM	Infrastructure Manager (Provozovatel dráhy)
IOD	Interoperability Directive (Směrnice o interoperabilitě)
IOP	Interoperabilita
ITTAB	Mezinárodní sdružení dozorových orgánů lanových drah
IZS	Integrovaný záchranný systém
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
JOB	Single safety certificate (Jednotné osvědčení o bezpečnosti)
KN	Katastr nemovitostí
LD	Lanová dráha
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
MLS	Monitoring licencí strojvedoucích
MU	Mimořádná událost
NIB	Vnitrostátní inspekční orgán
NoBo	Notified Body (Oznámený subjekt)
NSA	National Safety Authority (Vnitrostátní bezpečnostní orgán)
NSR	National Safety Rule (Vnitrostátní bezpečnostní předpis)
ODV	Odbor drážních vozidel a ECM
OJEU	The Official Journal of the European Union (Úřední věstník Evropské unie)
OPD	Operační fond doprava
OŘ	Oblastní ředitelství
OSS	One-Stop Shop
PHS	Pohyblivý hrot srdcovky
PO	Provozní obvod

PoE	Pool of experts (Skupina odborníků)
PRM	Technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with reduced mobility (Technické specifikace pro interoperabilitu, které se týkají bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace)
PZM	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RDD	Reference Document Database (Referenční databáze dokumentů)
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RSD	Railway Safety Directive (Směrnice bezpečnosti na železnicích)
RU	Railway Undertaking (Provozovatel drážní dopravy)
SAF	Safety (Bezpečnost)
SD	Státní dozor
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SMS	Safety management systém (System řízení bezpečnosti)
SO	Stavební objekt
SPB	Subjekt pro posuzování bezpečnosti
SRD	Single Rules Database (Databáze národních bezpečnostních pravidel)
SRV	Síť radiová vlaková
SSV	Stavební správa Východ
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDD	Train Drivers Directive (Směrnice strojvedoucích)
TEN-T	Trans-European Transport Networks (Transevropská dopravní síť)
TSI	Technical Specification for Interoperability (Technické specifikace pro interoperabilitu)
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UIC	FR: „Union Internationale des Chemins de fer – UIC“, AJ: „International Union of Railways“ (Mezinárodní železniční unie)
ÚNMZ	Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví
UTK	URZAD TRANSPORTU KOLEJOWEGO (Vnitrostátní bezpečnostní orgán v Polsku)
UTZ	Určená technická zařízení
UTZ/E	Určená technická zařízení elektrická

VB	Výpravní budova
ZPB	Zpráva o posouzení bezpečnosti
ŽP	Železniční přejezd
ŽST	Železniční stanice

ÚVOD

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, vstoupil v účinnost k 1. lednu 1995, kdy k tomuto datu také vznikl Drážní úřad. Cílem Drážního úřadu byl výkon činnosti drážního správního úřadu v oblasti železnice. Po vstupu České republiky do Evropské unie a postupným přejímáním evropského práva do české legislativy se činnost Drážního úřadu postupně rozšiřovala a v současné době plní roli vnitrostátního bezpečnostního úřadu v České republice pro oblast železnice. Jedním z úkolů úřadu je zpracování výroční zprávy o činnosti za rok 2024, která obsahuje informace o:

- a) Vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu společných bezpečnostních ukazatelů (dále jen „CSI“), na úrovni České republiky.
- b) Důležitých změnách v právních předpisech týkajících se bezpečnosti železnic.
- c) Vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti a schvalování z hlediska bezpečnosti.
- d) Výsledcích a zkušenostech týkajících se dohledu nad provozovateli dráhy a dopravci, včetně počtu a výsledků kontrol a auditů.
- e) Výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle článku 15 směrnice 2016/798.
- f) Zkušenostech dopravců a provozovatelů drah s uplatňováním příslušných CSM.

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

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici za uplynulé období roku 2024.

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

Celkový počet dopravců, kteří mohli v roce 2024 provozovat drážní dopravu na celostátní, nebo regionální dráze, činil 141 (96 českých, 15 zahraničních a 30 provozujících dopravu pouze do pohraniční přechodové stanice). Zde Drážní úřad vnímá určité zvyšování počtu nových dopravců. Drážní úřad udělil v roce 2024 celkem 4 licence k provozování drážní dopravy na celostátní nebo regionální dráze.

Organizační schéma Drážního úřadu je uvedeno v příloze D.

Vyroční zpráva o bezpečnosti je vypracována v českém jazyce a je zveřejněna na webových stránkách Drážního úřadu (<https://du.gov.cz/>) a dále na stránkách Evropské agentury pro železnici (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/AnnualReport/search_results.aspx).

1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE

1.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2024 své vytyčené cíle v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti.

V roce 2025 má Drážní úřad v plánu pokračovat v činnosti přípravy společných bezpečnostních cílů ve smyslu § 55 odst. 5 zákona o dráhách a také řešit problematiku počtu mimořádných událostí.

1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY

Na síti ČR se neustále zvyšuje počet projetých návěstí zakazujících jízdu. Každá takováto situace může vést k tragické nehodě a hlavním cílem Drážního úřadu je provést takové úkony, které budou předpokladem ke snížení počtu projetých návěstí zakazujících jízdu:

- Co nejrychlejší zavedení provozu zabezpečovacího systému ETCS.
- Trestání strojvedoucích při každém projetí, tzn. alespoň napomenutí.
- Systémové проверки dopravců se zaměřením na hledání příčin projetých zákazů.
- Systémové проверки manažera infrastruktury na kritická místa.
- Dotazníkové šetření strojvedoucích.

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

- A. Dlouhodobě probíhá modernizace tranzitních železničních koridorů a dalších tratí zařazených do systému TEN-T, železničních uzlů a modernizace ostatních tratí zařazených do evropského železničního systému. Modernizace tranzitních železničních koridorů v ČR spadá pod působnost SŽ. Práce probíhají i na zrychlení průjezdu některých železničních uzlů a tratí zařazených do systému TEN-T. Na těchto tratích je zajišťována interoperabilita, kdy se jedná především o výstavbu digitálního rádiového systému GSM-R. V rámci čerpání investic byly využity dotace z prostředků SFDI, OPD a fondů EU.
- B. V rámci evropských standardů je realizována implementace GSM-R a ETCS podle implementačního plánu ERTMS. Systém ETCS již byl aplikován na několika tratích a aplikace na další traťové úseky jsou již v přípravě. Drážní úřad jako bezpečnostní autorita pro železnici vytvořil pracovní skupinu ETCS s cílem naplnit plány NIP a zahájit výhradní provoz na plánovaných koridorech pod dohledem ETCS k 01. 01. 2025. Zkušební provoz v průběhu roku 2024 ukázal nejednotnost a nedostatky na instalacích zařízení ETCS. Zástupci Drážního úřadu podnikli kroky vůči ERA a EK, aby upozornili na nedostatky v zástavbách ETCS.

- C. Investice, které byly vynakládány do opravy železniční dopravní cesty, měly za cíl zvýšit traťovou rychlost. Zahrnovaly především oblasti výměny železničního svršku, zvýšení úrovně zabezpečení přejezdů, opravy mostů a propustků, dále probíhaly opravy nástupišť a osvětlení zastávek.
- D. Dalšími významnými investičními prvky byly investice do rozvoje příměstské dopravy a integrovaných dopravních systémů. Velký zřetel se věnuje problematice zabezpečení přejezdů a bezpečnosti cestujících jak za jízdy vlaku, tak v železničních stanicích a zastávkách.
- E. S účinností od 01.01.2024 byl zřízen specializovaný stavební úřad DESÚ, a tím byly odděleny činnosti Drážního úřadu na stavbách od činností na dráhách. Je tak zajištěno, aby procesy na stavbách byly posuzovány nezávisle od procesů na schvalování drážní dopravy.
- F. Je posilována funkce Evropské agentury pro železnice (ERA), která zavedla jednotné povolení typu vozidla a jednotné osvědčení o bezpečnosti železničních podniků.
- G. Postupně i nadále máme za cíl dosahovat celoodvětvového přístupu k osvědčení o bezpečnosti v odvětví železniční dopravy na základě stávajících přístupů provozovatelů infrastruktury a železničních podniků v rámci evropské normy.
- H. Průběžně je posilována úloha Evropské agentury pro železnice v oblasti bezpečnosti železniční dopravy, zejména pokud jde o její dohled nad národními bezpečnostními opatřeními přijatými vnitrostátními bezpečnostními orgány a jejich postupnou harmonizací.
- I. Zjednodušují se pravidla pro intermodální přepravu nebezpečného zboží za účelem zajištění interoperability mezi různými druhy dopravy.
- J. Z důvodu dlouhodobě vyššího počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech, vyplývajících z analýzy mimořádných událostí, pokračovaly i v roce 2024 ze stran některých provozovatelů dráhy, dopravců a nezávislých státních institucí (např. Drážní inspekce) preventivní programy pro bezpečné chování veřejnosti na železničních přejezdech.

Je nutné podotknout, že vyšší počet nehod na železničních přejezdech je třeba spatřovat i v důsledku stále se zvyšujícího nárůstu objemu silniční dopravy. A i když je odpovědnost za vznik nehod téměř vždy na straně řidičů silničních vozidel, je této problematice ze strany provozovatelů dráhy, Ministerstva dopravy, Drážního úřadu i ostatních institucí věnována značná pozornost s cílem snižování počtu úrovnových železničních přejezdů a vybavování železničních přejezdů vyšším stupněm zabezpečení.

1.3 SHRUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI

Během kontrolní činnosti prováděné v rámci státních dozorů, komplexních dozorů u dopravců a provozovatelů dráhy celostátní nebo drah regionálních, nebyly zjištěny zásadní

nebo systémové nedostatky mající bezprostřední vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ

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

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

Drážní úřad si pro další období vytyčil tyto hlavní priority:

- Rozšiřovat zabezpečení ETCS na vozidla a infrastrukturu.
- Zajistit kompatibilitu historických vozidel na zabezpečené infrastruktuře s ETCS.
- Průběžně analyzovat závěry z vykonaných státních dozorů a bezpečnostních doporučení, které vydává Drážní inspekce jako výsledek z šetření mimořádných událostí, s cílem zobecnit rizikové události a místa a následně zajistit příslušné úpravy předpisů, norem a technologických postupů.
- Analyzovat výskyt mimořádných událostí a na základě následných státních dozorů stanovit bezpečnostní doporučení k omezení jejich výskytu (projetá návěšt stůj, nehody na přejezdech).
- Ověřovat technický stav drážních vozidel a předepsané technické kontroly a revize UTZ u hnacích a tažených drážních vozidel u dopravců.
- Provádět audity u držitelů ECM na systém provádění údržby s cílem jeho ověření a fungování podle prováděcího nařízení 2016/779.
- Udržet trend zvyšování počtu výkonů státních dozorů.
- Uzavřít dohody s dalšími NSA – Německo (EBA) a Rakousko.
- Digitalizovat agendy Drážního úřadu.
- S ohledem na výsledky šetření k nehodě lanovky v roce 2021, zavést opatření a zvýšit kontroly LD.

2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI

2.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ

Ve smyslu směrnice 2016/798, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod, která byla do české legislativy transponována vyhláškou 376/2006, bylo v roce 2024 zaevidováno celkem:

- 72 nehod.
- 44 nehod s vážnými následky na zdraví osob.
- 24 usmrčených osob.

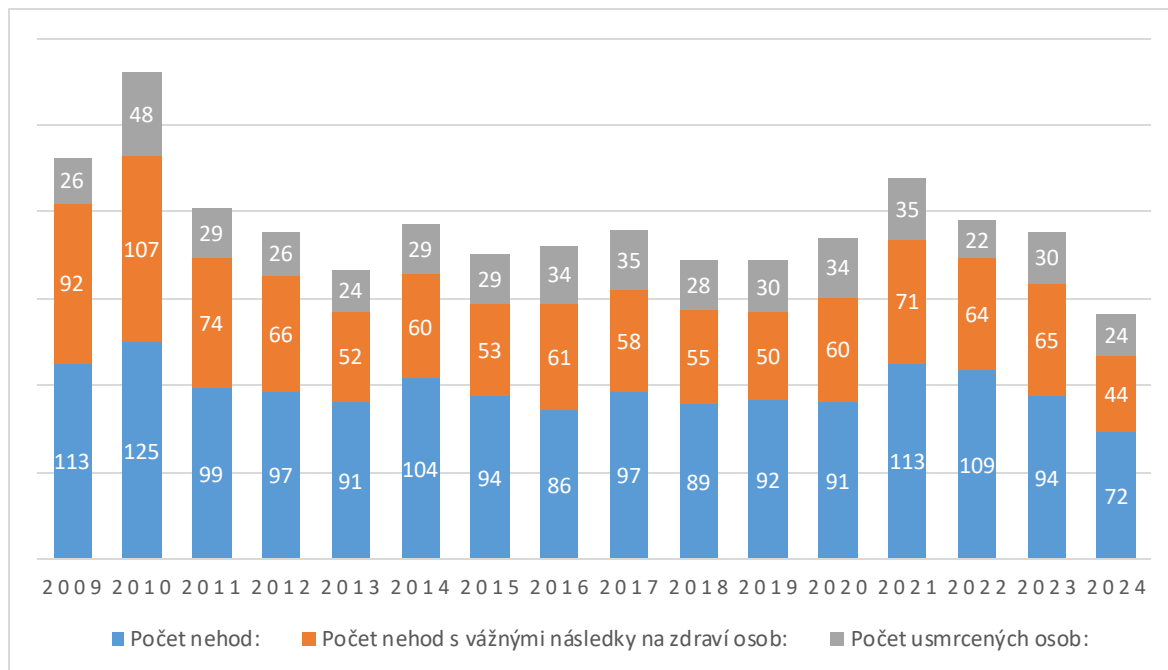
V Tabulce 1 jsou uvedeny nejdůležitější ukazatele za sledované období.

TABULKA 1 - ANALÝZA VŠEOBECNÉHO TRENDU

	Počet nehod:	Počet nehod s vážnými následky na zdraví osob:	Počet usmrčených osob:
2009	113	92	26
2010	125	107	48
2011	99	74	29
2012	97	66	26
2013	91	52	24
2014	104	60	29
2015	94	53	29
2016	86	61	34
2017	97	58	35
2018	89	55	28
2019	92	50	30
2020	91	60	34
2021	113	71	35
2022	109	64	22
2023	94	65	30
2024	72	44	24

Poznámka: Podklady jsou získány z výročních zpráv, které byly předloženy provozovateli celostátních drah nebo regionálních drah podle § 22 odst. 2 písm. j) zákona o dráhách ke dni 31. května 2025. Podrobný přehled o nehodách za rok 2024 je v Příloze A, který je nedílnou součástí této zprávy.

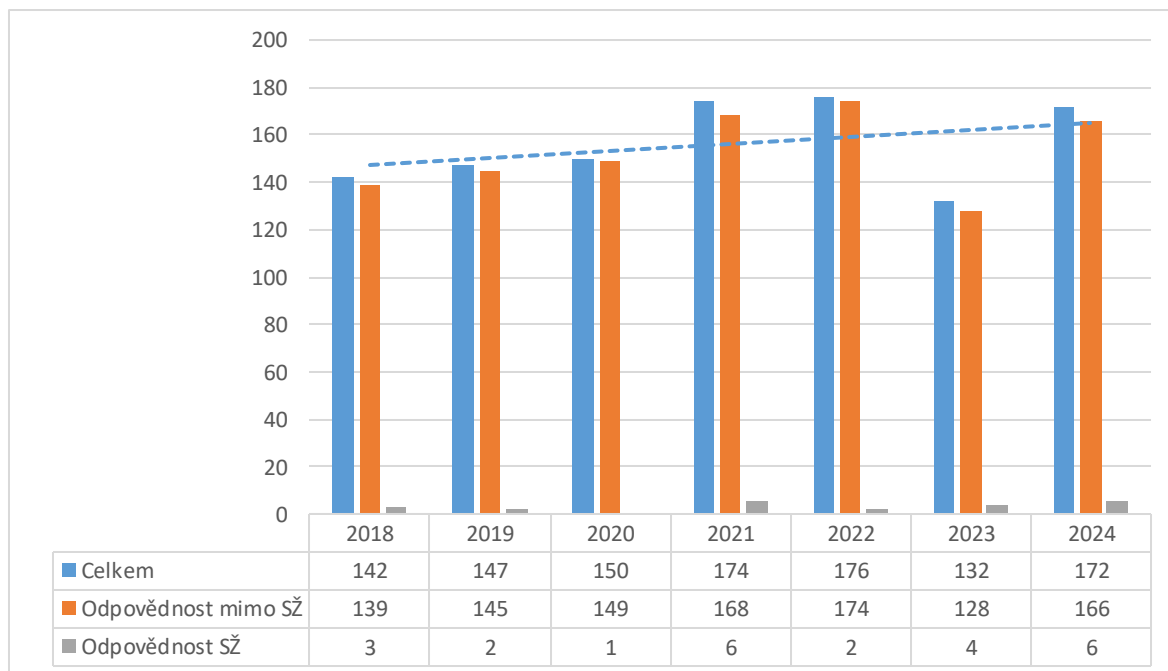
GRAF 1 – POČET NEHOD, USMRČENÝCH OSOB A VÁŽNĚ ZRANĚNÝCH OSOB ZA SLEDOVANÉ OBDOBÍ



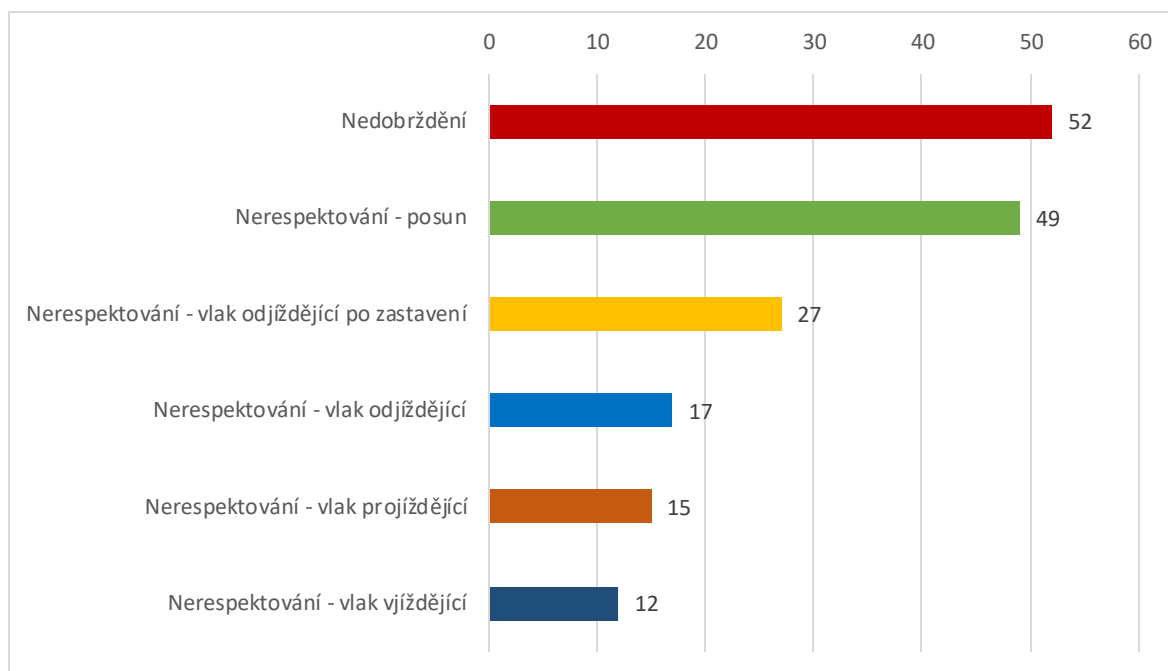
Z analýzy dat vyplývá, že z dlouhodobého hlediska došlo ke snížení počtu nehod v porovnání s předchozími roky. Při nehodách podle definic uvedených ve směrnici 2016/798, bylo usmrceno 24 osob (s vyloučením sebevražd) a vážně zraněno bylo 44 osob.

V roce 2024 na dráhách provozovaných Správou železnic, státní organizace je celkem evidováno 172 MU – nedovolených jízd drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu. Porovnáním s předchozím obdobím se jedná o podobný výsledek jako v letech 2021 a 2022.

GRAF 2 – NEDOVOLENÝCH JÍZD DV ZA NÁVĚSTIDLA ZAKAZUJÍCÍ JÍZDU V LETECH 2018 AŽ 2024

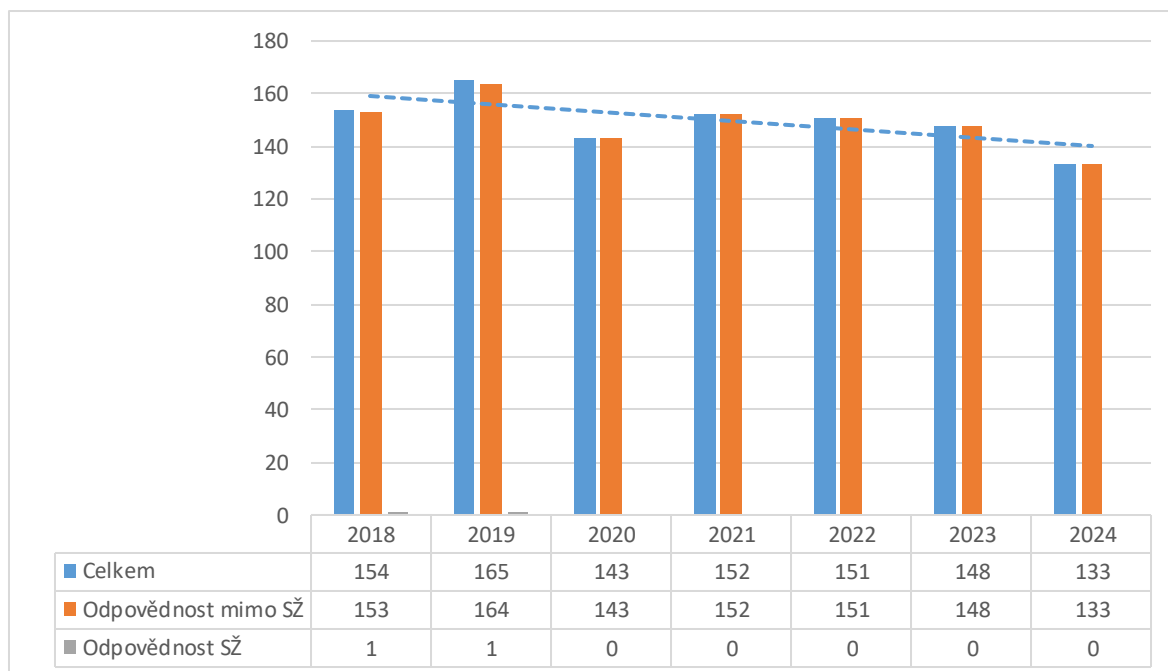


GRAF 3 – NEDOVOLENÝCH JÍZD DV ZA NÁVĚŠTIDLA ZAKAZUJÍCÍ JÍZDU V ROCE 2024 PODLE DŮVODU PROJETÍ



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

GRAF 4 – STŘETNUTÍ NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH V LETECH 2018 AŽ 2024 NA SÍTI SŽ



Z analýzy dat vyplývá, že vina za střetnutí drážních vozidel s účastníky silničního provozu na železničních přejezdech je téměř vždy na straně řidičů silničních vozidel. V této kategorii je evidováno celkem 133 MU. Porovnáním s předchozím rokem se jedná o snížení počtu MU o 15 případů.

TABULKA 2 – STŘETNUTÍ NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH V ROCE 2024 PODLE JEJICH ZABEZPEČENÍ (SŽ)

2024	Počet MU	Výstražné kříže	PZS bez závor	PZS se závorami	PZM
MU	133	41	66	26	0
usmrceno	27	4	12	11	0
zraněno	86	20	34	32	0

2.2 VÝVOJ TRENDŮ SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH UKAZATELŮ

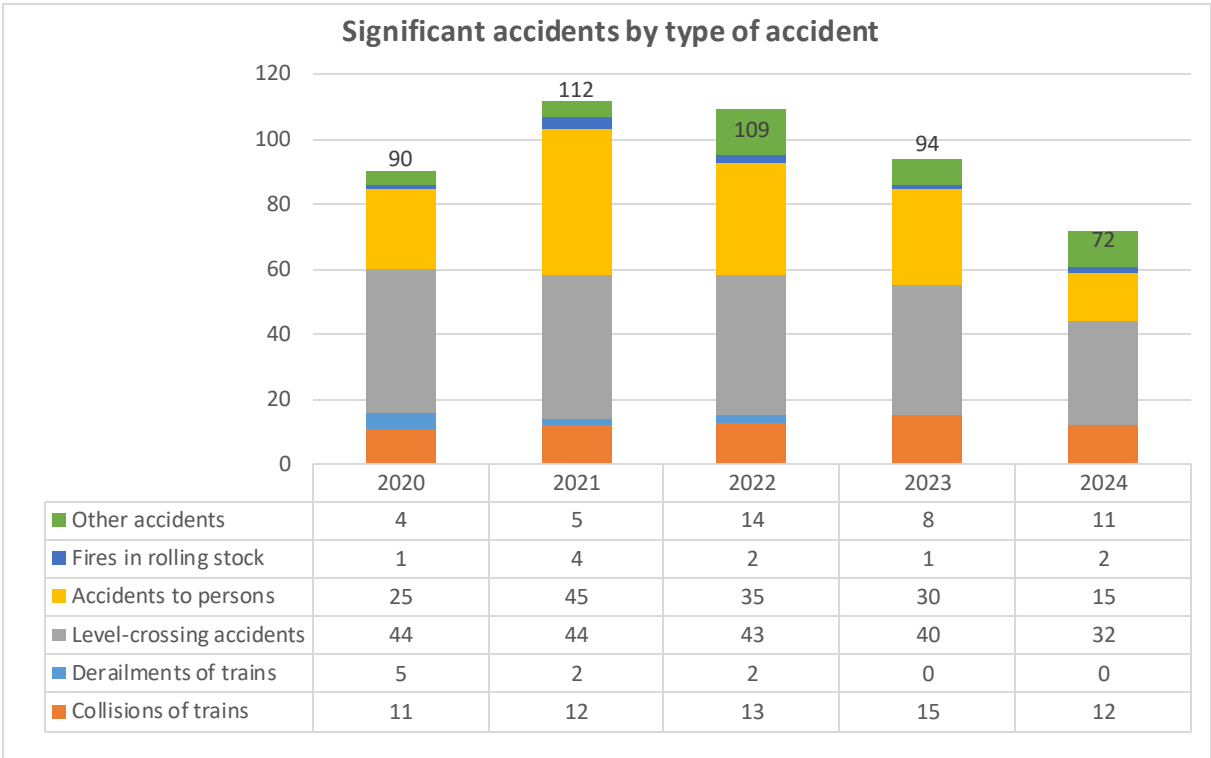
S cílem usnadnit posuzování stupně dosažení CST a k zajištění sledování obecného vývoje bezpečnosti železnic shromažďuje Česká republika informace o CSI prostřednictvím výročních zpráv Drážního úřadu podle článku 19 a přílohy I směrnice 2016/798. Výsledné CSI, které jsou posílány za každý uplynulý kalendářní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

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

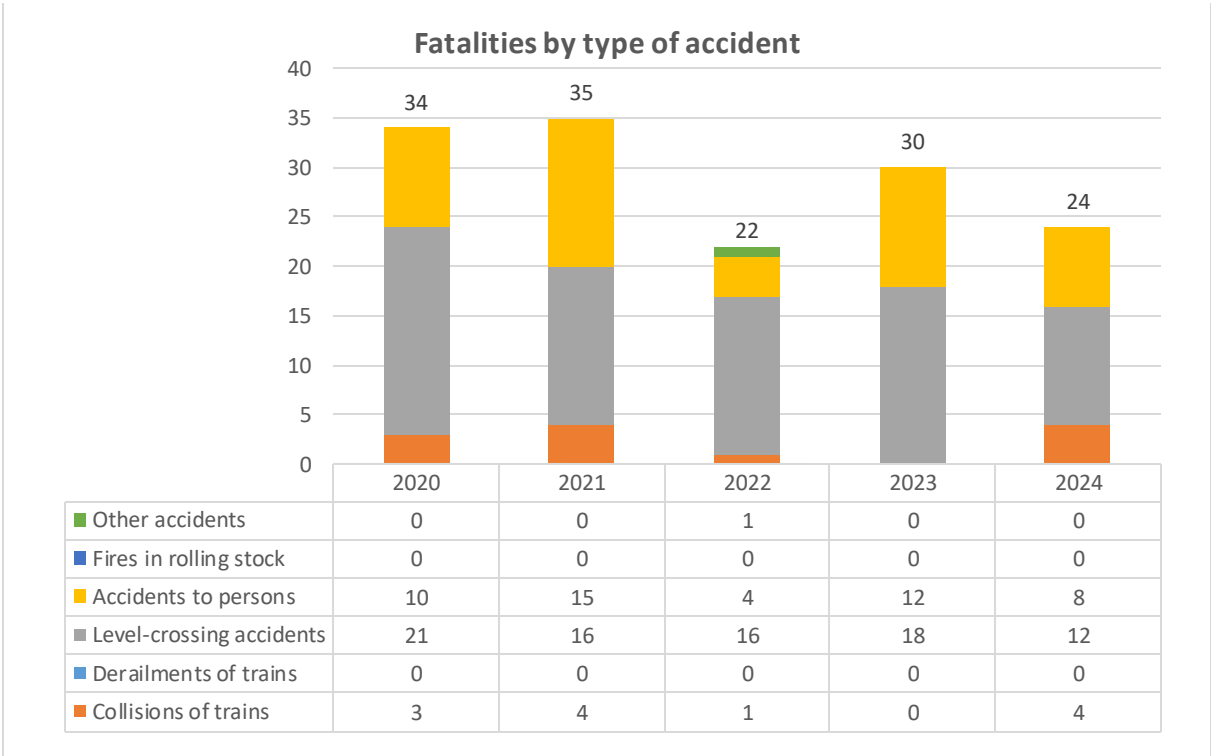
TABULKA 3 – PŘEKLAD ODBORNÝCH POJMŮ PODLE SMĚRNICE 2016/798

Collisions of trains	Srážka vlaku s drážním vozidlem
Derailments of trains	Vykolejení vlaku
Level-crossing accidents	Nehody na úrovňových přejezdech
Accidents to persons	Nehody osob
Fires in rolling stock	Požár nebo výbuch v drážním vozidle
Other accidents	Jiné nehody
Passengers	Cestující
Employees	Zaměstnanci
Level-crossing users	Uživatelé úrovňových přejezdů
Unauthorised persons	Nepovolané osoby
Other persons	Jiné osoby

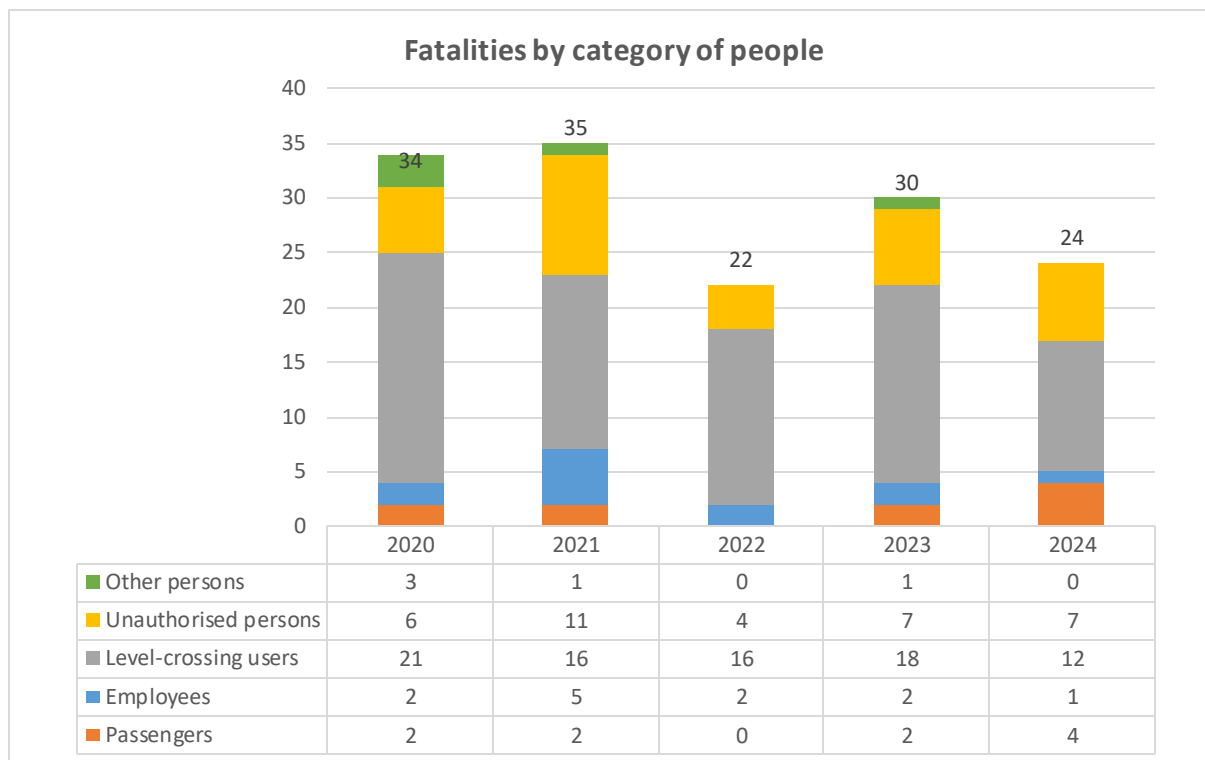
GRAF 5 – CELKOVÝ POČET TĚŽKÝCH NEHOD ROZDĚLENÝ DO NÁSLEDUJÍCÍCH KATEGORIÍ NEHOD



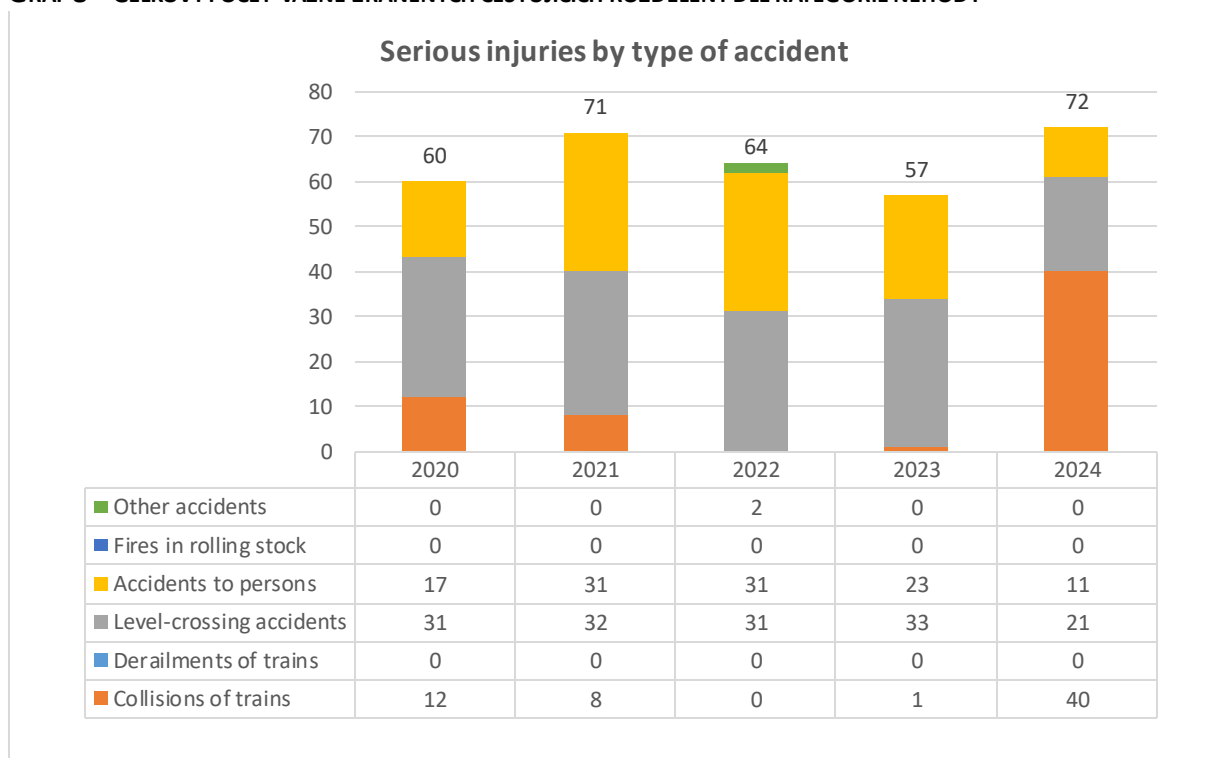
GRAF 6 – CELKOVÝ POČET USMRČENÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE NEHODY



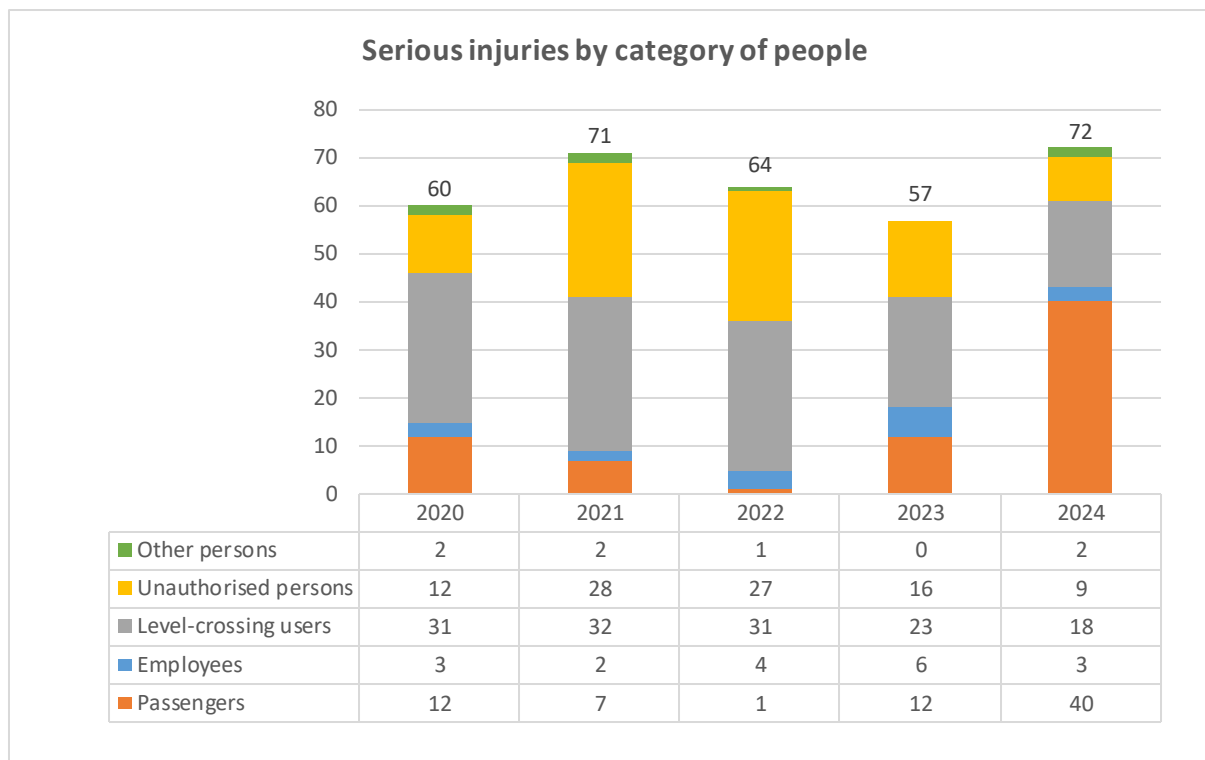
GRAF 7 – CELKOVÝ POČET USMRČENÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE OSOB



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



GRAF 9 – CELKOVÝ POČET VÁŽNĚ ZRANĚNÝCH CESTUJÍCÍCH ROZDĚLENÝ DLE KATEGORIE OSOB



2.3 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ

1) Mimořádná událost ze dne 11.10.2022 na železničním přejezdu P7414 v km 3,779

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-3517/2022/DI ze dne 07.06.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 11.10.2022, na dráze železniční, kategorie regionální Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí v úseku mezi dopravnou D3 Střítež nad Bečvou a železniční stanicí Valašské Meziříčí, na železničním přejezdu P7414 v km 3,779.

Bezprostřední příčina:

- Nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P7414 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 14342, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčil se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Přispívající faktor:

- Nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina:

- Nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P7414 zabezpečeného v současné době přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným, o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.

Na základě výsledku vykonaného státního dozoru a projednání s Drážním úřadem zahrnula Správa železnic, státní organizace, požadované doplnění železničního přejezdu závorami do Plánu investic Správy železnic. Tato žádost byla schválena a zařazena na jednání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 14.11.2023. Realizace investiční akce se předpokládala v roce 2025.

Byla zahájena příprava investiční akce a byla rozpracována projektová dokumentace doplnění PZS o závorová břevna. Projektové práce byly v květnu roku 2024 přerušeny zadavatelem z důvodu projednání dalšího směřování technického řešení a prověření povolení dopravního napojení lokality přes železniční přejezd.

Dne 26.04.2024 proběhlo v místě železničního přejezdu P7414 jednání za účasti zástupců Policie České republiky, včetně dopravního inspektorátu, Ředitelství silnic a dálnic České republiky, zadavatele a vlastníka pozemků v lokalitě dopravně obsluhované přes přejezd. Z místního šetření vzešly podmiňující požadavky umožňující zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu, který je v nedostatečné vzdálenosti od frekventované silnice E442, I/35 ve vztahu k délce nákladních automobilů využívajících přejezd:

- Přestavba křižovatky s odsunem od přejezdu a její rozšíření o samostatné odbočovací jízdní pruhy.
- Zřízení světelného zabezpečovacího zařízení (SZZ) na této křižovatce a sousední křižovatce na Hrachovec včetně provázání SZZ se přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným P7414.

Správa železnic, státní organizace, prověřila možnosti povolení změny dopravního napojení pozemní komunikace vedoucí přes železniční přejezd s příslušnými orgány státní správy a na základě výsledku tohoto šetření zajistí zpracování studie, která bude podkladem pro projednání přijatého technického řešení přestavby a zabezpečení křižovatky včetně doplnění závor na železničním přejezdu P7414 s příslušnými zúčastněnými subjekty, dále pro stanovení finančních nákladů záměru a zejména pak pro případné pokračování projektové přípravy.

Bezpečnostní doporučení nebylo realizováno, je ve fázi přípravy.

2) Mimořádná událost ze dne 26.10.2022 na železničním přejezdu P6309 v km 11,019

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-3716/2022/DI ze dne 08. 06. 2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 26.10.2022, na dráze železniční, kategorie

regionální Tábor - Bechyně v úseku mezi dopravními D3 Malšice a Sudoměřice u Bechyně, železničním přejezdu P6309 v km 11,019.

Bezprostřední příčina:

- Nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P6309 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 28422, způsobené jednáním řidiče osobního automobilu, který se nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Přispívající faktor:

- Nebyl Drážní inspekci zjištěn.

Systémová příčina:

- Nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- **Přijetí opatření, které zajistí zabezpečení železničního přejezdu P6309 světelným zabezpečovacím zařízením doplněným o závorová břevna.**

Přijetí bezpečnostního opatření plně závisí na finančních možnostech provozovatele dráhy, resp. přidělení finančních prostředků na zpracování dokumentace a realizaci stavby, současně se jedná o proces, který je nejen finančně, ale i časově velmi náročný. Provozovatel dráhy – Správa železnic, státní organizace, proto přistoupil na rychlé řešení, a na základě jeho žádosti vydal Městský úřad dne 9.9.2024 pod č.j. METAB 50671/2024/Od/VPec opatření obecné povahy, kterým byla stanovena místní úprava provozu na účelové komunikaci na pozemku p.č. 1177 v k.ú. Čenkov u Malšic, která vede souběžně s železniční tratí a vyúsťuje na silnici, vedoucí přes přejezd, na kterou se napojuje těsně před přejezdem. Na veřejně přístupné účelové komunikaci byla osazena dopravní značka B24a „Zákaz odbočování vpravo“ z důvodu zvýšení bezpečnosti železničního přejezdu P6309.

Drážní úřad má za to, že osazením dopravní značky B24a je při respektování pravidel provozu na pozemní komunikaci účastníky provozu na pozemní komunikaci vyloučena možnost vjetí na přejezd ze souběžné komunikace v době, kdy se k němu bude blížit vlak.

Bezpečnostní doporučení nebylo doposud realizováno.

3) Mimořádná událost ze dne 27.06.2022 v železniční stanici Bohumín

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-2210/2022/DI ze dne 16. 06. 2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 27.06.2022 na dráze železniční, kategorie celostátní Bohumín – Prosenice, v železniční stanici Bohumín, střední zhlaví, km 275,453.

Bezprostřední příčiny:

- Nerespektování navěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L2 železniční stanice Bohumín osobou řídící drážní vozidlo vlaku Ex (SC) 516 zapříčiněna jejím pochybením,

které se projevilo nedovoleným uvedením vlaku do pohybu, aniž by byl vlak Ex (SC) 516 ze železniční stanice Bohumín vypraven.

- Nezajištění provedení orientační dechové zkoušky na požití alkoholu u osoby řídící drážní vozidlo vlaku Ex (SC) 516, která nastoupila pozdě na výkon práce (směnu), nadřízeným zaměstnancem ve směně.

Příspěvající faktor:

- Nástup osoby řídící drážní vozidlo vlaku Ex (SC) 516 na výkon práce (směnu) pod vlivem alkoholických nápojů, ve stavu střední opilosti.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- Přijetí opatření, které zajistí, aby:
 - *vlastníci a provozovatelé drah železničních nadále v maximální možné míře rozšiřovali traťovou část vlakového zabezpečovače evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS;*
Minimálně na síti TEN-T pak Drážní inspekce doporučuje co nejdříve a co nejsouvisleji implementovat evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS úrovně L2 umožňující mód „Plný dohled“ (Full Supervision) a tento plný dohled v maximální možné míře využívat tak, aby i výchozí vlaky mýjely odjezdová nebo cestová návěstidla dopraven již v tomto režimu;
 - *jízda drážních vozidel byla na infrastruktuře vybavené traťovou částí vlakového zabezpečovače evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS realizována v maximální možné míře s aktivní i mobilní částí vlakového zabezpečovače evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS v příslušném módu;*
 - *byl minimalizován takový způsob obsluhy mobilní části vlakového zabezpečovače evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS (restartování mobilní části ETCS, její přepínání do modu Izolace atp.), který by způsobil ztrátu informace o poloze, a to obecně jednak spolehlivosti zařízení, ale také technologickým postupy provozovatelů drah a jednotnými technologickými postupy dopravců a důslednou kontrolní činností nad jejich dodržováním.*
- Přijetí opatření, které do doby provozu vlaků pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS zajistí doplnění chybějící bezpečnostní pojistky (prvku) v podobě výpravčího, jenž v minulosti vypravoval vlak s přepravou Cestujících stojící v prostoru určeném pro nástup a výstup cestujících navěstí „Odjezd“ (písemným rozkazem, telekomunikačním zařízením nebo ústním rozkazem), buďto technickým opatřením nebo jiným způsobem, přičemž za stávajícího systému provozování dráhy a drážní dopravy se jako nejvýhodnější a nejsnadněji proveditelné jeví ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky rozšíření znění vyhlášky č. 173/1995, o povinnost osoby řídící vlakový doprovod u vlaku s přepravou cestujících nebo první osoby vlakového doprovodu od předního čela vlaku dát osobě řídící drážní vozidlo (dále také strojvedoucí) návěst „Souhlas k odjezdu“ až po splnění jedné z níže uvedených podmínek, tedy poté, kdy:
 - *se pohledem nebo jiným způsobem (např. dotazem u osoby řídící drážní vozidlo) přesvědčila, že příslušné hlavní návěstidlo platné pro odjezd konkrétního vlaku dovoluje svou návěstí jízdu vlaku;*

- dotazem u osoby řídící drážní vozidlo zjistila, že jízda vlaku kolem hlavního návěstidla nedovolující svou návěstí jízdu vlaku byla provozovatelem dráhy dovolena jiným způsobem, a to vč. stanovených podmínek, nebo že osoba řídící drážní vozidlo dostala od osoby řídící drážní dopravu v dané dopravně svolení k posunu (např. pro popotažení vlaku nebo pro přestavění vlaku formou posunu);
- dotazem u osoby řídící drážní vozidlo ověřila způsob dovolení jízdy vlaku kolem příslušného hlavního návěstidla v případě, kdy jeho návěstní znaky nejsou z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících z jakéhokoliv důvodu viditelné, a to vč. provozovatelem dráhy stanovených podmínek. Tedy, aby ověření, zda provozovatel dráhy dovolil jízdu (odjezd) daného vlaku, provedla vedle strojvedoucího také další odborně způsobilá osoba dopravce (člen doprovodu vlaku), čímž bude vytvořena bezpečnostní pojistka, jež sníží riziko chyby (omylu) strojvedoucího.

Drážní úřad vydal dne 25.06.2024 opatření, kterým provozovatelům a dopravcům uložil přijmout opatření pro urychlení prací na zavedení evropského vlakového zabezpečovače (ETCS) do provozu. Pravidelně organizuje pracovní skupinu na zavedení mobilní i traťové části ETCS, taktéž schvaluje instalaci ETCS na drážních vozidlech.

Drážní úřad současně konstatuje, že železniční koridor mezi stanicemi Bohumín a Prosenice přešel do výhradního provozu pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) dnem 01.01.2025.

Bezpečnostní doporučení je v této části průběžně realizováno.

K bezpečnostnímu doporučení v podobě zakotvení technologických pravidel provozování drážní dopravy změnou vyhlášky č. 173/1995, Drážní úřad uvádí následující. Jak plyne z příslušných ustanovení nařízení 2019/773, zejména pak bodů 4.4.1 a 4.4.2 přílohy, dodatku B2, potažmo dodatku I, je namístě, aby technologický postup členů doprovodu vlaku (zde konkrétně vlakové čtyry) byl upraven, nestanoví-li tak přímo TSI OPE, v rámci systému zajišťování bezpečnosti každého provozovatele drážní dopravy. Tento provozovatel drážní dopravy v návaznosti na řádnou aplikaci společných bezpečnostních metod zvolí takovou úpravu, jež povede k eliminaci rizik plynoucích z předmětného jednání. Tento závěr je o to významnější v situaci, kdy řada provozovatelů drážní dopravy provozuje vlaky osobní dopravy bez členů vlakové čtyry, popř. toliko s pomocnými zaměstnanci ve smyslu bodu 4.6.4 přílohy TSI OPE, jakož i s poukazem na skutečnost, že dané bezpečnostní doporučení nevede k usměrnění rizik, jež souvisí s dalšími provozními okolnostmi, jež mohou nastat (např. při odjezdu vlaku s přepravou cestujících ze stanice, ve které není výprava vlaku dovolena návěstí hlavního návěstidla aj.).

Bezpečnostní doporučení je fakticky realizováno aplikací společných bezpečnostních metod.

4) Mimořádná událost ze dne 24.07.2022 Otrokovice – Vizovice, železniční přejezd P8232

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-2523/2022/DI ze dne 01. 08. 2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích

šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 24.07.2022 na dráze železniční, kategorie celostátní Zlín střed – Otrokovice, mezi železničními stanicemi Zlín-Malenovice a Zlín střed na železničním přejezdu P8232 v km 6,557.

Bezprostřední příčiny:

- Porucha světelného signalizačního zařízení křižovatky, v jejímž důsledku nebyla řízena světelnými signály, jako základního bezpečnostního prvku pro zajištění bezpečnosti na železničním přejezdu P8232 ležícím v křižovatce.
- Jednání řidiče osobního automobilu, který plnil v důsledku poruchy světelného signalizačního zařízení a neřízení křižovatky světelnými signály současně několik povinností pro bezpečné odbočení vlevo a včas nezaznamenal a nereagoval na omezeně viditelnou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Příspěvající faktor:

- Udělení výjimky ze závazného ustanovení článku 4.2.1. normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, platné od února roku 1993, ve znění změny č. 1 z dubna 1996, Ministerstvem dopravy a spojů ČR, na jejímž základě bylo povoleno užívání stavby železničního přejezdu P8232 stavebníkovi, jejíž znění je chybné a nerespektuje skutečnost, že místem protínání komunikací je dopravně-stavební celek s názvem „křižovatka“ a hranice křižovatky musí být od nebezpečného pásma železničního přejezdu vzdálena na normou požadovanou nebo výjimkou upravenou vzdálenost.
- Nespolehlivý způsob přenosu informací o poruše světelného signalizačního zařízení křižovatky k zaměstnanci servisní organizace, včetně absence priorit pro jejich odstraňování z pohledu ohrožení řidičů silničních vozidel na železničním přejezdu P8232 v době trvání zmíněné poruchy.

Systémová příčina:

Povolení užívání stavby železničního přejezdu P8232 na základě výjimky Ministerstva dopravy a spojů ČR, na jejímž základě bylo povoleno užívání stavby železničního přejezdu P8232 stavebníkovi a která obsahuje v praxi nerealizovatelnou podmínku, že světelné signalizační zařízení křižovatky bude trvale v provozu a žluté přerušované světlo nebude používáno a bezpečnostně neřeší provedení přenosu informace o nefunkčním světelném signalizačním zařízení křižovatky k provozovateli dráhy pro přijímání opatření k zajištění bezpečnosti na železničním přejezdu P8232.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- Přijmout účinná opatření pro eliminaci rizika vzniku mimořádné události na železničním přejezdu P8232 v době, kdy není funkční základní bezpečnostní prvek zajišťující bezpečnost, kterým je světelné signalizační zařízení křižovatky v bezporuchovém stavu.
- Provedení kontroly na všech železničních přejezdech zabezpečených světelným zabezpečovacím zařízením bez závor přilehlých ke křižovatkám, s elektricky provázanými

závislostmi se světelným signalizačním zařízením křižovatky, se zaměřením na zjištění stavu nejdůležitějších bezpečnostních parametrů dle ustanovení § 6 odst. 1 zákona, o dráhách a § 4 odst. 7 přílohy 5 vyhlášky č. 177/1995, důležitých pro zajištění bezpečnosti na přejezdech v době nefunkčního světelného signalizačního zařízení křižovatek.

Na základě výsledku společných jednání zástupců Drážního úřadu, provozovatele dráhy, města Zlína a Policie ČR byly dne 23.01.2023 na přejezdu vyměněny dopravní značky A32a Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný za značky na zvýrazněném retroreflexním podkladu stejné velikosti. Výstražné kříže větších rozměrů, které jsou v současnosti používány, nemohly být osazeny, protože by zasahovaly do vymezené části průjezdního prostoru pozemní komunikace.

V září 2023 pak byla provedena místní úprava vodorovného dopravního značení DZ č. V 2b (vedení jízdních pruhů v prostoru křižovatky).

Drážní úřad vydal dne 25.04.2019 rozhodnutí č.j. DUCR-22018/19/Sj, kterým **bylo rozhodnuto o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení dráhy s pozemní komunikací s evidenčním číslem P8232**. Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody a ČSN 34 2650 ed.2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdovým zařízením světelným s devíti výstražníky umístěnými na osmi stožárech výstražníků, s doplněním o celé závory, v rámci veřejně prospěšné stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“. Pro tuto stavbu bylo vydáno pravomocné stavební povolení s předpokládaným zahájením stavby na počátku roku 2026. V rámci stavby dojde i k úpravě přilehlé křižovatky.

Dle zjištění Drážního úřadu je vazba silniční světelné signalizace na přejezdové světelné zařízení zřízena na cca 15 přejezdech v rámci celé České republiky. Nejvíce vazeb je na přejezdech na trati Otrokovice – Vizovice (jedná se o P8223, P8226, P8398, P8229, P8232, P8235). Železniční trať prochází z větší části zastavěným územím v souběhu s vysoce frekventovanou pozemní komunikací. Tyto přejezdy budou nově zabezpečeny v rámci veřejně prospěšné stavby „Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice“, jak je uvedeno výše u přejezdu P8232. Současně na všech přejezdech, u nichž to je prostorově možné, jsou navrženy úpravy křižovatky, aby byla co nejvíce zvětšena vzdálenost hranice křižovatky od hranice nebezpečného pásma přejezdu, budou zřízeny nové chodníky, dělící ostrůvky v komunikaci mezi jízdními pruhy, zvýšen počet jízdních pruhů, budou zřízeny nové odbočovací pruhy atd. Výstražní kříže budou ve zvýrazněném provedení na žlutém reflexním podkladě.

Kontroly na přejezdech, zabezpečených světelným zabezpečovacím zařízením bez závor přilehlých ke křižovatkám, s elektricky provázanými závislostmi se světelným signalizačním zařízením křižovatky, se průběžně provádějí.

Bezpečnostní doporučení byla realizována.

5) Mimořádná událost ze dne 14.08.2020 vlečka KERACLAY Nehvizdy

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-2399/2020/DI ze dne 09.08.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 14.08.2020 na dráze železniční, kategorie vlečka, KERACLAY Nehvizdy, km 1,306 (ujetí skupiny odstavených vozů), km 0,105 (vykolejení drážních vozidel přes výkolejku), km 0,070 (železniční přejezd P3613 v železniční stanici Mstětice), km 0,057 (budova stavědla St.1 v železniční stanici Mstětice), km 0,039 (poškozený stožár trakčního vedení č.11), km 0,012 (poškozený stožár trakčního vedení č. 11A).

Bezprostřední příčina:

- Nedostatečné zajištění drážních vozidel proti ujetí.

Příspěvající faktor:

- Nebyl Drážní inspekci zjištěn.

Systémová příčina:

- Nezajištění bezpečnosti technologickými postupy provozovatele dráhy DBV-ITL, s. r. o., kdy stanovený počet požadovaných brzdících procent pro daný sklon koleje negarantoval zajištění vozidel proti ujetí.
- Nereflektování snížení brzdícího účinku ruční brzdy dlouhodobě odstavených drážních vozidel v jednotných technologických postupech dopravce ČD Cargo, a. s.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- Zajistit, aby byl z platných předpisů provozovatelů drah v maximální možné míře eliminován postup zajišťování vozidel proti ujetí pomocí brzdící váhy, minimálně aby byla přehodnocena požadovaná brzdící procenta pro jednotlivé intervaly sklonu kolejí, přičemž tyto hodnoty doporučujeme stanovit na základě širšího zkoumání dané problematiky.
- Zajistit, aby v případě vozů dlouhodobě odstavených bylo jednotnými technologickými postupy dopravců kompenzováno prokazatelné snížení brzdícího účinku, přičemž konkrétní hodnoty doporučujeme stanovit na základě širšího zkoumání dané problematiky.
- Zajistit, aby dopravce měl informaci o tom, zda jsou vozy uvedeny do provozu po dlouhodobém odstavení, a to i v případě, že jde o vozy převzaté od jiného dopravce, a to i zahraničního, **a v případě, že takovou informaci nemá, přistupoval k vozům jako k dlouhodobě odstaveným (viz předchozí bod bezpečnostního doporučení).**

Drážní úřad na základě poznatků Drážní inspekce a vydaného bezpečnostního doporučení vydal bezpečnostní opatření pod č.j. DUCR-37862/24/Le ze dne 24.07.2024 určené provozovatelům místních drah a vleček.

V případě provozovatelů celostátní nebo regionální dráhy Drážní úřad zohlednil skutečnost, že změnou legislativy již platí nařízení 2019/773, kde tato povinnost je pro tyto provozovatele stanovena. Z tohoto důvodu již další vlastní bezpečnostní opatření nevydal.

Drážní úřad na základě poznatků Drážní inspekce a vydaného bezpečnostního doporučení vydal bezpečnostní opatření pod č.j. DUCR-37866/24/Le ze dne 24.07.2024 určené provozovatelům drážní dopravy celostátní dráze, regionálních a místních dráhách, vlečkách a styku vzájemně zaústěných drah v obvodech přilehlých železničních stanic k těmto dráhám.

Drážní úřad v návaznosti na vydaná bezpečnostní doporučení ve spojení s revizí technické specifikace pro interoperabilitu „nákladní vozy“ současně publikoval revizi 1 metodického pokynu ke stanovení brzdícího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla, a to dokumentem ze dne 26.03.2024, č. j. DUCR-60946/21/Pr.

Důvodem této změny je rozšířené používání nekovových brzdících špalíků na vozech, kdy průběh součinitele tření špalík-kolo nekovových brzdových špalíků při nízkých rychlostech a zejména pak u stojícího vozu je od litinových špalíků odlišný.

Bezpečnostní doporučení byla realizována.

6) Mimořádná událost ze dne 15.09.2022 v žst. Hoštejn

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-3125/2022/DI ze dne 31.08.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 15.09.2022 na dráze železniční, kategorie celostátní na trati Přerov – Česká Třebová v železniční stanici Hoštejn, odjezdové návěstidlo L2 v km 31,257 – nezajištěná jízda Ex 512 proti vlaku Os 6775 v železniční stanici Hoštejn.

Bezprostřední příčina:

- Povolení jízdy vlaku Ex 512 na přivolávací návěst po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě z 2. staniční koleje železniční stanice Hoštejn směrem na 1. traťovou kolej do železniční stanice Krasíkov obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775.

Přispívající faktor:

- Nezrušení nouzových závěrů výhybek č. 15 a 16 v železniční stanici Hoštejn přestavených do odbočného směru po předchozí jízdě vlaků.

Systémová příčina:

- Nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- V přiměřeném časovém horizontu (s ohledem na dobu trvání vývoje a schvalovacího procesu) zajistit u staničních zabezpečovacích zařízení ovládaných prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště znemožnění postavení obsluhujícím zaměstnancem zadané nouzové vlakové cesty a informování podmínkách bránících postavení nouzové

vlakové cesty (např. štítkem upozorňujícím na chybnou obsluhu), a to v případech, kdy by mělo dojít:

- *k jízdě vlaku na jinou než obsluhujícím zaměstnancem zvolenou kolej;*
 - *k jízdě drážních vozidel proti sobě na téže koleji;*
 - *popř. i v dalších odůvodněných případech na základě analýzy provedené provozovatelem dráhy (např. kdyby mělo drážní vozidlo dojet k přejezdu dříve, než uplyne přibližovací doba).*
- Jako adekvátní doplnění předchozího bezpečnostního doporučení pro opačnou posloupnost stavění jednotlivých cest současně zajistit u těchto zařízení znemožnění postavení vlakové cesty na kolej, na kterou je zároveň postavena protisměrná nouzová vlaková cesta nebo nouzová posunová cesta.
 - Do doby realizace prvního výše uvedeného bezpečnostního doporučení zvážit u těchto zařízení nastavení prioritizace zobrazení na zadávacím počítači jednotného obslužného pracoviště tak, že by během zobrazení rizikové stránky v reliéfu kolejiště nebyly zvýrazněny přerušovaným červeným podbarvením takové prvky z této rizikové stránky, které jsou označeny varovným štítkem (zavádí a ruší se povel „STIT“) nebo štítkem kolejové výluky (zavádí a ruší se povel „VYL“), a obsluhující zaměstnanec je tak na ně již jiným způsobem upozorňován (obsluhující zaměstnanec tyto prvky označil s vědomím nutnosti u nich zajišťovat splnění nesplněných podmínek náhradním způsobem).

Dále zajistit u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace:

- Úpravu znění čl. 404 vnitřního předpisu SŽ D1 o doplnění textu ukládajícího výpravčímu oprávněnému k zahájení výluky na tratích a v dopravních dálkově řízených s DOZ povinnost ohlásit zahájení výluky též výlukou dotčeným zaměstnancům dopravní služby v obsazených dopravních.
- Přijetí takového opatření, které zamezí neoprávněnému používání zaměstnaneckých personálních identifikačních karet (tedy bezpečnostního prvku nezbytného pro obsluhu zabezpečovacího zařízení) jinými osobami než jejich držiteli.

Drážní úřad po posouzení obsahu bezpečnostních doporučení obsažených v závěrečné zprávě Drážní inspekce ke shora uvedené mimořádné události konstatuje, že účel bezpečnostních doporučení vztahujících se k interním technologickým pravidlům provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, je dosažen i v budoucnu (prosinec 2025) účinným zněním předpisu SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis.

Jedná-li se o tu část bezpečnostních doporučení, jež se vztahuje k otázce vlastností zabezpečovacího zařízení (požadavků kladených zejména ustanovením § 23 vyhlášky č. 177/1995, jakož i navazujícími technickými normami), Drážní úřad podává, že otázku realizovatelnosti a dopadů navrhovaných úprav, a to jak technických, tak normativních, projednává s odborným organizačním útvarem majoritního provozovatele dráhy, tj. Centrem

techniky a diagnostiky Správy železnic, státní organizace. Dojde-li k vyvolání potřeby změn normativní úpravy (právní, popř. technických norem), Drážní úřad dle výsledků tohoto projednání zahrne do přípravy odpovídajícího opatření rovněž další dotčené subjekty a orgány státní správy.

Bezpečnostní doporučení je ve fázi přípravy.

7) Mimořádná událost ze dne 09.11.2022 v žst. Mělník

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-3919/2022/DI ze dne 06.11.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 09.11.2022 na dráze železniční, kategorie celostátní v železniční stanici Mělník, staniční kolej č. 10, odjezdové návěstidlo S10 v km 371,637. Místo srážky posunového dílu s vlakem Nex 55530 se nacházelo v km 371,477 v obvodu výhybky č. 11.

Bezprostřední příčina:

- Nedovolený posun za hlavní (odjezdové) návěstidlo S10 s návěstí „Stůj“, kterému předcházelo:
 - nezjištění návěstního znaku návěstidla S10 přímo strojvedoucím taženého posunového dílu, přestože bylo z jeho stanoviště možné se několika způsoby přesvědčit o jeho návěsti;
 - nedostatky v komunikaci mezi strojvedoucím taženého posunového dílu a vedoucím posunové čety při zjišťování návěstního znaku návěstidla S10 přes prostředníka, které vyústily v uvedení taženého posunového dílu do pohybu na nesprávný pokyn, a pokračování v jízdě za návěstidlo S10, přestože strojvedoucímu nebyla z uvedeného pokynu známa jeho návěst;
 - neoprávněné vydání pokynu k uvedení taženého posunového dílu do pohybu vedoucím posunové čety strojvedoucímu posunového dílu bez sjednání posunu s výpravčím a bez udělení svolení k posunu.

Příčinami pokračování nehodového děje (srážky) bylo:

- Pokračování strojvedoucího taženého posunového dílu v jízdě více než 150 m za návěstidlo S10 pouze na základě pokynu „povytažni“, který jej k takové jízdě neopravňoval.
- Nesledování volnosti postavené vlakové cesty pro vlak Nex 55530 a nezabránění ohrožující jízdě posunového dílu signalistou St. 1.

Přispívající faktor:

- Nebyl Drážní inspekci zjištěn.

Systémová příčina:

- Nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- V rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace:
 - *upravit znění předpisu SŽ D1 tak, aby při posunu s posunovou četou v případě sunutého posunového dílu povinnosti strojvedoucího ve smyslu § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb. nebyly přenášeny výhradně na zaměstnance v čele posunového dílu;*
 - *upravit znění předpisu SŽ D1 ve věci podmínky pro udělení pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu vedoucím posunové čety;*
 - *upravit znění předpisu SŽ D1 ve věci definice jízdy podle rozhledových poměrů.*

Drážní úřad vydal dne 10.5.2024 pod č.j. DUCR-24237/24/Le pro provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, bezpečnostní opatření v následujícím znění:

- Provést analýzu vnitřních předpisů provozovatele dráhy, zejména předpisu SŽ D1 část první - Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem v částech řešících posun drážních vozidel podle poznatků ze šetření výše uvedené mimořádné události.
- Ve spolupráci s dopravci v rámci pracovních skupin na řešení plánované změny předpisu (především) SŽ D1 část první - Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem řešit možné úpravy tohoto předpisu při činnostech s odpovědností na rozhraní provozovatel dráhy a dopravce a to v souladu s nařízením 2019/773 a v případě potřeby zapracovat poznatky ze šetření výše uvedené mimořádné události.
- Zaměřit vnitřní kontroly na dodržování vnitřních předpisů ze strany vlastních provozních zaměstnanců, včetně dodržení stanovených postupů a předepsané vzájemné komunikace a komunikace se zaměstnanci dopravců.

Drážní úřad dále v opatření připomněl, že výše uvedená mimořádná událost je rizikem na rozhraní mezi provozovatelem dráhy a dopravci především ve smyslu bodu 4.4 Informace a komunikace přílohy č. II Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti, které se vztahují na provozovatele infrastruktury nařízení Komise v přenesené pravomoci č. 2018/762, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice 2016/798.

Pro úplnost Drážní úřad uvedl, že provozovatel dráhy má za povinnost podle ustanovení § 22 odst. 2 písmeno e) zákona o dráhách přijmout nezbytná opatření spočívající v analýze, hodnocení a usměrňování rizik, která mohou být kdykoli předmětem výkonu státního dozoru nad jejich plněním ze strany Drážního úřadu.

Shora uvedené opatření bylo dáno na vědomí všem provozovatelům drah celostátních a regionálních v České republice.

Současně bylo v rámci analytické činnosti Drážního úřadu zjištěno, že Správa železnic, státní organizace, vykonala za období od dubna do prosince 2024 celkem 1005 kontrol

k dodržování hovorové kázně při komunikaci mezi zaměstnanci řízení provozu, a to zejména z hlediska dodržování závazných slovních znění dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ (organizování drážní dopravy, výluky apod.). Provedení kontroly bylo stanoveným způsobem dokumentováno, přičemž dotčení zaměstnanci podílející se na provozování dráhy byli s výsledky kontroly prokazatelným způsobem seznámeni.

Lze rovněž konstatovat, že cíle bezpečnostního doporučení byly do budoucna implementovány přijetím vnitřního předpisu SŽ D1 Dopravní a návěstní předpis účinného v podmínkách provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, popř. ostatních provozovatelů drah tento předpis přejímajících, od prosince 2025.

Bezpečnostní doporučení bylo realizováno.

8) Mimořádná událost ze dne 28.05.2023 mezi železničními stanicemi Krásná Lída a Rumburk, železniční přejezd P3277 v km 89,133.

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-1837/2023/DI ze dne 24.11.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 28.05.2023 na dráze železniční, kategorie celostátní mezi železničními stanicemi Krásná Lída a Rumburk, na železničním přejezdu P3277 v km 89,133 - střetnutí vlaku Os 6660 s osobním automobilem.

Bezprostřední příčina:

- Nedovolené vjetí osobního automobilu na železniční přejezd P3277 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 6660, způsobené jednáním řidičky osobního automobilu, která nerespektovala světelnou a zvukovou výstrahu přejezdového zabezpečovacího zařízení a nepřesvědčila se, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Příspěvající faktor:

- Nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina:

- Nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- Přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P3277 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.

Provozovatel dráhy, Správa železnic, státní organizace, požádal v souladu s bezpečnostním doporučením Ministerstvo dopravy o zařazení investiční akce do plánu výstavby železniční infrastruktury pod názvem „Doplnění závor na přejezdu P3277 v km 89,131 trati Bakov nad Jizerou-Jiřikov“. Na základě kladného výsledku byla dne 20.06.2024 vypsána veřejná soutěž na zakázku, v rozsahu zhotovení dokumentace pro povolení stavby, projektové

dokumentace pro provádění stavby a dozor projektanta. Vzhledem k tomu, že došlé cenové nabídky výrazně překročily předpokládanou hodnotu veřejné zakázky, tak byla dne 18.09.2024 vypsána nová veřejná zakázka se stejným výsledkem. Z důvodu výrazného překročení předpokládané hodnoty veřejné zakázky byly obě soutěže zrušeny.

Bezpečnostní doporučení nebylo realizováno, je ve fázi přípravy.

9) Mimořádná událost ze dne 10.10.2022 v železniční stanici Poříčany

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-3503/2022/DI ze dne 26.01.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 10.10.2022 na dráze železniční, kategorie celostátní v železniční stanici Poříčany, staniční kolej č. 4, odjezdové návěstidlo L4, km 371,398 - nedovolená jízda vlaku Pn 55098 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L4 s návěstí zakazující jízdu, srážka s betonovým zarážedlem kusé staniční koleje č. 4a a následné vykolejení.

Bezprostřední příčina:

- Nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla L4 strojvedoucím vlaku Pn 55098 z důvodu mylného vnímání předchozí návěsti hlavního vjezdového návěstidla 2L a nezastavení vlaku před návěstidlem L4 zakazujícím jízdu.

Přispívající faktor:

- Nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina:

- Nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- Přehodnocení, s přihlédnutím k místním podmínkám, instalací pevných zarážedel v odvratných kolejích a v budoucnosti používání takových typů zarážedel, u kterých je v případě srážky s drážním vozidlem menší riziko ohrožení průjezdných průřezů dopravních kolejí z důvodu následků této srážky.
- Přijetí opatření, které zajistí, aby vlastníci a provozovatelé drah v maximální možné míře rozšiřovali traťovou část systému ETCS. Minimálně na síti TEN-T, pak DI doporučuje co nejdříve a co nejsouvisleji implementovat ETCS L2 umožňující mód Full Supervision (plný dohled) a tento plný dohled v maximální možné míře využívat tak, aby i výchozí vlaky míjely odjezdová návěstidla dopraven již v tomto režimu.

Na základě informací provozovatele dráhy z hlediska kategorizace zarážedel dle Pokynu S3/MP03 Návrh ukončení kusých kolejí mezi pevná zarážedla patří zarážedla betonová a kolejnicová, definovaná dle Vzorového listu železničního spodku Ž9. Kolejnicová zarážedla vzhledem ke své subtilní konstrukci nemohou výrazně přispět k ovlivnění směru pohybu vozidla po jeho projetí. Bezpečnostní doporučení provozovatel dráhy vzal na vědomí

a bude zapracováno do změny Pokynu S3/MP03, který se v kap. 3.1 o použití zarážedel v odvrtných kolejích zmiňuje. Toto doporučení již bylo bezodkladně přijato a je aplikováno do přípravy běžících staveb v rámci dohledové činnosti O13 GŘ SŽ.

Provoz pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) úrovně 2 je postupně zaváděn na vybraných tratích do tzv. výhradního provozu. (Železniční koridor mezi stanicemi Praha – Běchovice a Česká Třebová přešel do výhradního provozu pod zabezpečovacím systémem ETCS od 22.01.2025.)

Bezpečnostní doporučení byla realizována.

10) Mimořádná událost ze dne 08.12.2022 v železniční stanici Brno-Maloměřice

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-4280/2022/DI ze dne 15.12.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 08.12.2022 na dráze železniční, kategorie celostátní železniční stanice Brno-Maloměřice, výhybka č. 48a, km 2,838 - vykolejení 3 drážních vozidel za jízdy vlaku Nex 60310 na výhybce č. 48a.

Bezprostřední příčina:

- Lom závěrového háku a odlehnutí nezpevněného jazyka výhybky č. 48a od opornice za jízdy vlaku Nex 60310 (tzv. vidlicová jízda).

Přispívající faktor:

- Nebyl Drážní inspekci zjištěn.

Systémová příčina:

- Nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- Vyřešit, v součinnosti s výrobcem čelistových závěrů (AŽD Praha), výrobcem výhybek (DT – Výhybkárna a strojírna) a s provozovateli křižovatkových výhybek s čelistovými závěry, problematiku opakovaných a nežádoucích nestandardních kontaktů závěrových háků s dalšími výhybkovými součástmi (opornicí) a v rámci definitivního odstranění těchto kontaktů tak předejít nežádoucímu namáhání těchto háků.

Správa železnic, státní organizace, již na jaře 2020 vstoupila v jednání s výrobcem čelistových závěrů, firmou AŽD Praha, s.r.o., ohledně zpracování konstrukční úpravy předmětných háků čelistových závěrů. Byly zahájeny jednorázové kontroly stavu závěrových háků čelistových závěrů všech křižovatkových výhybek. V říjnu 2022 Správa železnic, státní organizace, posoudila a odsouhlasila výkresovou dokumentaci závěrových háků čelistových závěrů vnitřních jazyků a pohyblivých hrotů dvojitých srdcovek křižovatkových výhybek soustavy železničního svršku S 49. U předmětných závěrových háků byl změněn materiál háků z původních odlitků z manganové oceli dle ČSN 42 2712 na výkovky z oceli 13240.4

dle ČSN 41 3240, dále byla provedena konstrukční úprava detailu přechodu horní plochy háků zvětšením poloměru zaoblení přechodu. Pro jednoznačnou identifikovatelnost a rozlišitelnost od původního provedení háků z odlitků z manganové oceli bylo u háků z výkovků doplněno písmeno „V“ do označení, které je vyraženo na hlavě háků.

Dále, Správa železnic, státní organizace, na základě předběžných výsledků šetření příčin mimořádné události uložila dne 31.01.2023 provádění mimořádných kontrol všech háků čelistových závěrů vyrobených z odlitků z manganové oceli u všech křižovatkových výhybek a kolejových křižovatek. První mimořádné kontroly měly být provedeny v termínu do 10.02.2023, následující mimořádné kontroly v intervalu do 3 měsíců.

Dopisem ze dne 28.05.2024 Správa železnic, státní organizace, informovala Drážní úřad, že dne 16.05.2024 došlo k dokončení výše popsané výměny závěrových háků u všech dotčených výhybek v železničních dráhách ve vlastnictví České republiky, se kterými má právo hospodařit a také v dalších železničních dráhách jí provozovaných.

Bezpečnostní doporučení bylo realizováno.

11) Mimořádná událost ze dne 05.06.2023 Kojetín – Valašské Meziříčí železniční přejezd P7263

Podle ustanovení § 53e odst. 3 zákona o dráhách Drážní inspekce zaslala, pod č.j. 6-1945/2023/DI ze dne 19.12.2023 Drážnímu úřadu „Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření mimořádné události“ ke které došlo dne 05.06.2023 na dráze železniční, kategorie regionální na trati Valašské Meziříčí – Kojetín, mezi železničními stanicemi Bystřice pod Hostýnem a Holešov, na železničním přejezdu P7263 v km 26,819 - střetnutí vlaku Os 3902 se silničním motorovým vozidlem – nákladním automobilem s následným vykolejením řídicího drážního vozidla oběma podvozky.

Bezprostřední příčina:

- Nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P7263 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 3902, způsobené jednáním řidiče nákladního automobilu, který se nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Přispívající faktor:

- Nebyl Drážní inspekci zjištěn.

Systémová příčina:

- Nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- Přijetí opatření, které zajistí změnu způsobu zabezpečení železničního přejezdu P7263 (využívaného zejména nákladními automobily), a to z důvodu dopravního momentu

překračujícího hodnotu 10 000, tak, aby byl předmětný železniční přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným doplněným závorovými břevely.

- Přijetí opatření, které při současném způsobu zabezpečení železničního přejezdu P7263 neprodleně zajistí zvýšení vnímání svislého dopravního značení uživateli pozemní komunikace doplněním stávajících výstražných dopravních značek A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ retroreflexním fluorescenčním žlutozeleným podkladem.

Drážní úřad k tomuto bezpečnostnímu doporučení, sděluje, že ode dne 29.01.2024 bylo na železničním přejezdu zavedeno trvalé omezení rychlosti (TOR) na 60 km/hod. v obou směrech a dne 21.03.2024 byly na železničním přejezdu osazeny dopravní značky A 32a ve zvýrazněném provedení a nad rámec bezpečnostního doporučení oboustranně doplněny dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, rovněž ve zvýrazněném provedení.

Tato část bezpečnostního doporučení byla realizována.

Dále Drážní úřad vydal dne 31.07.2024 rozhodnutí č.j. DUCR-38653/24/Sj, kterým bylo rozhodnuto o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí (P7263). Křížení bude zabezpečeno dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody a ČSN 34 2650 ed.2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se dvěma výstražníky, umístěnými na dvou stožárech výstražníku, a jedním samostatným stožárem pro umístění závor, s doplněním o celé závor.

Dle sdělení provozovatele dráhy byla zařazena do Plánu investic stavba „Výstavba PZS na přejezdu P7263 v km 26,813 trati Kojetín – Valašské Meziříčí“. Realizace stavby se předpokládá v roce 2026.

Bezpečnostní doporučení nebylo realizováno, je ve fázi přípravy.

3. DOZOR

3.1 STRATEGIE, PLÁN A ROZHODOVÁNÍ

V roce 2024 vykonávali pověřeni pracovníci Drážního úřadu kromě jiných činností také státní dozor ve věcech drah podle platné legislativy, a to se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů a vlastníků drah.

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

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

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

3.1.2 KONKRÉTNÍ KONTROLNÍ ČINNOSTI

V roce 2024 byla vykonávána kontrolní činnost jak sekcí provozní, tak sekcí technickou, která se z hlediska svého pracovního zaměření dělí na tři odbory a jejich oddělení. Konkrétní předmět kontrolní činnosti je rozdílný v rámci odborů a oddělení. Státní dozory byly obsahově zaměřeny zejména na plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců, které jsou stanoveny zákonem o dráhách a jeho prováděcími předpisy.

V roce 2024 bylo pověřenými pracovníky DÚ vykonáno celkem 690 státních dozorů, což je pokles oproti roku 2023 o 36,3 %. Nižší počet kontrol byl způsoben personálními a organizačními změnami, vyšší časovou náročností kontrol bezpečnostních systémů provozovatelů dráhy a dopravců a také vytížením zaměstnanců.

Sekce provozní vykonala v roce 2024 celkem 465 státních dozorů.

V roce 2024 provedli pověření pracovníci DÚ, sekce provozní, celkem 465 výkonů státního dozoru podle zákona o dráhách. S ohledem na přetrvávající nárůst střetů silničních a drážních vozidel na železničních přejezdech byla hlavní pozornost zaměřena na tuto oblast.

Kontroly se soustředily zejména na zajištění rozhledových poměrů dle ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. Byly shledány pouze tři nedostatky, jiné závažné závady zjištěny nebyly. Nebylo proto nutné přijímat opatření k odstranění nedostatků podle § 59 odst. 3 zákona o dráhách. Na základě uvedených skutečností lze konstatovat, že nárůst mimořádných událostí na přejezdech je zapříčiněn zejména častějším porušováním pravidel silničního provozu ze strany řidičů motorových vozidel.

Další část výkonu státního dozoru byla zaměřena na provádění údržby a kontrol dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost (§ 20 odst. 1 zákona o dráhách), na plnění povinností provozovatele dráhy (§ 22 odst. 1 písm. d) a e) zákona o dráhách) a na provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v souladu s přílohou č. 1 vyhlášky 177/1995. Na železničních tratích nebyly zjištěny žádné závažné nedostatky, pouze v jednom případě bylo konstatováno nevyhovující označení železniční stanice. Provozovatel dráhy provedl ve stanovené lhůtě výměnu označení a osadil novou směrovou tabuli.

Státní dozor se rovněž zaměřil na kontrolu označení železničních stanic a zastávek a na zveřejňování jízdních řádů. V případě tramvajových tratí bylo zjištěno, že provozovatelé dráhy provádějí pravidelné prohlídky ve lhůtách stanovených příslušnou vyhláškou a zjištěné závady průběžně odstraňují. Kontroly byly dále zaměřeny na plnění § 64 vyhlášky 177/1995, přičemž nebyly shledány žádné nedostatky.

Z dlouhodobého hlediska jsou opakovaně zjišťovány závady na vlečkách, proto byla část výkonu státního dozoru směřována i na tuto oblast. Kontroly byly provedeny na vlečkách různých vlastníků a provozovatelů, přičemž v roce 2024 však nebyly zjištěny žádné nedostatky.

Sekce technická vykonala v roce 2024 celkem 225 státních dozorů.

Odbor drážní dopravy a licencí v rámci své činnosti vykonával státní dozory především u provozovatelů drah a dopravců se zaměřením na kontroly vnitřních předpisů, systémů bezpečnosti, odborné a zdravotní způsobilosti strojvedoucích a ostatních osob. Odbor v roce 2024 vykonal celkem 64 státních dozorů nebo jiných dohledů, kdy se jedná s porovnáním s předchozím rokem o pokles (v roce 2023 bylo vykonáno 151 kontrol, v roce 2022 bylo vykonáno 199 kontrol).

Oddělení úředních povolení a licencí v rámci své působnosti zaměřovalo své státní dozory na vlečky, kde jeho zaměstnanci kontrolovali plnění povinností provozovatele a vlastníka dráhy a dopravců. V roce 2024 nebyly při státních dozorech zjištěny významné nedostatky, zjištění se týkalo neplnění oznamovací povinnosti údajů uvedených v úředním povolení a licencích, nedostatky ve vnitřních předpisech, popř. chyby v označení dráhy zjištěné obchůzkou vlečky.

Zaměstnanci Oddělení drážní dopravy a práv cestujících s ohledem na vyšší počet posuzovaných žádostí o vydání osvědčení dopravce nebo provozovatele dráhy vykonali nižší počet kontrol. V rámci spolupráce s ERA a slovenským Dopravným úradom byla vykonána kontrola dopravců TSS GRADE nebo HSL Logistics, s.r.o. v rámci posouzení evropské žádosti o vydání jednotného osvědčení dopravce žádostí řešených ERA podle nařízení 2018/763. Drážní úřad v roce 2024 vykonal návštěvu v rámci nařízení 763 ještě u dalších dopravců, např. u společnosti ZUG Agency, s.r.o. v rámci posouzení žádosti o obnovení osvědčení dopravce.

Drážní úřad dále vykonával kontroly na zavedený systém bezpečnosti v rámci vydaného osvědčení dopravců nebo jejich částí u dalších dopravců podle platného nařízení 2018/761. Jednalo se např. o dopravce Železnice Peštál s.r.o., KŽC Doprava, s.r.o.

Drážní úřad také pokračoval v provádění kontrolní činnosti na konkrétních vlacích, kde předmětem kontroly byla odborná způsobilost strojvedoucích a vybavení vlaku (standards kvality) v rámci povinností dopravce v oblasti přepravy cestujících.

Drážní úřad také nově vykonal kontrolní činnost na plnění povinností provozovatele dráhy (Správa železnic, státní organizace) v oblasti viditelnosti návěstidel a analýzy rizik

v železničním uzlu Brno, která souvisela s vyšším počtem mimořádných událostí týkajících se projetí návěstidla zakazujícího jízdu.

V roce 2024 došlo také ke kontrolní činnosti na vybavení železničních zastávek a stanic z pohledu povinností provozovatele dráhy se zaměřením na cestujícího. Při těchto kontrolách nebyly závady až na výjimky zjištěny.

Oddělení způsobilosti osob v roce 2024 vykonalo samostatně celkem 13 státních dozorů se zaměřením na odbornou a zdravotní způsobilost osob řídících drážní vozidla na dráze celostátní, regionální a vlečce. Pozornost byla věnována podkladům pro vydaná osvědčení strojvedoucího, provedených školení, zkoušek odborné způsobilosti, rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucích, záznamů o provedených kontrolách, průběhu zkoušek zvláštní odborné způsobilosti a činnost akreditovaných školicích středisek pro výcvik strojvedoucích. Drážní úřad také provedl za účasti zástupců dopravců v železniční stanici Praha hlavní nádraží na přítomnost alkoholu u strojvedoucích a kontrolu předepsaných dokladů související s jejich odbornou způsobilostí.

Odbor drážních vozidel a ECM vykonal v roce 2024 celkem 102 státních dozorů se zaměřením na bezpečné provozování drážních vozidel a sdělovacích a zabezpečovacích zařízení.

Oddělení železničních vozidel se zaměřilo především na provádění kontrol dodržování podmínek povolení zkušebního provozu a na vlastní provádění údržby, zejména ve vztahu k dokumentaci pro údržbu vozidel v rámci dohledu nad subjekty odpovědnými za údržbu (ECM).

Oddělení MHD, interoperability a ECM provádělo státní dozory zejména v rámci udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu dle prováděcího nařízení 2019/779, a dohledu nad ECM, na technický stav drážních vozidel, na provádění technických kontrol a ověřování systému údržby a oprav a provádění kontrol dodržování podmínek povolení zkušebního provozu drážních vozidel (tramvají a trolejbusů).

Oddělení elektrických zařízení drážních vozidel pak provádělo státní dozory sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a na provádění údržby, zejména ve vztahu k dokumentaci pro údržbu vozidel v rámci dohledu nad subjekty odpovědnými za údržbu (ECM).

Odbor určených technických zařízení vykonal státní dozory ve věcech drah u 59 dozorovaných subjektů.

Oddělení dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení (dále jen „DPTZ“) vykonalo v roce 2024 státní dozory celkem u 8 dozorovaných subjektů.

Oddělení pevných elektrických zařízení vykonalo v roce 2024 celkem státní dozory u 8 dozorovaných subjektů.

V rámci samostatných státních dozorů konaných odborem UTZ byly tyto provedeny u provozovatelů železničních drah, dopravců nebo u dopravních podniků. V odbornosti zdvihacích a dopravních zařízení byly dále vykonány státní dozory u 5 provozovatelů lanových

drah a u 1 provozovatele lyžařských vleků. V odbornosti pevných elektrických zařízení byly vykonány 2 kontroly na provoz subsystému energie interoperability železničního systému.

Oddělení RID a svařování vykonalo 43 státních dozorů se zaměřením kontroly v provozu ve smyslu kapitoly 1.4 a to na plnění povinností dopravců podle oddílu 1.4.2 předpisu RID, jakož i plnění povinností odesílatelů, příjemců, provozovatele železniční infrastruktury a dalších účastníků při přepravě nebezpečných věcí ve smyslu oddílů 1.4.2 a 14.3 RID. Jednalo se i o kontroly v kolejišti provozovatele celostátní dráhy Správy železnic, státní organizace v obvodech PO Děčín, PO Ústí nad Labem, PO Beroun, PO Praha hlavní nádraží, PO Olomouc, PO Ostrava, PO Nymburk, PO Kolín a PO Kralupy nad Vltavou. Při výkonech kontrol se pozornost týkala především plnění požadavků stanovených pro železniční cisternové vozy, jejich značení ve smyslu kapitol 5.3 a 5.4 RID a dalších ustanovení dle 4.3.4.1.3, 5.2.2.2.2, 5.3.5, 7.3.3.1, 6.7.4.15.1, 6.8.2.5.2, 6.8.3.5.6 RID. Pozornost byla rovněž věnována dokladům o školení pracovníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí, platnosti osvědčení bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí, uzavřeným smlouvám s bezpečnostními poradci, aktuálním výročním zprávám o činnostech při přepravě nebezpečných věcí, bezpečnostním (havarijním) plánům podle pododdílu 1.10.3.2 RID. Při kontrolách byly vesměs zjišťovány nedostatky, které přímo neohrožovaly provoz a přepravu nebezpečných věcí a které byly ve většině případů odstraněny během vlastní kontroly.

Dozor nad výrobky

V roce 2024 byl uskutečněn odborem určených technických zařízení podle ustanovení zvláštního právního předpisu dozor nad stanovenými výrobky § 18 odst. 1 písm. b) zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a § 49 zákona č. 90/2016 Sb., o posuzování shody stanovených výrobků při jejich dodávání na trh a ostatními výrobky, ve znění pozdějších předpisů a § 7 odst. 1 zákona č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, určenými pro provozování dráhy a drážní dopravy, které jsou součástí dráhy nebo drážních vozidel, nad drážními vozidly, určenými technickými zařízeními a nad strukturálními a provozními subsystémy na dráhách zařazených do evropského železničního systému v souladu s ustanovením § 55 odst. 2 zákona o dráhách, jeden dozor u lanové dráhy, a to na dílčí systémy a bezpečnostní prvky v souladu s ustanovením čl. 39 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/424/EU ze dne 9. března 2016 o lanových dráhách a o zrušení směrnice 2000/9/ES.

3.1.3 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU

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

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

Za tímto účelem Drážní úřad:

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

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

3.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE

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

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

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

3.3 ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)

V roce 2024 probíhala přijatá opatření související s akčním plánem na základě provedeného auditu ERA.

V roce 2024 proběhlo několik jednání s ERA v oblasti autorizace vozidel a vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti dopravce. S agenturou se dále spolupracuje na koordinaci těchto činností v rámci probíhajících procesů v jednotném kontaktním místě OSS.

Drážní úřad byl přihlášen do dalšího kola auditů ERA, která proběhne během září 2025. Okruhy auditů budou rozšířeny na oblast licencí strojvedoucích, která také vyplývá z Evropské legislativy.

3.4 ZPĚTNÁ VAZBA

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

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

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

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

4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ

Drážním úřadem je vypracován postup pro udělování a schvalování osvědčení dopravce a osvědčení provozovatele dráhy na základě článku 10 a článku 12 směrnice 2016/798 a podle přílohy I a II nařízení 2018/762, s cílem usnadnit žadatelům – provozovatelům dráhy a dopravcům z České republiky a jiných členských států Evropského společenství – podávání žádostí o získání následujících osvědčení.

U dopravců a provozovatelů dráhy, kteří mají osvědčení vydané do 31. října 2020 bez pozdějšího posouzení podle podmínek podle IV. železničního balíčku se postupuje podle nařízení 1158/2010 nebo 1169/2010.

U dopravců nebo provozovatelů dráhy, kteří mají osvědčení vydané po 31. říjnu 2020 nebo jinak posuzovaných po tomto datu se postupuje podle nařízení 2018/761 a podmínek podle nařízení 2018/762.

4.1 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM SE SÍDLEM V ČR

Drážní úřad řešil běžnou agendu žádostí o vydání osvědčení dopravce ze strany českých i zahraničních dopravců.

Drážní úřad v rámci své činnosti v roce 2024 vykonával běžnou agendu, která spočívala ve vydávání osvědčení dopravce (jednotných osvědčení), kdy bylo podáno celkem 60 žádostí, (v 18 případech se jednalo o žádosti podané ještě v roce 2023) o vydání nového osvědčení a dále byly řešeny dvě administrativní aktualizace osvědčení. Ve dvou případech žadatel požádal o předběžnou komunikaci před vlastním podáním žádosti o osvědčení dopravce. Drážní úřad, samostatně nebo ve spolupráci s ostatními vydávajícími orgány, vydal celkem 53 osvědčení. Posuzovací proces se týkal stále ještě vydání nových osvědčení podle podmínek IV. železničního balíčku. Ve druhé polovině roku 2024 již byly podávány žádosti o obnovení osvědčení dopravce. Ačkoliv dopravci mají mít zpracovaný vlastní systém bezpečnosti (předpisy) a důkazy o jeho naplňování podle nařízení 2018/762, platného v České republice od 31.10.2020, posuzovací proces je nadále časově náročný. Drážní úřad rovněž eviduje případy opakovaného podání ze strany dopravce (žadatele).

Ve srovnání s rokem 2023 opět došlo k mírnému nárůstu počtu podaných žádostí. Pro srovnání bylo v roce 2023 posuzováno 54 žádostí, v roce 2024 celkem 60 žádostí, jedná se tedy o nárůst zhruba o 10 % oproti předchozímu období.

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

Doprovce (žadatel) může před podáním žádosti o vydání nového, obnoveného či aktualizovaného osvědčení dopravce požádat o předběžnou konzultaci. Konzultace jsou vedeny s Drážním úřadem nebo s ERA podle budoucího vydávajícího orgánu.

ERA při posuzování osvědčení spolupracuje s jednotlivými vnitrostátními bezpečnostními úřady (NSA).

V roce 2024 nedošlo k případu, že by se zahraniční bezpečnostní úřad dotazoval Drážního úřadu na správnost vydané části A osvědčení dopravce (nebo jednotného osvědčení o bezpečnosti), který by žádal o vydání osvědčení dopravce v jiném členském státě. V roce 2024 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení o bezpečnosti. Správní poplatek za vydání osvědčení byl dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích,

ve znění pozdějších předpisů (položka 58i), stanoven na 5 000 Kč. Jedná se o jednorázový poplatek za vydání a není stanovený jako hodinová sazba za posouzení. Za změnu (aktualizaci) osvědčení dopravce je stanoven správný poplatek 1 500 Kč (položka 58j).

4.2 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM JINÝCH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU

Pro žádosti posuzované ERA platí hodinová sazba, tj. celkový poplatek je součtem počtu hodin jednotlivých NSA a ERA. Platby za posuzování ERA se řídí prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/764 ze dne 2. května 2018 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady, kterým byla změněna výše hodinové sazby za posouzení žádostí pro ERA od 01.01.2024 zvýšila z částky 40,02 EUR na 103 EUR pro žádosti podané po tomto roku.

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

Drážní úřad sleduje jistou změnu, kdy počet českých (především aktivních) dopravců klesal, dále se snižoval počet zahraničních dopravců, kteří mohou provozovat drážní dopravu na území našeho státu, naopak se významně zvyšoval počet zahraničních dopravců, zejména z Polska, kteří mohou zajíždět do českých pohraničních stanic. Nižší zájem českých dopravců provozovat drážní dopravu je způsoben náročnými požadavky, které musí splnit dle nařízení 762, dále někteří dopravci nezískali nové osvědčení dopravce včas, tj. před koncem platnosti předchozího osvědčení. Proto počty dopravců kolísají oběma směry. V případě zahraničních dopravců je jejich pokles dán ekonomickou náročností posouzení strany ERA.

4.3 OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY

Osvědčení provozovatele dráhy je vydáváno v souladu s § 19 zákona o dráhách. Požadavky na systém bezpečnosti jsou stanoveny v příloze II nařízení 2018/762. Na rozdíl od žádostí o osvědčení dopravce, jsou tyto žádosti a postupy Drážního úřadu svázány s národní legislativou (správní řád). Stanovená doba posuzování dle nařízení 2016/798 je 4 měsíce pro provozovatele dráhy (článek 12 odst. 3 tohoto nařízení) a 5 měsíců pro dopravce (článek 10 odst. 4 a 6 tohoto nařízení).

V roce 2024 se stala novým provozovatelem vybraných částí regionálních drah Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice právnická osoba Správa úzkokolejných drah s.r.o., která získala osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Drážní úřad jí toto osvědčení vydal pouze pro části předmětných regionálních tratí, kde na základě následných aktualizací došlo k částečnému rozšíření platnosti tohoto osvědčení. Osvědčení

ostatních provozovatelů drah v rámci ČR zůstávalo v platnosti beze změny v rámci jejich pětileté platnosti.

4.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY

V roce 2024 pokračovala jednání zástupců odboru na pravidelných zasedáních představitelů národních bezpečnostních úřadů formou vzdáleného přístupu (MS Teams) nebo přímou účastí. Zástupci ODL se osobně účastnili 66. setkání ERA s vnitrostátními bezpečnostními orgány (NSA) ve dnech 19. – 20.6.2024 v Budapešti. Tato setkání probíhají každý rok přibližně třikrát, jsou hybridní (on-line nebo osobní).

Úzká spolupráce probíhá zejména s Dopravným úřadem, který plní roli vnitrostátního bezpečnostního orgánu Slovenské republiky, obdobně jako Drážní úřad v České republice. Tato setkání se konají několikrát ročně.

V oblasti bezpečnosti jsou hlavními tématy vzájemná spolupráce, společná kontrolní činnost, výměna poznatků z posuzování žádostí o jednotné osvědčení o bezpečnosti, dohody o spolupráci, problémy českých a slovenských provozovatelů dráhy a dopravců, a dále téma strojvedoucích.

V oblasti regulace jsou tématy udělování oprávnění provozovat drážní dopravu, vzájemná informovanost, pojištění odpovědnosti dopravců, aktualizace databáze ERADIS. Dalším tématem v minulých letech byla také problematika práv cestujících, výměny zkušeností, koordinace činnosti při řešení stížností při jízdě vlaků mezi Českou a Slovenskou republikou a naplňování memoranda uzavřeného mezi představenými Drážního a Dopravného úřadu v říjnu 2023. Na základě tohoto memoranda si oba úřady vyměňují zprávy o činnosti. Drážní úřad poprvé zaslal zprávu na konci roku 2024.

4.5 VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI NSA A PROVOZOVATELI DRÁŽNÍ DOPRAVY

V rámci výměny informací mezi NSA, provozovateli dráhy a provozovateli drážní dopravy, bylo 29.11.2024 uskutečněno setkání na Ministerstvu dopravy zástupců ERA, NSA, provozovatelů dráhy a dopravců. Za výměnu informací lze považovat také nepřetržité zasílání bezpečnostních doporučení a zpětnou odezvu při jejich naplňování ze strany provozovatelů drah.

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

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

4.6 PROCESNÍ PROBLÉMY

Během vydávání nových (obnovených) osvědčení, ale i změn osvědčení, se vyskytly menší, ale nijak zásadní problémy. Drážní úřad nadále eviduje poměrně vysoký počet opakujících se nedostatků. Zvyšující se počet žádostí a časová náročnost posouzení žádostí znamenala v roce 2024 vysoké požadavky na personální kapacity Drážního úřadu. Z výše uvedených důvodů došlo v některých případech k prodloužení posuzovacího procesu, a tím k situaci, kdy nové (obnovené) osvědčení vstoupilo v platnost až po skončení platnosti předchozího osvědčení.

Drážní úřad také na základě legislativních změn a poznatků z posuzovacího procesu aktualizoval k 01.11.2024 vlastní metodický pokyn pro vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti určený pro žadatele.

Doposud neuzavřená dohoda mezi Drážním úřadem a rakouským NSA komplikovala posuzovací proces v případech platnosti osvědčení do českých nebo rakouských pohraničních stanic (úseků). Tento zjednodušený proces posouzení se využíval zejména při evropských žádostech posuzovaných ERA. Drážní úřad bude jednat s rakouským NSA o možnostech společné dohody.

4.7 ZPĚTNÁ VAZBA

Před vydáním osvědčení poskytují pověření pracovníci Drážního úřadu konzultaci všem žadatelům, kteří o ni projeví zájem. K tomu účelu byl Drážním úřadem vydán v roce 2022 metodický pokyn pro oblast vydávání osvědčení dopravce. S ohledem na legislativní změny a poznatky z posuzovacího procesu byl k 01.11.2024 tento pokyn pro vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti určený pro žadatele aktualizován. Drážní úřad a jeho zaměstnanci byli v kontaktu se zástupci provozovatelů dráhy a dopravců v případech dotazů k požadavkům na systém bezpečnosti a posuzovací proces. Drážní úřad se také setkává se zájmovými sdruženími jako je ŽESNAD a SVOD, tedy sdruženími nákladních a osobních dopravců nebo spolupracuje s odborovými organizacemi působící na české železnici (např. Federace strojvedoucích). Drážní úřad pořádá každý rok seminář určený především pro provozovatele dráhy a dopravce (proběhl dne 29.11.2024). Zaměstnanci Drážního úřadu se účastní různých odborných konferencí a seminářů.

5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL

Výkony státní správy v oblasti schvalování nových typů železničních drážních vozidel a schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel byly v roce 2024 v porovnání s rokem minulým zhruba podobné.

Veškeré výkony vedené ve správním řízení byly realizovány v souladu s jednotlivými ustanoveními zákona o dráhách a v souladu s prováděcími předpisy k zákonu o dráhách. Typové schvalování drážních vozidel či schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel je prováděno podle § 49j, 43c a 43d zákona o dráhách. V souvislosti s přijetím technického pilíře 4. železničního balíčku s účinností od 31.10.2020 je schvalovací proces železničních vozidel řešen prostřednictvím jednotného kontaktního místa (OSS). Celkem byla vydána dvě první povolení typu, čtyři nová povolení (po změně vozidla) a 56 povolení ve shodě s typem. V sedmi případech DÚ spolupracoval s ERA, na vydání nového povolení. V jednom případě spolupracoval DÚ s polským NSA (UTK).

V oblasti drážních vozidel pro městskou hromadnou dopravu byly schváleny 2 typy trolejbusů a 22 změn od schváleného typu. Výkony se pohybovaly v roce 2024 na úrovni roku 2023. Převážná část žádostí, především u vozidel pro dráhy tramvajové a dráhy speciální-metro, se zaměřila na inovace či modernizace stávajících vozidel, což mělo za následek značný počet žádostí o zkušební provozy a jejich vyhodnocování.

Celkem bylo vydáno 145 povolení nebo prodloužení zkušebního provozu.

V roce 2024 bylo odborně způsobilými právními subjekty předloženo a Drážním úřadem vyhodnoceno 30 zpráv o posouzení bezpečnosti dle nařízení 402/2013. Oblast působnosti tohoto nařízení se vztahuje na jakoukoliv změnu železničního systému v členském státě, která má technickou, provozní či organizační povahu, přičemž na poslední dva typy změn jsou uznány jen dva hodnotící subjekty.

V oblasti registrace železničních vozidel a zapisování nových nebo opravě stávajících údajů do registru se jednalo o registraci nových železničních vozidel a dále zejména úkony spojené se změnou zápisu v registru z důvodu změny vlastníka, další nemalé procento vyřízených žádostí bylo i z oblasti hnacích drážních vozidel a změn v zápisech speciálních drážních vozidel a vozidel MHD. Celkem bylo provedeno 2 017 zápisů do registru EVR a 517 do registru NVR a jejich změn. Odbor ve spolupráci s IT připravil migraci dat z národního registru vozidel (NVR) do Evropského registru vozidel (EVR), ke které úspěšně došlo ke dni 16.06.2024. Tato činnost je velmi náročná a přechod na EVR znamená výrazný nárůst administrativních úkonů.

Bylo vydáno 26 osvědčení subjektům odpovědným za údržbu (ECM) a 29 osvědčení ECM pro funkce údržby.

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

Drážní úřad v roce 2024 ověřil pro Ministerstvo dopravy technickou a odbornou způsobilost pěti právnických osob pro výkon technickobezpečnostních zkoušek (TBZ) podle § 60 vyhlášky 173/1995, nebo zkoušek drážních vozidel podle § 43 odst. 4 zákona o dráhách. Výjimky z TSI nebyly v roce 2024 požadovány.

V průběhu roku 2024 byly doplňovány údaje do typového registru železničních vozidel podle požadavků ERA s výjimkou tramvají, trolejbusů a vozidel metra (typový registr vozidel ERATV). Při jeho vedení je nezbytná komunikace registrační entity nejen s výrobcí vozidel, ale i s pracovníky ERA, a to jak při přímém styku, tak i při školeních v rámci pracovní skupiny ERATV. V roce 2024 bylo provedeno 135 státních dozorů.

6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)

Hlavním těžištěm práce Drážního úřadu v roli certifikačního orgánu pro ECM bylo v roce 2024 provádění recertifikačních auditů a pravidelných dohledových návštěv už zavedených subjektů odpovědných za údržbu (ECM). Všechny tyto aktivity probíhaly již dle nového prováděcího nařízení Komise 2019/779, platnost dvou posledních osvědčení vydaných ještě dle Nařízení Komise (EU) č. 445/2011 skončila v České republice ke dni 28.03.2024.

V roce 2024 bylo vydáno celkem 29 společnostem 55 osvědčení ECM, z čehož pouze 4 byla udělena nově certifikovaným subjektům, ve všech ostatních případech šlo o obnovení certifikace společnostem, kterým skončila platnost již dříve vydaných osvědčení.

Nadto provedl Drážní úřad celkem 59 dohledových návštěv certifikovaných subjektů v souladu s ustanovením článku 9 odst. 1 prováděcího nařízení 2019/779.

Zaměstnanci Odboru drážních vozidel a ECM se aktivně zúčastnili také několika odborných seminářů a konferencí pořádaných např. Sdružením provozovatelů vozů (SPV), slovenským Združením vlastníků koľajových vozidiel (ZVKV) nebo slovenským certifikačním orgánem pro ECM ViaCare.

7. STROJVEDOUCÍ

Akreditovaná školicí střediska pro výcvik strojvedoucích:

Vnitrostátní právní předpisy stanoví, že Drážní úřad (NSA CZ) je příslušným orgánem podle článku 20 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 (dále jen „směrnice 2007/59“). Střediska odborné přípravy, která měla platnou akreditaci, byla Drážním úřadem akreditována jako školicí střediska pro výcvik strojvedoucích podle § 46o zákona o dráhách. V roce 2024 bylo celkem 23 subjektů s akreditací, 2 subjektům byla prodloužena platnost na dalších 5 let, 3 subjektům byla akreditace vydána nově.

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

V roce 2022 vstoupila v platnost novelizace zákona o dráhách, která zavedla nový status akreditované právnické nebo fyzické osoby k poskytování školení zaměstnanců provozovatele dráhy celostátní nebo regionální a dopravce provozujícího drážní dopravcu na této dráze podle § 46s zákona o dráhách. V roce 2024 bylo celkem 26 subjektů s akreditací, z toho 1 subjektu byla udělena akreditace nově.

Uznání zkoušejícího:

Dle Rozhodnutí komise číslo 2011/765/EU ze dne 22. 11. 2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí 2007/59, Drážní úřad začal v roce 2018 uznávat zkoušející k provádění zkoušek zvláštní odborné způsobilosti (k získání osvědčení strojvedoucího) podle §46e a §46j zákona o dráhách. Uznání zkoušejícího bylo v roce 2024 uděleno nově 33 zkoušejícím.

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

Od roku 2021 bylo zahájeno prodloužení platností licencí strojvedoucích po 10 letech. V roce 2024 bylo prodlouženo celkem 1 245 ks licencí strojvedoucího.

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

Od 1. ledna 2024 do 31. prosince 2024 bylo vydáno celkem 415 ks licencí strojvedoucího (první vydání), 40 ks licencí strojvedoucího (duplikát), 126 ks Průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce a 72 ks Průkazů způsobilosti k řízení lanové dráze, a to včetně změn a duplikátů.

K 31.12.2024 bylo evidováno celkem 9 162 ks platných licencí strojvedoucích, 5 701 ks platných průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla a 943 ks platných průkazů způsobilosti k řízení lanové dráhy.

Zkoušky způsobilosti osob k řízení drážních vozidel:

V průběhu roku 2024 probíhaly zkoušky jak k ověření všeobecné odborné způsobilosti nových uchazečů k získání licence strojvedoucího, tak i zkoušky k získání odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce.

V roce 2024 byl v počtu vykonaných zkoušek k získání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce, zaznamenám pokles oproti roku 2023. V roce 2024 proběhlo 26 zkoušek s celkovým počtem 64 zkoušených s 92 % úspěšností.

Počet vykonaných zkoušek k získání licence strojvedoucího byl stejný jako v roce 2023. V roce 2024 proběhlo 74 zkoušek s celkovým počtem 531 zkoušených se 76 % úspěšností.

8. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

8.1 PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY

- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízeních o nich, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění zákona č. 183/2017 Sb.
- Rozhodnutí Komise č. 2011/765/EU ze dne 22. listopadu 2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES
- Prováděcí Nařízení Komise (ES) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1136 ze dne 13. července 2015, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik
- Nařízení Komise (ES) č. 1078/2012 ze dne 16. listopadu 2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic

- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/764 ze dne 2. května 2018, o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1903 ze dne 29. října 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/764 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/867 ze dne 13. června 2018, kterým se stanoví jednací řád odvolacího senátu (odvolacích senátů) Agentury Evropské unie pro železnice
- Prováděcí Nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797
- Směrnice Evropského parlamentu a rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství
- Směrnice Komise 2014/82/EU ze dne 24. června 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o všeobecné odborné znalosti, zdravotní požadavky a požadavky týkající se licence
- Směrnice Komise (EU) 2016/882 ze dne 1. června 2016, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES, pokud jde o jazykové požadavky

- Nařízení Komise (EU) 2019/554 ze dne 5. dubna 2019, kterým se mění příloha VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2238 ze dne 15. prosince 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2019/773, pokud jde o postupné ukončení platnosti zvláštních případů pro návěst „Konec vlaku“
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/572 ze dne 24. dubna 2020 o systému podávání zpráv, který má být dodržován pro účely zpráv o vyšetřování železničních nehod a mimořádných událostí

8.2 ZMĚNY ZÁKONA O DRÁHÁCH A JEHO PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠKY

PLATNÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY PROVÁDĚJÍCÍHO ZÁKONA O DRÁHÁCH

- Vyhláška č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 9/2015 Sb., o stanovení náležitostí a vzorů pověření k výkonu státního dozoru, státního odborného dozoru, vrchního státního dozoru a vrchního státního odborného dozoru v dopravě ve formě průkazu a o změně souvisejících vyhlášek, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 116/2017 Sb. o nákladech a úsporách přímo souvisejících se zabezpečováním náhradní dopravy za přerušenou veřejnou osobní drážní dopravu
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů

- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 429/2001 Sb., o podrobnostech prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální a o doplňkových přepravních službách

ZMĚNA ZÁKONA O DRÁHÁCH

Dnem 01.11.2023 nabyl účinnosti zákon č. 303/2023 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

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

Týká se to například spojů provozovaných výhradně pro historické nebo turistické účely, mezinárodních osobních železničních spojů, jejichž podstatná část, včetně nejméně jedné zastávky podle jízdního řádu, je provozována mimo EU, katalogu skutkových podstat přestupků postihujících jednání dopravce, provozovatele dráhy, provozovatele železniční stanice, prodejce jízdních a přepravních dokladů, provozovatele cestovní kanceláře nebo provozovatele cestovní agentury, práva cestujících zakoupit si v případě situace, kdy v železniční stanici v místě odjezdu není výdejna přepravních dokladů nebo žádné dostupné automaty pro prodej přepravních dokladů ani žádný jiný dostupný způsob, jak si přepravní doklad zakoupit předem, přepravní doklad ve vlaku bez dodatečných nákladů, či oznámení o potřebě pomoci osobě se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace v železniční stanici nebo ve vlaku směřovaného vůči dopravci nebo provozovateli železniční stanice.

Dále došlo k dílčímu upřesnění právní úpravy provozování zařízení služeb. U těchto zařízení je podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru třeba vést oddělené účetnictví.

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

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

9. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK

Společné bezpečnostní metody dopravci používají v rámci zavádění systému zajišťování bezpečnosti ve formě, jak je popsáno v článku 6 a v článku 9 směrnice 2016/798. Společné bezpečnostní cíle a národní referenční hodnoty slouží dopravcům jako informativní podklad pro stanovení jejich vlastních bezpečnostních cílů. Pro získání osvědčení z hlediska bezpečnosti je používáno nařízení 2018/762.

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

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

Tento metodický pokyn platí pro uvádění strukturálních subsystémů a vozidel do provozu, jejich změny a modernizace a rovněž se vztahuje na změny organizační a provozní, tedy jak pro strukturální, tak i funkční oblasti subsystémů.

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

V roce 2024 byly zahájeny přípravy (svoláno jednání) odborníků na hodnocení bezpečnosti s úkolem začít připravovat metodu jednoznačného odhadu rizik, která by byla v co největší míře použitelná pro provozní a organizační změny v předpisové dokumentaci zejména žadatelů o bezpečnostní osvědčení dopravců resp. provozovatelů drah.

9.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU

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

Za rok 2024 byla v ČR vydána dvě uznání uznávacím subjektem (Drážní úřad). Celkem v ČR figuruje šest uznaných subjektů pro posuzování bezpečnosti (AsBo) a dva subjekty akreditované Českým institutem pro akreditaci pokrývající celou oblast železničního sektoru, jak je definován v Příloze II směrnice (EU) 2016/797 vyjma subsystému Telematika.

Aby byla informace o klasifikaci konkrétní změny hodnocená navrhovateli 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).

Postup v případě aplikace požadavku na Zachycení požadavků dle nařízení (EU) 2018/545 čl. 13, který je platný pouze pro strukturální subsystém RST (kolejová vozidla) byl v roce 2024 již plně zakomponován do schvalovacích procesů a stal se nedílnou součástí dokumentace příbuzné k bezpečnosti široce používané jak navrhovateli, tak subjekty pro posuzování bezpečnosti. Tento dokument je k dispozici na webu Drážního úřadu k volnému použití.

Dále byly na web Drážního úřadu začleněny dokumenty ke stažení:

- Český překlad pracovní metody pro Subjekty pro posuzování RFU-1.
- Český překlad nové zprávy pro posouzení bezpečnosti k zachycení požadavků.
- anglické originály RFU-03, RFU-08, RFU-11 a Clarification note 146.

9.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

Zpětná vazba od navrhovatelů a nezávislých posuzovatelů bezpečnosti je realizována konzultacemi pracovníků Drážního úřadu pověřených řešením konkrétních žádostí jak v systému OSS, tak mimo něj.

U dvou subjektů pro posuzování bezpečnosti, proběhly v roce 2024 audity prováděné Drážním úřadem.

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

Celkově lze hodnotit rok 2024 jako rok se zvýšeným počtem úkonů ve správním řízení v OSS, mírným nárůstem počtu klasických úkonů schvalovacího procesu, s nárůstem dalších činností neopomenutelných pro chod celého úřadu a dalších odborných požadavků na kvalifikované pracovníky, s dalším nárůstem rozsahu a počtu nových požadavků evropské legislativy v oblasti bezpečnosti (zachycení požadavků, nové vzory zpráv o posouzení bezpečnosti atd.),

zaměřené na vycházející požadavky ERA, včetně rozvinutí a vedení dalších dokumentů jako je např. databáze národních bezpečnostních pravidel (SRD), referenční databáze dokumentů (RDD), databáze schválených subsystémů (kromě drážních vozidel) a prvků (ERADIS).

9.4 PODROBNOSTI O POKROKU V OBLASTI BEZPEČNOSTI

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

Drážní úřad vydal již před třemi lety Metodický pokyn pro uplatňování CSM, lze tak konstatovat, že porozumění i uplatňování má stoupající charakter. Tento Metodický pokyn je v roce 2024 přepracováván a aktualizován a nahradí v dalším roce stávající Metodický pokyn, aby splňoval aktuální trendy v oblasti hodnocení rizik (CSM-RA).

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

Z důvodu, že Drážní úřad vydal pro stanovení kategorizace změn vlastní metodiku tak, aby navrhovatelům usnadnil pochopení celého procesu a pokud možno sjednotil základní pohledy na stanovování významnosti změn železničního systému, není víceméně rozdílů mezi uplatňováním CSM velkými a malými společnostmi. Nově příchozí subjekt spíše akceptuje požadavky než zavedená společnost. Od poloviny roku 2024 již Drážní úřad odstoupil od prověřování formálního (nikoli věcného) stavu předané bezpečnostně relevantní dokumentace u každé žádosti o zavedení či změnu subsystému týkající se CSM. Je to dáno zejména požadavky ERA a zveřejněním vzorů Zpráv o posouzení bezpečnosti (ZPB) dle RFU 02 (podle (EU) č. 402/2013) a RFU 04 (podle (EU) 2018/545). Tyto Zprávy o posouzení bezpečnosti by už měly mít jednotnou úroveň a měly by být ve shodě s požadavky ERA, resp. EU legislativy.

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

Vzhledem k tomu, že má Drážní úřad vypracovanou vlastní metodiku pomocí prohlášení navrhovatele o bezpečnosti Typ A, B, C, D, jejichž deklarace při správném postupu navrhovateli vyjdou, jsou rozdíly vcelku minimální. Pro technické, provozní i organizační změny platí víceméně velmi podobný postup. Metoda posuzování dle zachycení požadavků platná zatím pouze pro subsystém RST, je dalším segmentem obecné evropské bezpečnosti, která byla již plně aplikována. Nástroj pro aplikaci zachycení požadavků vypracovaný Drážním úřadem na základě nařízení (EU) 2018/545 se v roce 2024 již zaběhl a stal se standartním důkazem jak pro navrhovatele, tak pro kontrolní orgány a je plně použitelný.

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

V současné době je uplatňování CSM ve stavu, kdy Drážní úřad částečně účinně zavedl aplikaci CSM u navrhovatele, který je žadatelem o nějaký úkon na Drážním úřadu. Aktuálně se kontroluje dokumentace k CSM předávaná při různých žádostech podávaných u Drážního úřadu. Lze konstatovat, že tato dokumentace je cca z 50-60 % správná, proto se Drážní úřad v aktuálním období zaměřuje zejména na tuto dokumentaci a s ní související kontrolní činnost. Teprve, až bude dokumentace CSM 100 % správná, přistoupí k dalšímu kroku a to, jakým způsobem se informace u navrhovatelů distribuují a sdílená rizika předávají apod. Metoda zachycení požadavků se osvědčila, nicméně se na systému nadále pracuje. Dále vstupuje do systému bezpečnosti dokument ERA/SCM/2023 ve verzi 0.2B Harmonizované odvětvové schéma pro hodnocení subjektů pro posuzování, které sjednocuje celý systém CSM jak na straně orgánů udělující uznání/akreditaci, tak subjektů pro posuzování bude postupně aplikováno do systému bezpečnosti dle CSM v příštím roce.

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

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

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

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

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

Metoda předávání PNB jednotlivých typů je funkční, nicméně je citlivá na to, do jaké hloubky se navrhovatel rozhodne zacílit. Pokud je tato hloubka problematiky příliš povrchní, metoda nemůže správně fungovat. Hlavním kritériem navrhovatelů je vyhnout se externím placeným službám SPB (pokud nemají svého interního specialistu) a tomu je pak podřízené celé jejich hodnocení CSM. U metody zachycení požadavků se ve valné většině povinně požaduje ZPB,

a tudíž výše uvedené problémy odpadají. Není zatím dostatek dat k tomu, stanovit, zda CSM pozitivně ovlivnila bezpečnostní situaci v železničním odvětví ČR.

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

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

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

POPIS PROCESU STANOVENÍ VÝZNAMNOSTI ZMĚNY NAVRHOVATELEM

1. Stanovit správně deklarovanou změnu. *Deklarovaná změna je označení souhrnu všech dílčích (jak technických, provozních, či organizačních) změn vedoucích k uskutečnění uvažovaného záměru navrhovatele.* Je nutno si uvědomit, že nesprávně stanovená deklarovaná změna vede nezřídka ke zcela špatnému nasměrování celého schvalovacího procesu, který bohužel bývá odhalen až v závěru a vede k velkým časovým (někdy i finančním) ztrátám a navazují na ně další komplikace schvalovacího procesu.
2. Definovat dílčí změny/změnu, které v souhrnu tvoří deklarovanou změnu (*dílčí změna je jednou z částí deklarované změny*). Je nutno si uvědomit, že deklarovaná změna může v sobě zahrnovat n-počet dílčích změn, a to jak technické, tak provozní, resp. organizační povahy. Navrhovatelem stanovený rozsah dílčích změn určuje zároveň požadované vymezení posuzovaného systému, resp. dosah prováděné deklarované změny. Pokud deklarovaná změna v sobě obsahuje pouze jednu dílčí změnu, platí, že deklarovaná změna je dílčí změnou.
3. Vypracovat seznam všech dílčích změn vedoucích k dosažení uvažovaného záměru (*deklarované změny*) navrhovatelem. K vytvoření seznamu dílčích změn slouží přednastavená tabulka Analýza deklarované změny s ohledem na její dopad na bezpečnost (dále jen stanovení dopadu na bezpečnost), která je součástí zadní strany každého typu prohlášení navrhovatele o bezpečnosti (dále jen PNB) A, B, C, D a jejíž vyplněný vzor je v příloze 10 pro technické změny (*Metodický pokyn*

pro uplatňování prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 – dále jen „MP“), (resp. příloze 11 MP pro provozní a organizační změny). Je nutno mít na zřeteli přílohu 9 MP, která uvádí, že tabulka stanovení dopadu na bezpečnost může obsahovat seznam jak technických, provozních, tak organizačních změn. Přílohy 10 a 11 MP, které ukazují, jak se od sebe odlišuje zápis pro technické a pro provozní/organizační změny. Je nutné dodržovat jejich předepsaný formální zápis do předmětné tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost, a to zejména z důvodu rychlého rozpoznání kategorie změny (technické změny v příloze 10 MP mají jiný způsob zápisu, než v příloze 11 MP, uvedené změny provozní/organizační).

4. Stanovit váhy významnosti, a to pro každou dílčí změnu zvlášť. V tabulce Stanovení dopadu na bezpečnost provedeme pro každou dílčí změnu stanovení její významnosti. Jak z této tabulky vyplývá, každá dílčí změna může nabývat hodnot vah významnosti 0, 0,25, 0,5 a 1, kde:

- 0** - změna nemající dopad na bezpečnost,
- 0,25** - změna mající dopad na bezpečnost, ale je nevýznamná,
- 0,5** - změna mající dopad na bezpečnost, ale je nevýznamná/významná,
- 1** - změna významná.

Samotná stupnice významnosti není důležitá, důležitá skutečnost je ta, že tato stupnice odpovídá stupnici tabulky Doporučených kritérií pro posuzování významnosti technické, resp. provozní/organizační změny (viz násl. text). Aby mohla být správně stanovena váha významnosti konkrétní dílčí změny, použije se k tomu 6 hodnotících kritérií, která jsou součástí nařízení o CSM čl. 4 odst. 2: důsledek selhání, nový prvek, složitost změny, možnost sledování změny, vratnost změny, doplňkovost (přihlédnutí k vlivu dříve posuzovaných změn).

Každá dílčí změna (ze seznamu všech dílčích změn, tj. z tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost) se zhodnotí výše uvedenými šesti kritérii, uvedenými v tabulkách Doporučených kritérií pro posuzování významnosti technické, resp. provozní/organizační změny (tabulky existují dvě, jedna pro technické změny příloha 7 MP a jedna pro provozní a organizační změny příloha 8 MP). Vyhodnotí se její nejvyšší dosažená váha významnosti ze všech šesti kritérií.

5. Takto zjištěná nejvyšší dosaženou váha významnosti konkrétní dílčí změny, se zanesou zpět do tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost a postup se aplikuje pro každou dílčí změnu uvedenou v seznamu. Tímto postupem je získáno:
- Stanovení dopadu jednotlivé dílčí změny na bezpečnost.
 - Současně stanovení ne/významnosti jednotlivých dílčích změn.

- A rovněž seznam všech dílčích změn, které určují deklarovanou změnu (vymezení rozsahu).

6. Z vyplněné tabulky Stanovení dopadu na bezpečnost se velmi snadno odečte, jaká nejvyšší váha významnosti byla pro jednotlivé dílčí změny definována a podle této váhy významnosti je zvolen dle legendy uvedené v posledním řádku tabulky konkrétní typ prohlášení navrhovatele (PNB):

PNB typ A – změna nemá dopad na provozní postupy a postupy údržby (týká se pouze kategorie změny organizační).

PNB typ B – změna nemá dopad na bezpečnost (týká se všech kategorií změn).

PNB typ C – změna má dopad na bezpečnost, ale je nevýznamná (týká se všech kategorií změn).

PNB typ D – změna významná (týká se všech kategorií změn).

Dle výše uvedeného postupu vedoucího ke zjištění nejvyšší dosažené váhy významnosti pro celý a všechny dílčí změny je zvolen příslušný typ PNB, kterým je definována významnost posuzované deklarované změny. Zadní strana PNB bude obrazem našeho výše popsaného hodnocení, aby byl zveřejněn proces, jak bylo postupováno. Tabulka Stanovení dopadu na bezpečnost je součástí veřejného dokumentu PNB a slouží jako výchozí bod jednoznačného postupu navrhovatele, subjektu pro posuzování, Drážnímu úřadu a případně dalším. Deklarovaná změna, která výše popsanou metodou vyjde jako významná, neztrácí svou významnost ani v případě, že existují nástroje a postupy k usměrnění pro ni/nich identifikovaného nebezpečí na přijatelnou úroveň. Změnit lze pouze její nebezpečí, které je buď přijatelně usměrněno, nebo úplně odstraněno.

Výše popsaná metoda pro stanovení významnosti změn umožní komfortní stanovení jejich významnosti, s důkazem jejich zpětného odůvodnění a dokazování. Tím, že důkazní materiál je vlastně vždy součástí předávaného PNB, všichni následující posuzovatelé mohou na zadní straně PNB v tabulce Stanovení dopadu na bezpečnost transparentně a rychle dohledat, jakým způsobem a s jakým výsledkem navrhovatel pracoval a současně i v jakém rozsahu (dílčích změn) se pohyboval. Proto Drážní úřad důrazně doporučuje jak navrhovatelům, tak i subjektům pro posuzování, aby tuto metodu zahrnuli do svých SMS a používali tuto základní metodu vždy, dojde-li ke změně železničního systému (nařízení o CSM č. 2, odst. 1), a to i v případech, kdy navrhovatelé nejsou povinni tento dokument (PNB) Drážnímu úřadu předkládat.

Nejpozitivnější zkušenost získaná z použití metody a hlavních zbývajících problémů:

Výše stanovenou metodou dostane schvalovatel k dispozici velmi přehledný seznam změn, které navrhovatel popsal, hodnotil a které dávají jednoduchý, ucelený, a hlavně přehledný celek toho, co vlastně bylo změněno. Takový materiál pak může snadno porovnat s poněkud archaickým, značně nepřehledným systémem technických dodatků, který je používán dle národní legislativy a může porovnáním velmi rychle zjistit, že některé změny

se v technických dodatcích nerozkryly v dostatečné míře a může se zaměřit na jejich nápravu či doplnění.

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

V roce 2024 se nevyskytl žádný případ, kdy by byl využit článek 15 odst. 1 směrnice 2016/798 (citace směrnice):

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

- Vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země.*
- Vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě v Unii, pro něž je splnění požadavků stanovených v čl. 14 odst. 2 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi.*
- Nákladních a osobních vozů, které jsou ve společném užívání se třetími zeměmi, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě v Unii.*
- Vozidel používaných na sítích podle čl. 2 odst. 3 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před uvedením do provozu požaduje vydání jednotlivého povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na dobu nejvýše pěti let.“*

11. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SMS (SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI)

Provozovatelé dráhy a dopravci zavedli vlastní systémy zajišťování bezpečnosti s cílem zajistit, že železniční systém Unie je schopen dosáhnout alespoň společných bezpečnostních cílů (CST), že je v souladu s bezpečnostními požadavky stanovenými v TSI a že jsou používány odpovídající části společných bezpečnostních metod (CSM) a vnitrostátních předpisů.

Společné bezpečnostní metody (CSM) popisují, jakým způsobem se posuzují úrovně bezpečnosti, stupeň dosažení bezpečnostních cílů a soulad s ostatními bezpečnostními požadavky.

Systém zajišťování bezpečnosti musí být přizpůsoben druhu, rozsahu, oblasti provozu a dalším podmínkám vykonávaných činností. Musí zajišťovat řízení všech rizik spojených s činnostmi provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku.

Dopravci měli své systémy zajišťování bezpečnosti zavedeny v souladu s požadavky stanovenými v příloze I nařízení 2018/762. Tyto požadavky se použily na jednotná osvědčení o bezpečnosti podle článku 10 směrnice 2016/798 jak pro účely posuzování žádostí, tak pro účely dohledu.

Provozovatelé dráhy zavedli své systémy v souladu s požadavky stanovenými v příloze II nařízení 2018/762. Tyto požadavky se použily na schválení z hlediska bezpečnosti podle článku 12 směrnice 2016/798, opět jak pro účely posuzování žádostí, tak pro účely dohledu.

Systém zajišťování bezpečnosti zahrnuje tyto základní prvky:

- Bezpečnostní zásady schválené výkonným ředitelem organizace a sdělené všem zaměstnancům.
- Kvalitativní a kvantitativní cíle organizace v oblasti zachování a zvyšování bezpečnosti a plány a postupy pro dosažení těchto cílů.
- Postupy zajišťující dodržování stávajících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených v TSI, vnitrostátních předpisech uvedených v článku 8 a v příloze II, v jiných příslušných předpisech nebo v úředních rozhodnutích.
- Postupy pro zajištění souladu s normami a jinými závaznými podmínkami po dobu životnosti zařízení a po dobu provozu.
- Postupy a metody zjišťování a posuzování rizika a zavádění opatření k usměrňování rizik v případě, že změna provozních podmínek nebo zavedení nových materiálů představují nová rizika pro infrastrukturu nebo rozhraní člověk-stroj-organizace.
- Poskytování programů pro školení zaměstnanců a pro systémy za účelem udržení kvalifikace zaměstnanců a odpovídající úrovně plnění úkolů, včetně opatření pro fyzickou a psychickou způsobilost zaměstnanců.
- Opatření zajišťující poskytování dostatečných informací uvnitř organizace a podle potřeby mezi organizacemi železničního systému.
- Postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro řízení nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací.
- Postupy zajišťující, aby byly nehody, mimořádné události, nebezpečné situace a jiné nebezpečné jevy oznamovány, vyšetřovány a analyzovány a aby byla přijímána nezbytná preventivní opatření.
- Zajištění zásahových plánů, varování a informací v případě mimořádné situace, jež jsou dohodnuty s příslušnými orgány veřejné správy.
- Ustanovení o provádění pravidelných vnitřních auditů systému zajišťování bezpečnosti.

V praxi je nařízení 2018/762 kontrolováno zejména v rámci kontrolní činnosti Drážního úřadu, např. při kontrolách na systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy/dráhy. V případě zjištění nedostatků pak realizací nápravných opatření. Zpětná vazba je v jednotlivých výročních zprávách o bezpečnosti.

Provozovatelé dráhy, dopravci a některé další subjekty mají za povinnost dodržovat také nařízení 402/2013, které upravuje postup o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik. Dotčené subjekty mají vyhodnocovat rizika jako dopad na vlastní zavedený systém bezpečnosti. V případě jakékoli změny v železničním systému, který je již v provozu, by se měla posoudit významnost této změny, přičemž by se měly vzít v úvahu i všechny změny související s bezpečností, které ovlivňují stejnou část systému,

a to od vstupu tohoto nařízení v platnost nebo od posledního uplatnění procesu řízení rizik stanoveného v tomto nařízení, podle toho, co bylo provedeno jako poslední. Cílem je posoudit, zda tyto změny představují ve svém celku významnou změnu, která vyžaduje úplné použití CSM pro hodnocení a posuzování rizik.

Vyhodnocení dopadu na bezpečnost pro jednotlivé změny systému bezpečnosti bude mít význam při změně (aktualizaci) a především obnovení osvědčení dopravce nebo provozovatele dráhy. V roce 2024 Drážní úřad řešil především vydání nových osvědčení. Od roku 2025 lze očekávat, že budou ze strany provozovatelů dráhy nebo dopravců podávány žádosti o jejich obnovu.

Drážní úřad v průběhu roku 2024 také pracoval na novém metodickém pokynu, 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. Informace o této metodice bude předmětem příští zprávy.

12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SLEDOVÁNÍ

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

Příklad 1 – Provozovatel dráhy

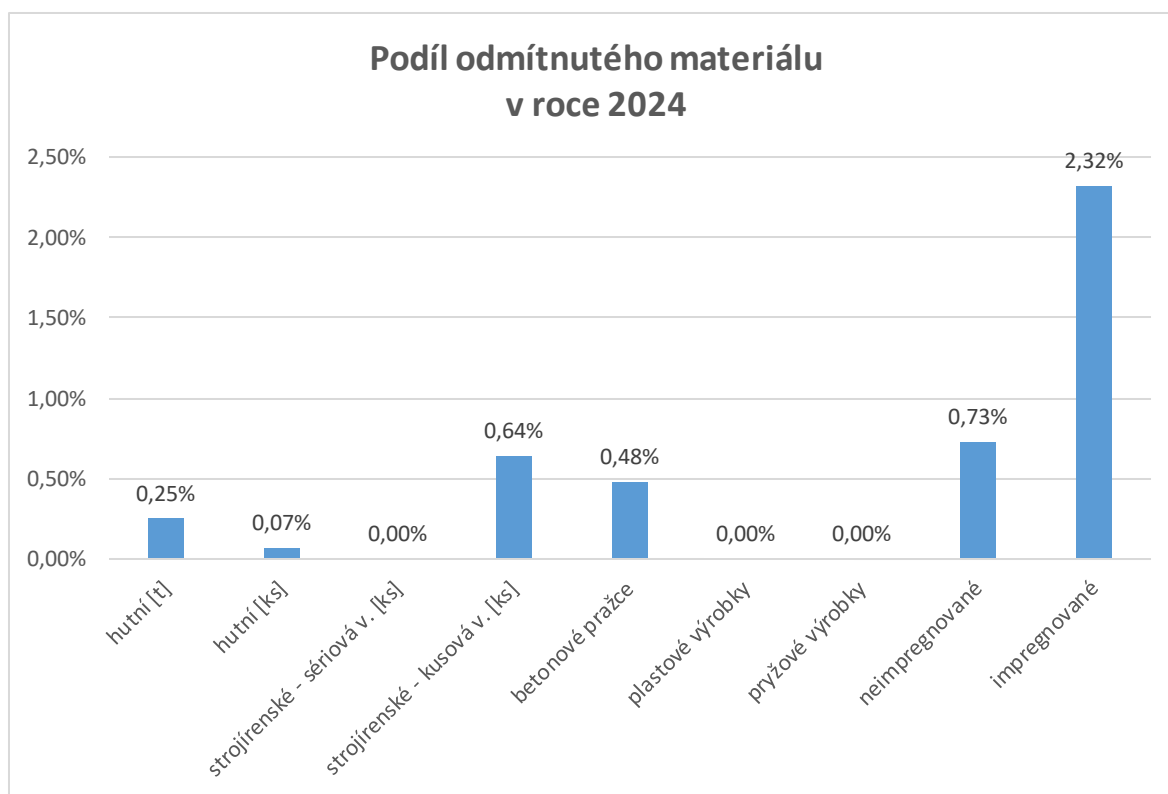
(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace za rok 2024)

V souladu s nařízením č. 1078/2012, o společné bezpečnostní metodě sledování (dále jen „nařízení“), Správa železnic zajišťuje, aby byla také sledována opatření ke kontrole rizik. Jsou, vyhledává a sledována rizika možného ohrožení života a zdraví zaměstnanců. Povinnost vzájemně si předložit písemný přehled vyhledaných rizik možného ohrožení života a zdraví zaměstnanců, která vyplynou z pracovních činností zaměstnanců smluvních stran, je zakotvena v uzavřených smlouvách. Se zaslanými riziky jsou dotčení zaměstnanci seznamováni 19/39 prostřednictvím intranetu Správy železnic, případně v rámci pravidelných školení nebo prostřednictvím písemných upozornění. V rámci smluvních vztahů s dodavateli a zhotoviteli je řešeno i předávání bezpečnostních rizik dle místních podmínek ze strany jednotlivých organizačních jednotek. Dále se s dopravci sjednává ve smlouvách o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách ujednání o tom, že v souladu s § 22 odst. 2 písm. f) a § 35 odst. 2 písm. f) zákona o dráhách se smluvní strany zavazují dodržovat zavedené systémy zajišťování bezpečnosti drážní dopravy, svými činnostmi

neohrožovat bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy a při zjištění rizik vyplývajících z provozování dráhy nebo drážní dopravy přijmout taková opatření, která povedou k jejich eliminaci a prevenci, to vše ve vzájemné součinnosti. S informacemi, týkajícími se bezpečnosti, jsou dopravci seznamováni společně s dalšími informacemi prostřednictvím Portálu provozování dráhy (provoz.spravazeleznic.cz). Usměrnování rizik v případě zavádění nových produktů a nákupu produktů od dodavatelů je zakotveno ve Směrnici SŽ SM008 „Systém posuzování vlivu produktů a služeb pro železniční dopravní cestu na bezpečnost provozování dráhy“. Systém usměrnování rizik je založen na technickém posuzování nabídek nových produktů a služeb, auditování výrobců a kontrole dodávek produktů rozhodných pro bezpečnost provozování dráhy. Součástí předložení nabídky navrhovatelem a rozhodování o ní je posouzení, zda akceptace nabídky je nebo není významnou změnou z pohledu bezpečnosti železničního systému ve smyslu prováděcího nařízení komise (EU) 402/2013.

Pro ilustraci lze uvést, že (např.) v oblasti traťového hospodářství byly za rok 2024 díky tomuto systému zadrženy neshodné výrobky v celkové hodnotě cca 34 mil. Kč. Podíl odmítnutých neshodných výrobků z celkového množství je znázorněn v přiloženém grafu.

GRAF 10 – PODÍL ODMÍTNUTÉHO MATERIÁLU SŽ



Pro oblast elektrotechniky a energetiky je dodávka trakčního materiálu řešena formou rámcové dohody, která je ve stanovaných intervalech opětovně soutěžena. Tím je zajištěna dodávka materiálu v požadované kvalitě a množství i pro případy mimořádných událostí s větším poškozením trakčního vedení (dodavatel je povinen držet definovanou minimální provozní zásobu). Na určené prvky trakčního vedení musí být schváleny technické podmínky.

Při náhradě stávajících prvků trakčního vedení za nové (i od jiných dodavatelů) bude v rámci schvalovacího procesu hodnocena významnost změny prvku na funkčnost subsystému interoperability – trakčního vedení. V rámci sledování provozu trakčního vedení je zpracováván rozbor příčin poruch trakčního vedení, který je součástí každoročně zpracovávané „Zprávy o poruchovosti na trakčním vedení“. Poruchy jsou vyhodnoceny z pozice jejich hlavních příčin (zejména z titulu infrastruktury a dopravců) a následně projednávány na pravidelných poradách s přednosty správ elektrotechniky a energetiky. V rámci schvalování prvků trakčního vedení pro použití 20/39 na železniční dopravní cestě je brán zřetel na řádné sledování průběhu ověřovacích provozů, jeho vyhodnocení a pozdější sledování chování prvku v provozu. V oblasti fyzické bezpečnosti jsou do praxe implementovány zásady stanovené řádem R6 - Bezpečnostní řád Správy železnic, státní organizace a aplikovány na místní provozní podmínky standardy fyzické ochrany objektů prostřednictvím Směrnice SM07 – Fyzická ochrana objektů Správy železnic, státní organizace, která ustanovuje bezpečnostní standard v závislosti na významu objektu pro dráhu.

Příklad 2 – Dopravce

(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti za rok 2024 dopravce ČD Cargo, a.s.)

ČDC uplatňuje prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 o společné bezpečnostní metodě sledování. Proces sledování úrovně bezpečnosti ČDC je založen na monitorování a vyhodnocování následujících bezpečnostních ukazatelů:

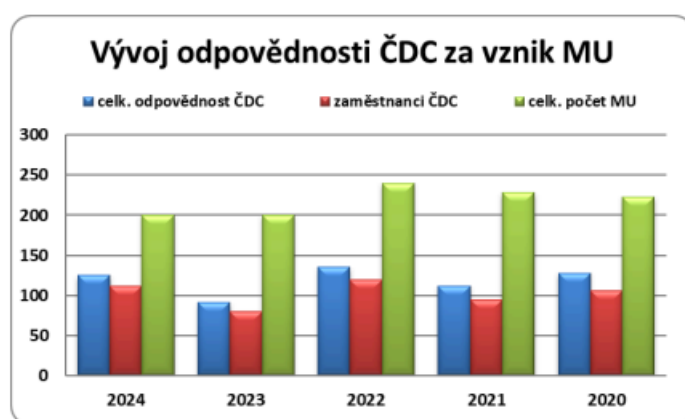
- *Počet MU s odpovědností ČDC.*
- *Počet MU s odpovědností zaměstnanců ČDC.*
- *Počet případů nedovolené jízdy drážního vozidla s odpovědností zaměstnanců ČDC.*
- *Počet vykolejení s odpovědností ČDC.*
- *Počet srážek s odpovědností ČDC. Dále uvedené statistické údaje se vztahují k MU, které vznikly při provozování drážní dopravy, případně provozování dráhy, ČDC na území České republiky. 1. Počet mimořádných událostí s odpovědností ČDC Celkový počet MU v roce 2024 s účastí dopravce ČDC je shodný s rokem 2023, tj. 200 případů (v roce 2022 celkový počet 241 případů). Odpovědnost (resp. spoluodpovědnost) dopravce ČDC za vznik MU.*

1. Počet mimořádných událostí s odpovědností ČDC

Celkový počet MU v roce 2024 s účastí dopravce ČDC je shodný s rokem 2023, tj. 200 případů (v roce 2022 celkový počet 241 případů). Odpovědnost (resp. spoluodpovědnost) dopravce ČDC za vznik MU v roce 2024 je u 125 případů (v roce 2023 počet 90,63 případů). Je vhodné doplnit, že v roce 2024 evidujeme dalších 5 MU, kdy ČDC má obecnou odpovědnost za vznik, ale konkrétní odpovědnost má zaměstnanec dodavatelské společnosti nebo cizí držitel vozu řazeného do vlaku/posunového dílu dopravce ČDC. Pokud je u počtu MU uvedena desetinná

hodnota čísla, jedná se o hodnotu (součet hodnot) podílů částečné odpovědnosti za vznik MU. Odpovědnost dopravce ČDC za vznik MU je možno rozdělit do následujících základních oblastí:

- Odpovědnost konkrétního zaměstnance ČDC nedodržením předepsaných povinností – největší oblast, která je speciálně sledována v rámci následujícího bezpečnostního ukazatele.
- Odpovědnost za technický stav drážního vozidla z titulu ČDC jako držitele drážního vozidla.
- Obecná odpovědnost ČDC na základě nesplnění obecných legislativních povinností (bez prokázání odpovědnosti konkrétního zaměstnance). Časový vývoj MU je uveden v následujícím grafu:

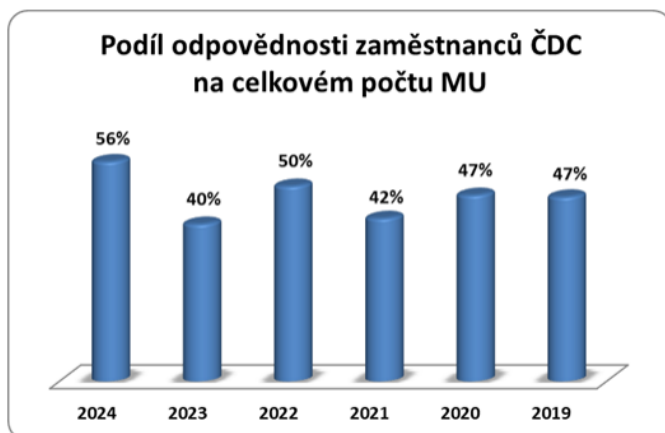


OBRÁZEK 1 ČASOVÝ VÝVOJ MU

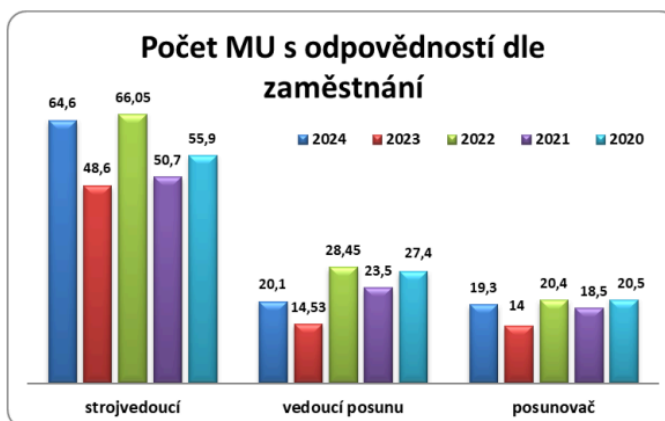
2. Počet mimořádných událostí s odpovědností zaměstnanců ČDC

Počet MU v roce 2024 s odpovědností zaměstnanců ČDC je 112 případů (v roce 2023 počet 80,13 případů). V rámci meziročního srovnání se jedná o nárůst a procentuální hodnota odpovědnosti zaměstnanců ČDC za rok 2024 k celkovému počtu MU je nejvyšší v historii ČDC. Z pohledu zaměstnání má již dlouhodobě největší podíl za vznik MU zaměstnání strojvedoucího.

Časový vývoj ukazatelů v jednotlivých letech včetně vývoje počtů dle jednotlivých zaměstnání je zobrazen v následujících grafech:



OBRÁZEK 2 ODPOVĚDNOST ZAMĚSTNANCŮ ČDC V RÁMCI MU

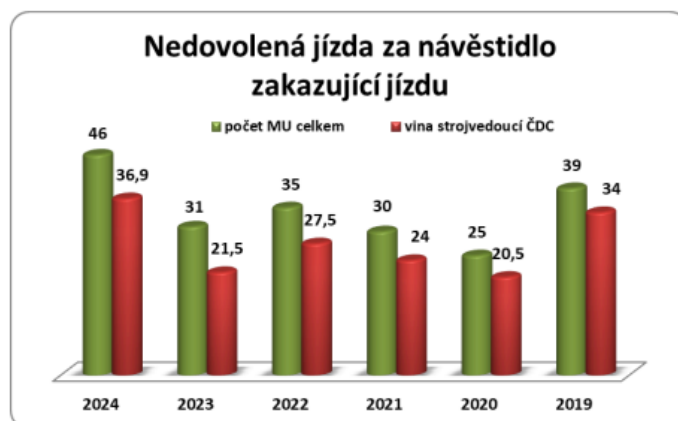


OBRÁZEK 3 POČET MU S ODPOVĚDNOSTÍ DLE ZAMĚSTNÁNÍ

3. Počet případů nedovolené jízdy drážního vozidla za návštěvnicko zakazující jízdu s odpovědností zaměstnanců ČDC

Počet případů, jejichž prvotní příčina byla nedovolená jízda drážního vozidla za návštěvnicko zakazující jízdu s odpovědností zaměstnanců ČDC v roce 2024 je 39 případů (v roce 2023 počet 22 případů). Zvláště je sledován vývoj tohoto ukazatele u zaměstnání strojvedoucí – v roce 2024 se jednalo o 36,9 případů (v roce 2023 počet 21,5 případů). U dalšího jednoho případu v roce 2024 má ČDC obecnou odpovědnost jako dopravce, přičemž konkrétní odpovědnost za vznik má zaměstnanec (strojvedoucí) dodavatelské společnosti.

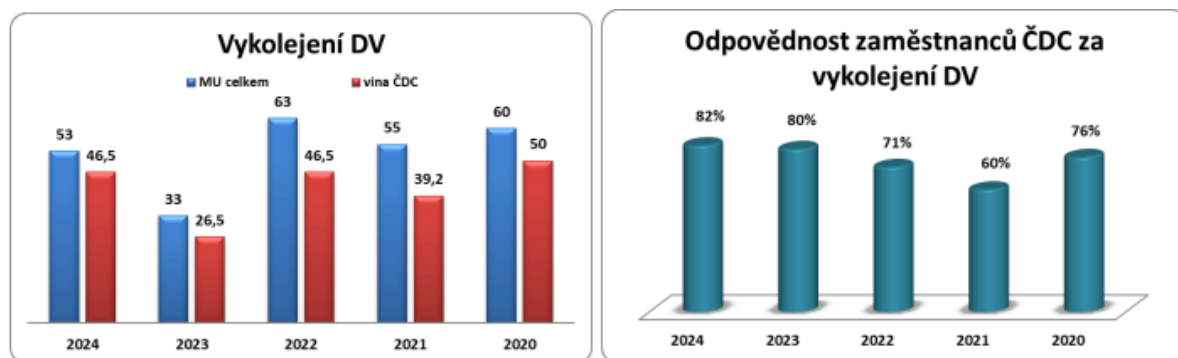
Časový vývoj tohoto ukazatele v jednotlivých letech včetně vývoje počtů dle jednotlivých profesí je zobrazen v následujícím grafu:



OBRÁZEK 4 NEDOVOLENÁ JÍZDA ZA NÁVĚSTIDLO ZAKAZUJÍCÍ JÍZDU

4. Počet vykolejení s odpovědností ČDC

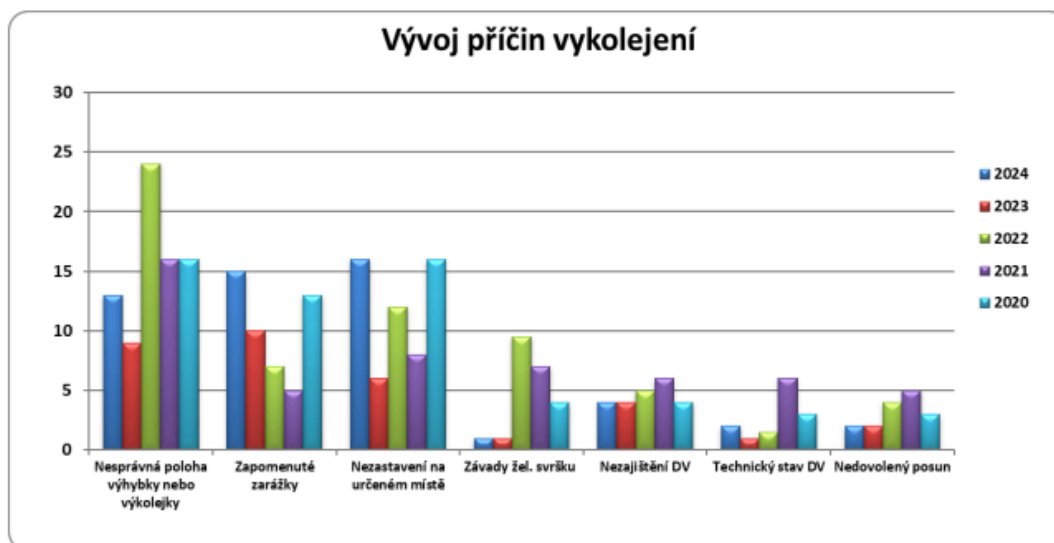
V roce 2024 evidujeme celkem 53 vykolejení (v roce 2023 to bylo 33 případů). Do kategorie nehod se řadí pět MU a do incidentů spadá 48 MU. Počet vykolejení s odpovědností ČDC v roce 2024 je 46,5 případů (v roce 2023 počet 26,5 případů). Počet MU s odpovědností zaměstnanců ČDC ve vztahu k celkovému počtu vykolejení dosáhl historicky nejvyšší hodnoty 82 %. Časový vývoj tohoto ukazatele v jednotlivých letech je zobrazen v následujících grafech:



OBRÁZEK 5 POČET MU – VYKOLEJENÍ

V rámci hodnocení systému zajišťování bezpečnosti se provádí pravidelné posuzování všech relevantních příčin vzniku této skupiny MU. Dlouhodobě jako nejčastější příčina byla evidována jízda přes nesprávně přestavenou či nezkontrolovanou výhybku (výkolejku) nebo přestavení uvedených zařízení v okamžiku jízdy drážního vozidla přes ně. V roce 2024 evidujeme nárůst této příčiny proti roku 2023, ale mnohem větší nárůst je u příčiny, která je definována jako nezastavení na místě určeném, kde se řadí například i nedovolená jízda za návěstidlo zakazující jízdu či nezastavení na konci kusé koleje před zarážedlem.

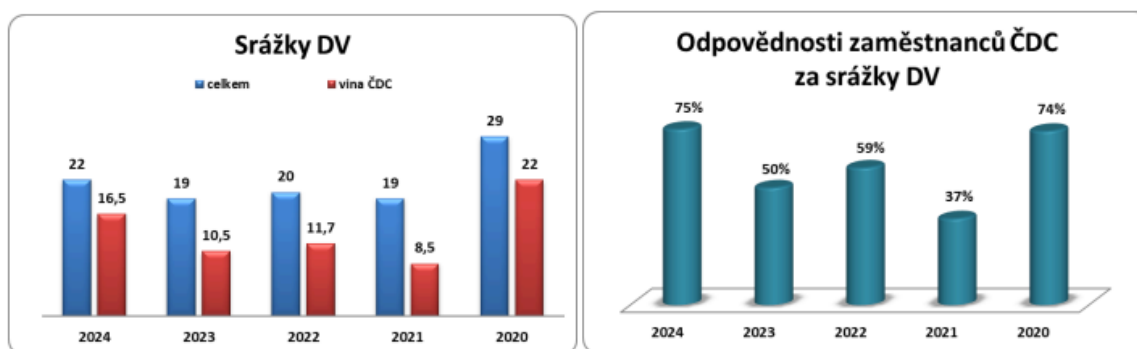
Nemalý nárůst je patrný i u neodstranění zajišťovacích prostředků před uvedením drážních vozidel do pohybu (nejčastěji zarážky). Prakticky vždy se jedná o selhání lidského činitele. Struktura příčin a počty jednotlivých případů jsou uvedeny v následujícím grafu:



OBRÁZEK 6 VÝVOJ PŘÍČIN VYKOLEJENÍ

5. Počet srážek s odpovědností ČDC

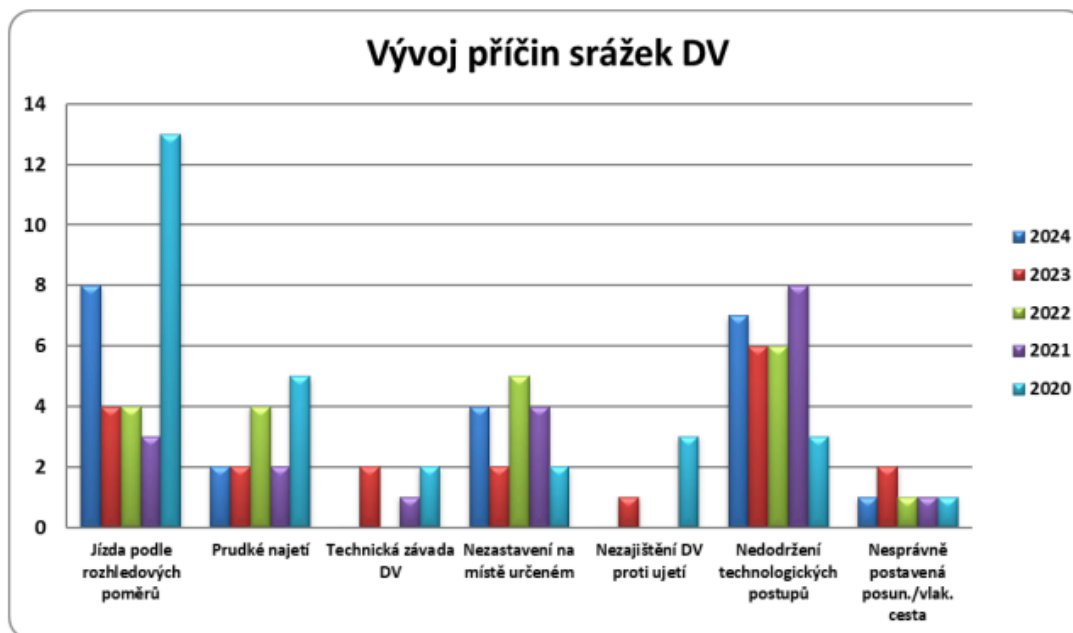
V roce 2024 evidujeme 22 srážek drážních vozidel. V meziročním srovnání to představuje mírný nárůst oproti hodnotám z předchozích let. V této skupině MU evidujeme jednu vážnou nehodu, čtyři nehody a do skupiny incidentů je zařazeno celkem 17 případů. ČDC má odpovědnost za 16,5 MU této kategorie, přičemž všechny jsou s odpovědností zaměstnanců ČDC. V této oblasti se při srovnání s celkovým počtem srážek jedná o nárůst o 25 % proti roku 2023. Časový vývoj ukazatelů je zobrazen v následujících grafech:



OBRÁZEK 7 SRÁŽKY DV A ODPOVĚDNOST ZAMĚŠTNANCŮ

Nejčastější příčinou vzniku srážek drážních vozidel v roce 2024 je po delším čase opět nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů s celkovým počtem 8 případů. Dlouhodobě nejčastější příčina spočívající v nedodržení technologických postupů se 7 případy umístila v roce 2024 na druhém místě. V této obecné skupině příčin jsou zahrnuty například

chyby při organizaci posunu na spádovišti (dojetí vozů, pomalá jízda z důvodu utažené ruční brzdy, stání vozidel přes námezník koleje atd.) nebo uvedení drážních vozidel do pohybu bez pokynu či nesvěšení drážních vozidel. Struktura příčin a počty jednotlivých případů jsou uvedeny v následujícím grafu:



OBRÁZEK 8 VÝVOJ PŘÍČIN SRÁŽEK DV

13. KULTURA BEZPEČNOSTI

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

Všechny důležité části systému zajišťování bezpečnosti musí být zdokumentovány a musí být zejména popsáno rozdělení povinností v rámci organizace provozovatele infrastruktury a železničního podniku. Musí být uvedeno, jakým způsobem zabezpečuje vedení podniku řízení na různých úrovních, jakým způsobem jsou zapojeni zaměstnanci a jejich zástupci na všech úrovních a jak je zajištěno soustavné zlepšování systému zajišťování bezpečnosti. Musí platit jednoznačný závazek důsledně uplatňovat poznatky a metody týkající se lidského faktoru. Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky podporují prostřednictvím systému zajišťování bezpečnosti kulturu vzájemné důvěry, jistoty a učení, při které jsou zaměstnanci vybízeni k tomu, aby přispívali k rozvoji bezpečnosti při zaručení důvěrnosti.

V praxi je kultura bezpečnosti kontrolována zejména formou státních dozorů na systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy/dráhy nebo schvalováním jednotného osvědčení o bezpečnosti, kde je součástí části SMS. V případě zjištění nedostatků

pak realizací nápravných opatření. Zpětná vazba je v jednotlivých výročních zprávách o bezpečnosti.

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

Příklad 1 – Provozovatel dráhy

(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace za rok 2024)

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

Příklad 2 – Dopravce

(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti za rok 2024 dopravce ČD Cargo, a.s.)

Kultura bezpečnosti je důležitou součástí soustavného zlepšování v rámci systému bezpečnosti. V roce 2024 pokračovalo posilování povědomí o důležitosti kultury bezpečnosti mezi zaměstnanci společnosti v jednotlivých stupních řízení. Z výše uvedených důvodů byl pro rok 2024, jak je podrobněji specifikováno v kapitole C této výroční zprávy, stanoven společný bezpečnostní cíl, kdy všem zaměstnancům ČDC byly v rámci školení systematicky zdůrazňovány základní pilíře kultury bezpečnosti společnosti ČDC.

1. Aktivita v provozu ČDC

Mezi ČDC a provozovatelem dráhy SŽ je aktivně využíván proces elektronické komunikace pro hlášení závad týkající infrastruktury a nově od roku 2024 i oblasti řízení provozu prostřednictvím tzv. Helpdesku. Přínosem aplikace pro činnost dopravce je, že poskytuje i zpětnou vazbu na dané zjištění. V roce 2024 byly společnostmi ČDC do systému vzdělávání a školení zavedeny celkem tři simulátory pro strojvedoucí. Simulátory jsou sofistikované, modelující provozní situace na skutečné infastrukturu SŽ. Kabinový simulátor umístěný v České Třebové je využíván primárně pro školení strojvedoucí rizikové kategorie s praxí do 5 let a výcvik obsluhy ETCS. Mobilní simulátory budou využívány pro pravidelné školení strojvedoucích v jednotlivých lokalitách působnosti ČDC. V rámci firemního vzdělání byly zaměstnanci jiných profesí (dispečeri, dozorčí) seznamováni s podmínkami (způsobem) řízení drážních vozidel a povinnostmi osob řídící drážní vozidlo. Tímto bylo výše uvedeným jiným zaměstnáním objasňováno, že při jejich výkonu činnosti je nutnost sdílení informací v pracovním kolektivu, pochopení vznášených dotazů strojvedoucích (především směřovaných na dispečery) a důvody hlášení nesrovnalostí zjištěných strojvedoucími. V oblasti lidského a organizačního faktoru byly vytvářeny další podpůrné nástroje pro činnost zaměstnanců (Kniha pravidel, aplikace a pomůcky, videomateriály pro potřebu vzdělávání). Pro tvorbu podpůrných nástrojů je mimo oblast odborného textu experimentálně používána podpora umělé inteligence.

2. Aktivita vedení společnosti

Kultura bezpečnosti v prostředí ČDC zahrnuje i účast zaměstnanců včetně nejvyššího vedení ČDC v komisích zaměřených na zvyšování bezpečnosti železniční dopravy v ČR. Jedná se o stálé zastoupení v bezpečnostních radách a komisích v železničním prostředí. ČDC je aktivním členem „Pracovní komise ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu“, která je svolávána pravidelně na úrovni Ministerstva dopravy ČR. Předmětem jednání v roce 2024 byla zejména následující dílčí témata:

- Připravenost na výhradní provoz ETCS od 01.01.2025 na vybrané části infrastruktury.
- problematika hodnocení rizik.
- sledování počtu mimořádných událostí, popř. systémová analýza jejich příčin.
- Kniha pravidel.

3. Další aktivity ČDC

- Zástupci ČDC se aktivně účastní setkání či dalších jednání pořádaných Drážním úřadem ČR (např. Setkání dopravců organizované společně s Ministerstvem dopravy ČR dne 29.11.2024, setkání Drážního úřadu s dopravci a držiteli železničních vozidel 03.06.2024).

- ČDC aktivně spolupracuje se středním školstvím. Informace o bezpečnostních pravidlech týkající se procesu provozování drážní dopravy jsou součástí setkání (semináře či přednášky) pro pedagogy středních škol s dopravním zaměřením. Střední škola Edvarda Beneše v Břeclavi za výrazné podpory ČDC získala akreditaci školicího střediska pro výcvik strojvedoucích.
- Zvyšování povědomí o kultuře bezpečnosti přispívá i pravidelná čtvrtletní rubrika „Bezpečnost v železničním provozu“ zveřejňovaná ve firemním časopise Cargovák, kde jsou zaměstnanci seznamováni jak s aktuálními informacemi a novinkami v oblasti bezpečnosti, tak podrobněji s aktuálním tématem vyplývajícím z vyhodnocování příčin MU a souvisejících rizik. V roce 2024 byly zaměstnanci, seznámeni s těmito bezpečnostními tématy: Výhradní provoz ETCS, Zajištění vozidel proti ujetí, Kniha pravidel – nejen pro strojvedoucí, Výuka jízdy pod dohledem ETCS na Simulátoru ČDC, Elektronizace pracovní činností strojvedoucího – nástroj nejen ke zvyšování bezpečnosti provozu.
- Dále se zástupci ČDC aktivně účastní aktivit v rámci sdružení ŽESNAD.CZ, viz činnosti zmíněné výše v této Zprávě.
- Aktivní účast zástupců ČDC v rámci usměrňování rizik na rozhraní subsystémů s provozovatelem dráhy SŽ.
- Nedílnou součástí aktivit ČDC v oblasti bezpečnosti je dlouhodobé působení zástupců ČDC v mezinárodních organizacích a sdruženích v oblasti drážní dopravy:
 - zástupce ČDC v UIC RID Group of Experts OTIF/UNECE RID Committee of Experts,
 - zástupce ČDC v pracovní skupině pro Nakládací směrnice UIC,
 - zástupce ČDC ve skupině OSG (Operations study Group) při UIC,
 - zástupce ČDC ve výkonném výboru ATTI-SG (Agreement on freight Train Transfer Inspection) při UIC.
- V rámci zvyšování bezpečnosti dále ČDC aktivně spolupracuje v oblasti zjišťování příčin a okolností vzniku MU s Drážní inspekcí a dalšími subjekty.

ZÁVĚR

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí bezpečnost železniční dopravy a provozování železničních drah v České republice za rok 2024. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice 2016/798 do národních právních předpisů.

Drážní úřad v roce 2024 splnil svůj plán v oblasti provádění státních dozorů a v roce 2025 bude pokračovat ve vykonávání kontrolní činnosti u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

Za hlavní prioritu je považována především bezpečnost dráhy a bezpečná přeprava osob i zboží, zvláště nebezpečných věcí, které mohou významně zvýšit závažnost nehod a mimořádných událostí. Zároveň probíhá spolupráce s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány (NSA).

© Drážní úřad 2024

Bělehradská 222/128

120 00 Praha 2

www.du.gov.cz/

www.facebook.com/drazni.urad

www.x.com/DrazniU

PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2024

Evidenční přehled o nehodách za rok 2024 – podle definic směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016, o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách (viz Tabulka 4).

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

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

TABULKA 4 – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2024

1.1a. Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod.				
	N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		5
	N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		7
	N02	Vykolejení vlaku		0
	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		17
	N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závorami		7
	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.		1
	N04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		15
	N05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		2
	N06	Jiné nehody		11

2.2a. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody.				
	PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		37
	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)		2
	PS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
	PS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	PS06	Jiné nehody		0
2.3a. Celkový počet vážně zraněných zaměstnanců a jiných osob účastníků se provozování dráhy nebo drážní dopravy.				
	SS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		3
	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		0
	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		1
	LS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		8
	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		2
	US05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	US06	Jiné nehody		0
2.6a. Celkový počet ostatních vážně zraněných osob rozdělený do následujících kategorií.				
	OS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	OS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	OS02	Vykolejení vlaku		0

	OS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
	OS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
	OS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	OS06	Jiné nehody		0
2.7a. Celkový počet jiných osob na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií.				
	OSP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	OSP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	OSP02	Vykolejení vlaku		0
	OSP03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
	OSP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
	OSP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	OSP06	Jiné nehody		0
2.8a. Celkový počet jiných osob mimo nástupiště rozdělený do následujících kategorií.				
	OSE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	OSE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	OSE02	Vykolejení vlaku		0
	OSE03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
	OSE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
	OSE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	OSE06	Jiné nehody		0
3.2a. Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody.				
	PK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		4
	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		0
	PK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	PK06	Jiné nehody		0
3.3a. Celkový počet usmrcených zaměstnanců a jiných osob účastnících se provozování dráhy nebo drážní dopravy.				
	SK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	SK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	SK02	Vykolejení vlaku		0
	SK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
	SK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1

	SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	SK06	Jiné nehody		0
3.4a. Celkový počet usmrčených uživatelů úrovnových přejezdů rozdělený do následujících kategorií.				
	LK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	LK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	LK02	Vykolejení vlaku		0
	LK03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		12
	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 usmrčených nepovolaných osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovnových přejezdů, rozdělený do následujících kategorií.				
	UK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	UK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	UK02	Vykolejení vlaku		0
	UK03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
	UK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		7
	UK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	UK06	Jiné nehody		0
3.6a. Celkový počet ostatních usmrčených osob rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.				
	OK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	OK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	OK02	Vykolejení vlaku		0
	OK03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
	OK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
	OK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	OK06	Jiné nehody		0
3.7a. Celkový počet jiných osob usmrčených na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený do následujících kategorií, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.				
	OKP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
	OKP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
	OKP02	Vykolejení vlaku		0
	OKP03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
	OKP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
	OKP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	OKP06	Jiné nehody		0
3.8a. Celkový počet jiných osob 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	Vykolejení vlaku		0
	OKE03	Nehody na úrovnňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnňových přejezdech)		0
	OKE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
	OKE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
	OKE06	Jiné nehody		0
1.3a. Celkový počet nehod při přepravě nebezpečných věcí rozdělený do následujících kategorií, které je nutné hlásit dle RID.				
	N19	Počet nehod, na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, a při nichž nedošlo k uvolnění nebezpečných věcí.		0
	N20	Počet nehod, na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, při nichž došlo k uvolnění nebezpečných věcí.		0
1.2a. Celkový počet sebevražd.				
	N07	Počet sebevražd.		179
	N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama		42
4.1a. Celkový počet původců mimořádných událostí rozdělený do následujících kategorií.				
	I01	Lomy kolejnic.		1
	I02	Vybočení kolejnice a ostatní nespojitosti koleje.		0
	I03	Selhání návěstních systémů		0
	I04	Projetá návěstidla zakazující jízdu.		170
	I041	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		28
	I042	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		139
	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	4 244 444 153
	C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč	0
	C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč	184 397
	C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut	43 307
	C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut	25 128
6. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti dráhy a jejího uplatňování				
6.1 Zabezpečovací zařízení				
	TP01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení		19,97%

	TP02	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení		1,59%
	TP03	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti		0,16%
	T01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti		12,01%
	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.		0,68%
	TT03	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti.		0,00%
	T02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti.		1,93%
6.2 Počet úrovnových křížení				
	T03	Celkový počet úrovnových křížení (aktivních i pasivních)		7 855
	T06	Celkový počet aktivních úrovnových křížení (se zabezpečovacím zařízením)		4 378
	T07	Ovládaným automaticky jízdou s výstražnými světly a bez závor		1 955
	T081	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly		1 760
	T10	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.		6
	T15	Ovládaným obsluhou		666
	T14	Celkový počet pasivních úrovnových křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).		3 468
8. Referenční data dopravy a infrastruktury				
	R05	Počet vlakokilometrů v osobní dopravě	million vlakokilometrů	277,937
	R06	Počet vlakokilometrů v nákladní dopravě	million vlakokilometrů	72,010
	R02	Počet osobokilometrů	million osobokilometrů	9 214,580
	R07	Počet nákladních tunokilometrů	million tunokilometrů	59 951,861
	R08	Počet kilometrů trati (u vícekolejných tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km	9 576,133
	R03	Počet kilometrů kolejí (započítává se každá kolej vícekolejné železniční trati).	km	15 309,211

PŘÍLOHA B – POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY ZA ROK 2024

1. Tratě 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]	0

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

2a	Celková délka tratí [km]	70,706
----	--------------------------	--------

3. Stanice přizpůsobené PRM TSI (na konci roku)

3a	Železniční stanice vyhovující PRM TSI	0
3b	Železniční stanice v souladu s PRM TSI - částečná shoda s TSI	8
3c	Bezbariérově přístupné železniční stanice	834
3d	Jiné stanice	1 793

4. Licence strojvedoucích (na konci roku)

4a	Celkový počet platných evropských licencí vydaných v souladu s TDD	9 162
4b	Počet nově vydaných evropských licencí (první vydání)	415

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

5a	První schválení – celkem	3
5aa	Drážní vozidla	0
5ab	Lokomotivy	0
5ac	Tažená osobní vozidla	0
5ad	Ucelená jednotka	2
5ae	Speciální vozidla	1
5b	Vnitrostátní posouzení uvedení typu vozidla na trh v rozšířené oblasti použití	9
5ba	Vagón	0
5bb	Lokomotivy	6
5bc	Tažená osobní vozidla	1
5bd	Ucelená jednotka	1
5be	Speciální vozidla	1
5c	Schválení typu – celkem	2
5ca	Vagón	0

5cb	Lokomotivy	0
5cc	Tažená osobní vozidla	0
5cd	Ucelená jednotka	2
5ce	Speciální vozidla	1
5d	Schválení udělená po modernizaci nebo obnově – celkem	14
5da	Vagón	0
5db	Lokomotivy	2
5dc	Tažená osobní vozidla	0
5de	Ucelená jednotka	9
5df	Speciální vozidla	3
5e	Schválení ve shodě s typem (čl. 14 odst. 1 písm. e) Nařízení (EU) – celkem	119
5ae	Vagón	0
5eb	Lokomotivy	5
5ec	Tažená osobní vozidla	0
5ee	Ucelená jednotka	93
5ef	Speciální vozidla	21

6. Vozidla vybavená ERTMS (na konci roku)

6a	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS úrovně 1	0
6b	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS úrovně 2	795
6c	Hnací vozidla včetně vlakových souprav – bez instalovaného ERTMS	3 873

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

7a	Pracovníci FTE, kteří se podílí na osvědčení o bezpečnosti	15
7b	Pracovníci FTE, kteří se podílí na schvalování vozidel	11
7c	Pracovníci FTE, kteří jsou zapojeni do dohledu	26
7d	Pracovníci FTE, kteří se podílí na jiných úkolech týkajících se železnic	72

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

PŘÍLOHA C – BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU PRO ROK 2024

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

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

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

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

V roce 2024 bylo provedeno Agenturou EU pro železnice v souladu se společnou bezpečnostní metodou definovanou v rozhodnutí Komise 2009/460/ES hodnocení plnění bezpečnostních cílů. Z výsledku hodnocení vyplývá, že úroveň bezpečnosti železnic zůstává na úrovni EU přijatelná pro všechny kategorie uživatelů železnic, nicméně Česká republika vykazuje možné zhoršení výkonů bezpečnosti v oblasti rizik pro osoby spadající do kategorie „ostatní“.

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

Kategorie rizika			NRV (*10 ⁻⁹) ¹	MWA (*10 ⁻⁹) ²	MWA≤NRV*1,2	Úroveň bezpečnosti
1	cestující	1.1	46,49	12,30	ano	přijatelná
		1.2	0,82	0,30	ano	přijatelná
2	zaměstnanci		16,45	13,55	ano	přijatelná
3	uživatelé přejezdů		237,76	111,57	ano	přijatelná
4	ostatní		2,41	7,55	ne	zhoršená
5	nepovolané osoby		301,26	40,60	ano	přijatelná
6	společnost		591,22	194,07	ano	přijatelná

V rámci zpracovávání plánu opatření Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy vycházel ze závěrečných zpráv o výsledcích šetření, resp. bezpečnostních doporučení uváděných v těchto zprávách, které Drážní úřad obdržel v období od 26.05.2017 do 09.01.2023. Plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy na celostátních a regionálních dráhách je uveřejněn na webových stránkách Drážního úřadu du.gov.cz/informace-pro-verejnost/bezpecnost-a-kontrolni-cinnost/bezpecnostni-cile/.

S přihlédnutím k výsledkům ve shora uvedené tabulce, je úroveň bezpečnosti v jednotlivých kategoriích rizika za posledních 5 let na přijatelné úrovni, mimo kategorii riziko „ostatní“.

Kategorie rizika 1 „cestující“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA (*10⁻⁹) byla v tomto období v kategorii rizika 1.1 - 16,57 (vážený průměr v letech 2016-2020) v kategorii rizika 1.1) a kategorii rizika 1.2 - 0,30 (vážený průměr v letech 2019-2023).

Kategorie rizika 2 „zaměstnanci“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA (*10⁻⁹) byla v tomto období 13,55 (vážený průměr v letech 2019-2023).

Kategorie rizika 3 „uživatelé přejezdů“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA (*10⁻⁹) byla v tomto období 146,39 (vážený průměr v letech 2016-2020). Hodnoty mají za toto sledované období sestupnou tendenci, za poslední vyhodnocované období je nejnižší.

Kategorie rizika 4 „ostatní“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA (*10⁻⁹) byla v tomto období 14,07 (vážený průměr v letech 2016-2020). Přestože je úroveň v této kategorii hodnocena jako „zhoršená“,

¹ Národní referenční hodnota

² Vážený průměr v letech 2019-2023

má tato hodnota od prvního sledovaného období (vážený průměr v letech 2015-2019) sestupnou tendenci, za poslední vyhodnocované období je nejnižší.

Kategorie rizika 5 „nepovolané osoby“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($\cdot 10^{-9}$) byla v tomto období 47,91 (vážený průměr v letech 2017-2021). Nejnižší hodnota v této kategorii rizika byla v tomto posledním sledovaném období tj. 40,60 (vážený průměr v letech 2019-2023).

Kategorie rizika 6 „společnost“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($\cdot 10^{-9}$) byla v tomto období 233,15 (vážený průměr v letech 2016-2020). Nejnižší hodnota v této kategorii rizika byla v tomto posledním sledovaném období tj. 194,07 (vážený průměr v letech 2019-2023).

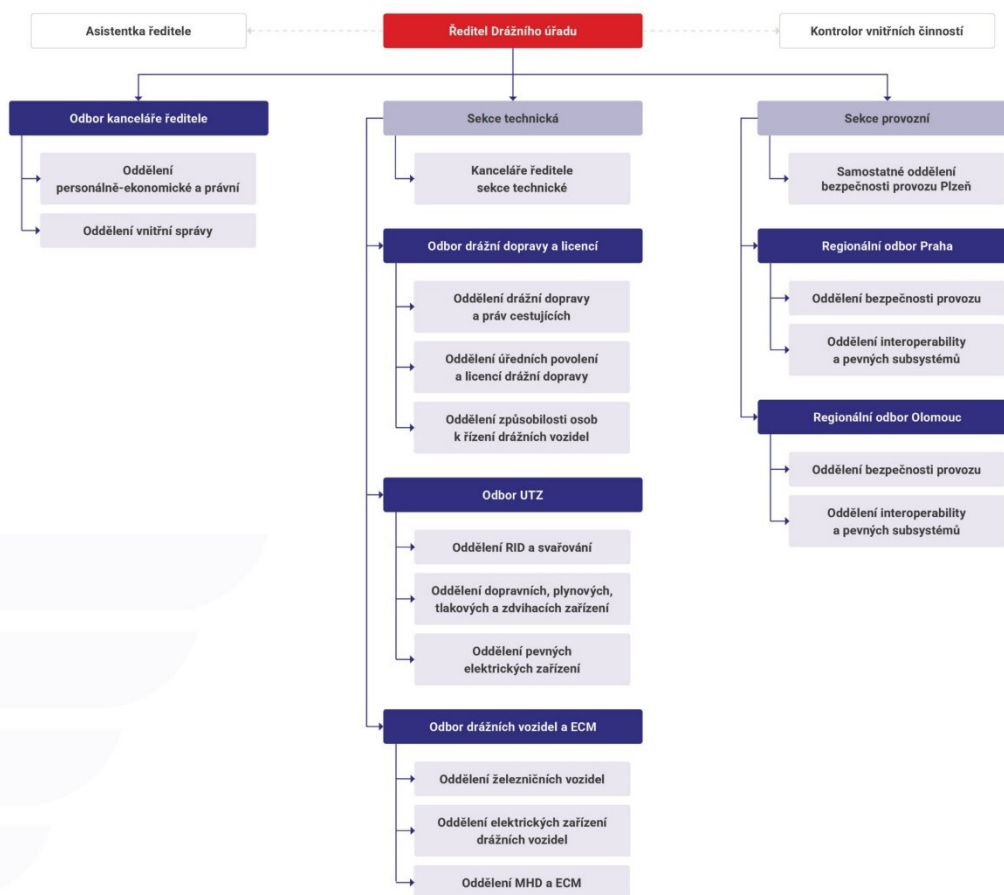
Jak je uvedeno shora, Česká republika vykazuje možné zhoršení výkonů bezpečnosti v oblasti rizik pro osoby spadající do kategorie „ostatní“; v souladu s čl. 5 písm. a) rozhodnutí Komise 2009/460/ES ze dne 5. června 2009 o přijetí společné bezpečnostní metody posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES lze uvést, že pravděpodobnou příčinou obdržení výsledků je zhoršený trend vzniku sledovaných veličin (počet úmrtí a vážených vážných zranění osob spadajících do kategorie *ostatní* v rámci vážných nehod) v prvních letech období rozhodného pro výpočet hodnoty ukazatele MWA ($\cdot 10^{-9}$). Jak plyne ze srovnání hodnot uvedených v jednotlivých vyhodnoceních dosažení bezpečnostních cílů zpracovávaných Agenturou Evropské unie pro železnice za jednotlivé kalendářní roky, daný ukazatel, a tím i počet úmrtí a vážených vážných zranění osob spadajících do kategorie *ostatní* v rámci vážných nehod vztažený k relevantnímu dopravnímu výkonu na síti železničních drah stanovených kategorií, vykazuje sestupný trend, tedy opatření dříve přijatá Českou republikou k dosažení bezpečnostního cíle jsou účinná.

PŘÍLOHA D – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRÁŽNÍHO ÚŘADU



Organizační struktura Drážního úřadu

Bělehradská 222/128, 120 00 Praha 2 - Vinohrady
IČ: 613 794 25 | podatelna@du.gov.cz | +420 226 523 368



OBRÁZEK 9 ORGANIZAČNÍ SCHÉMA

PŘÍLOHA E – SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Obrázek 1 Časový vývoj MU	66
Obrázek 2 Odpovědnost zaměstnanců ČDC v rámci MU	67
Obrázek 3 Počet MU s odpovědností dle zaměstnání	67
Obrázek 4 Nedovolená jízda za návštěvnickou zakazující jízdu	68
Obrázek 5 Počet MU – vykolejení	68
Obrázek 6 Vývoj příčin vykolejení	69
Obrázek 7 Srážky DV a odpovědnost zaměstnanců	69
Obrázek 8 Vývoj příčin srážek DV	70
Obrázek 9 Organizační schéma	86
Tabulka 1 - Analýza všeobecného trendu	14
Tabulka 2 – Střetnutí na železničních přejezdech v roce 2024 podle jejich zabezpečení (SŽ)	17
Tabulka 3 – Překlad odborných pojmů podle směrnice 2016/798	17
Tabulka 4 – Evidenční přehled o nehodách za rok 2024	75
Tabulka 5 – Úrovně bezpečnosti na základě zhodnocení plnění bezpečnostních cílů Českou republikou	84
Graf 1 – Počet nehod, usmrcených osob a vážně zraněných osob za sledované období	15
Graf 2 – Nedovolených jízd DV za návštěvnickou zakazující jízdu v letech 2018 až 2024	15
Graf 3 – Nedovolených jízd DV za návštěvnickou zakazující jízdu v roce 2024 podle důvodu projetí	16
Graf 4 – Střetnutí na železničních přejezdech v letech 2018 až 2024 na síti SŽ	16
Graf 5 – Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod	18
Graf 6 – Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody	18
Graf 7 – Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie osob	19
Graf 8 – Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody	19
Graf 9 – Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie osob	20
Graf 10 – Podíl odmítnutého materiálu SŽ	64