

# ***VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI***

Drážní úřad





## Kontrola verze

<b>Dokument zpracoval:</b>	<b>Drážní úřad Wilsonova 300/8 121 06 Praha 2 - Vinohrady ČESKÁ REPUBLIKA</b>
<b>Vydal:</b>	ING. JIŘÍ KOLÁŘ, Ph.D.
<b>Autoři:</b>	ODBOR BEZPEČNOSTI A LICENCÍ, ODDĚLENÍ BEZPEČNOSTI A PRÁV CESTUJÍCÍCH
<b>Verze:</b>	1.0
<b>Datum:</b>	30. září 2015
<b>Status dokumentu:</b>	Konečné znění

**Referenční dokumenty**

<b>Ref. č.</b>	<b>Název dokumentu</b>	<b>Odkaz na dokument</b>
(1)	Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)	Úř. věst. L 220, 21. 6. 2004, s. 16
(2)	Směrnice 2008/110/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic	Úř. věst. L 345, 23. 12. 2008, s. 62
(3)	Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah	Sbírka zákonů č.48/1995, s. 2210
(4)	Nařízení Komise (ES) č. 352/2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik	Úř. věst. L 108, 29. 4. 2009, s. 4
(5)	Zákon č. 500/2004 Sb., správního řádu	Sbírka zákonů č.174/2004, s. 9782
(6)	Směrnice Komise 2009/149/ES, kterou se mění směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách	Úř. věst. L 313, 28. 11. 2009, s. 65
(7)	Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách	Sbírka zákonů č.79/1994, s. 3041
(8)	Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách	Sbírka zákonů č.119/2006, s. 4937



## Obsah

<b>A. ÚVOD.....</b>	<b>6</b>
<b>B. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE .....</b>	<b>7</b>
B.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK.....	7
B.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY .....	7
B.3 PŘEHLED ZA PŘEDCHOZÍ ROK .....	7
B.4 OBLASTI, NA KTERÉ BUDE KLADEN HLAVNÍ DŮRAZ V PŘÍŠTÍM ROCE .....	8
<b>C. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI .....</b>	<b>9</b>
C.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ .....	9
C.2 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ .....	10
<b>D. DOZOR.....</b>	<b>15</b>
D.1 STRATEGIE A PLÁN.....	15
D.2 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE .....	17
D.3 ZPŮSOBILOST .....	17
D.4 ROZHODOVÁNÍ.....	18
D.6 POZNATKY Z PŘIJATÝCH OPATŘENÍ .....	18
<b>E. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ.....</b>	<b>19</b>
E.1. OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI DOPRAVCE ČÁST A .....	19
E.2. OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI DOPRAVCE ČÁST B. ....	20
E.3 BEZPEČNOSTNÍ POVOLENÍ .....	20
E.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY .....	21
E.5 PROCESNÍ PROBLÉMY.....	21
E.5 ZPĚTNÁ VAZBA .....	21
<b>F. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....</b>	<b>22</b>
F.1 SMĚRNICE O BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC (RSD) (1).....	22
F.2 ZMĚNY PRÁVNÍCH A SPRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....	22
<b>G. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK .....</b>	<b>23</b>
G.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU.....	23
G.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN.....	24
G.3 REVIZE VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ (NSR) S CÍLEM ZOHLEDNIT NAŘÍZENÍ ES O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK .....	24
<b>H. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU .....</b>	<b>25</b>
<b>PŘÍLOHA A SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE .....</b>	<b>26</b>
<b>PŘÍLOHA B ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ .....</b>	<b>40</b>



## Zkratky

<b>AB</b>	subjekt pro posuzování
<b>ACRI</b>	Asociace podniků z oblasti železničního dodavatelského průmyslu
<b>CSI</b>	společný bezpečnostní ukazatel
<b>CSM</b>	společná bezpečnostní metoda
<b>CST</b>	společný bezpečnostní cíl
<b>ČD</b>	České dráhy, a.s.
<b>ČS</b>	členský stát
<b>DeBo</b>	určený subjekt
<b>DÚ</b>	Drážní úřad
<b>EC</b>	Evropská komise
<b>ECM</b>	subjekty odpovědné za údržbu
<b>ERAIL</b>	Evropská databáze informací o železničních nehodách
<b>ETCS</b>	Evropský vlakový zabezpečovací systém
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>HDV</b>	hnací drážní vozidlo
<b>NIB</b>	vnitrostátní inspekční orgán
<b>NoBo</b>	oznámený subjekt
<b>NRV</b>	vnitrostátní referenční hodnota
<b>NSA</b>	vnitrostátní bezpečnostní orgán
<b>NSR</b>	vnitrostátní bezpečnostní předpis
<b>PI</b>	provozovatel infrastruktury
<b>RID</b>	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
<b>RSD</b>	směrnice o bezpečnosti železnic
<b>SŽDC</b>	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
<b>UTZ</b>	určená technická zařízení
<b>ŽP</b>	železniční podnik



## A. ÚVOD

Drážním úřadem byla zpracována výroční zpráva o své činnosti, která obsahuje informace o:

- a) vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu společných bezpečnostních ukazatelů, (dále jen „CSI“) na úrovni České republiky,
- b) důležitých změnách právních předpisů týkajících se bezpečnosti železnic,
- c) vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti, schvalování a následných auditech,
- d) výsledcích a zkušenostech týkajících se dozoru nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky.

Zpráva vychází z ustanovení článku 18 směrnice o bezpečnosti (1), který byl do podmínek legislativy České republiky transponován § 49e zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“) a blíže specifikován § 6 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

Je určena provozovatelům infrastruktury, železničním podnikům, ostatním národním bezpečnostním úřadům, orgánům EU a všem současným a budoucím podnikatelům v oblasti železniční dopravy.

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici. Současně může zpráva napomoci v orientaci ve vydané legislativě.

Údaje uvedené v této zprávě vychází z údajů zaslaných dopravci a provozovateli drah ve Výročních zprávách. Všichni provozovatelé dráhy zajišťující provozování celostátní dráhy a regionálních drah v roce 2014 předložili Výroční zprávu o bezpečnosti ve stanoveném termínu podle článku 9(4) Směrnice o bezpečnosti (1).

Z celkového počtu 85 dopravců předložili Výroční zprávu o bezpečnosti ve stanoveném termínu podle článku 9(4) směrnice o bezpečnosti (1) všichni dopravci s výjimkou 4 subjektů. Tito dopravci zprávu nedoložili, přestože měli uzavřenou smlouvu o možném přístupu na dopravní cestu a aktivně této dopravní cestě drážní dopravu provozovali. U těchto dopravců bude proto pravděpodobně podle zvážení povahy přikročeno k uplatnění sankcí.

Tato zpráva je publikovaná na webových stránkách Drážního úřadu [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz).



## **B. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE**

### **B.1 Hlavní závěry za vykazovaný rok**

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2014 svůj plán v oblasti provedení auditů za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2015 bude nadále pokračovat ve vykonávání těchto auditů u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

### **B.2 Vnitrostátní bezpečnostní strategie, programy a iniciativy**

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

- modernizace tranzitních železničních koridorů a rozhodujících železničních uzlů v trase koridorů, spojená s instalací nových zabezpečovacích zařízení,
- příprava a realizace projektů na vybavení tratí systémy „Global System for Mobile Communication for Railway“ (GSM-R) a „European Train Control System“ (ETCS) a zabezpečení interoperability tratí zařazených do evropského železničního systému,
- racionalizační akce spočívající v rekonstrukci a modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, omezení počtu stanic s elektromechanickým zabezpečovacím zařízením, vybavování stanic elektronickým zabezpečovacím zařízením, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení a dálkové ovládání tratě,
- zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech - zrušení úrovnových přejezdů a vybavování dalších přejezdů zabezpečovacím zařízením,
- výstavba nových zastávek, přístřešků a nástupišť s bezbariérovým přístupem.

V roce 2014 pokračovaly práce na modernizaci tranzitních železničních koridorů i důležitých železničních uzlů v trase koridorů, aby byly zajištěny stejné technické parametry v návaznosti na koridorové tratě.

Jako nejvážnější problém se jeví i nadále počet nehod na úrovnových železničních přejezdech, kdy osoby nerespektují stávající výstražné zabezpečovací zařízení, i když z dlouhodobého hlediska došlo k výraznému snížení těchto nehod. V České republice proto byly uskutečněny i v roce 2014 další kampaně jak z pozice Ministerstva dopravy, tak Drážní inspekce, usilující o větší informovanost veřejnosti s cílem zvýšení bezpečnosti na úrovnových přejezdech i kázně uživatelů pozemních komunikací. Přesto v roce 2014 bylo na přejezdech usmrceno 23 osob.

### **B.3 Přehled za předchozí rok**

Při auditech nebyly zjištěny zásadní nedostatky pouze nedostatky administrativního charakteru. Případné nedostatky se týkaly neplnění oznamovací povinnosti, nedoplnění vnitřních předpisů na základě změn v legislativě a zpřísnění systému zajišťování bezpečnosti. Ze strany dopravců byla



následně ve stanovených lhůtách přijata nápravná opatření, proto nebylo nutné přikročit k uplatnění sankcí ani dalším represivním krokům (doplnění, zrušení, odebrání certifikátu apod.).

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

Za hlavní prioritu je považována především samotná bezpečnost dráhy a bezpečná přeprava osob i zboží, především nebezpečných věcí, se zaměřením na prevenci a předcházení vzniku zdrojů ohrožení, které by mohly vést k vzniku nehod a ostatních mimořádných událostí.

Cíle a plány Drážního úřadu do následujícího období jsou následující.

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2014 svůj plán v oblasti provedení auditů za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2015 bude nadále pokračovat ve vykonávání těchto auditů u dalších provozovatelů dráhy a dopravců, zejména:

- Průběžně analyzovat závěry ze státních dozorů vlastních, nebo předkládaných Drážní inspekcí s cílem zobecnit riziková místa a následně zajistit příslušné úpravy předpisů, norem a technologických postupů,
- v rámci projektové přípravy a schvalování projektů při rekonstrukcích a modernizacích tratí zajišťovat, s ohledem na finanční možnosti, vyšší stupeň technického vybavení,
- formou vlastní kontrolní činnosti ověřovat zajištění předepsaných kontrol a revizí hnacích a tažených drážních vozidel u vybraných provozovatelů drážní dopravy.





## **C. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI**

### **C.1 Podrobná analýza trendů zaznamenaných v poslední době**

Ve smyslu Směrnice o bezpečnosti (1) a definic nařízení Evropského parlamentu a Rady 91/2003 bylo v roce 2014 zaevidováno:

- počet nehod: 104,
- počet úmrtí: 29,
- počet vážně zraněných: 60,
- počet ohrožení: 171.

V níže uvedené Tabulce 1 jsou uvedeny nejdůležitější ukazatelé za sledované období. Podrobnější údaje za rok 2014 jsou předloženy v příloze A.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Počet nehod:</b>	282	123	133	113	125	99	97	91	104
<b>Počet usmrcených osob:</b>	52	25	44	26	48	29	26	24	29
<b>Počet vážně zraněných osob:</b>	89	102	139	92	107	74	66	52	60

Tabulka 1 – Analýza všeobecného trendu

Poznámka: Podklady výroční zprávy ke dni 30. 6. 2015 předložené provozovateli drah.

V roce 2014 došlo ke zvýšení počtu nehod, počtu usmrcených a vážně zraněných osob v porovnání s údaji za předcházející rok 2013.

V roce 2014 došlo ke zvýšení celkového počtů nehod oproti roku 2013 o 13 %.

Při nehodách bylo usmrceno (s vyloučením sebevražd) 29 osob a vážně zraněno bylo 60 osob.

Náklady spojené s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře byly vykázány ve výši cca 151 657 000 Kč.

Závěrem je možno konstatovat, že výše nákladů související s odstraněním škod způsobených nehodovými událostmi za rok 2014 je nižší, oproti počtu nehodových událostí.



## C.2 Výsledky bezpečnostních doporučení

V Tabulce 2 je uveden seznam bezpečnostních doporučení obdržných od vnitrostátního inspekčního orgánu a informace o stavu jejich provádění včetně popisu opatření, jež byla provedena.

Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
<p><b>1. 12. 2014</b> Pačejov – Horažďovice Vykolejení drážního vozidla za jízdy vlaku Pn 67891</p> <p>Bezpečnostní doporučení:</p> <p><b>Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• urychlit instalaci nových diagnostických zařízení závad na jedoucích kolejových vozidlech v rozsahu podle Směrnice č. 36 – Koncepce diagnostiky závad jedoucích železničních kolejových vozidel, č. j. 40334/07-OP, schváleno generálním ředitelem SŽDC dne 18. 4. 2008, účinnost od 1. 5. 2008. Přednostně umístit tato diagnostická zařízení na tratích vybavených DOZ; upravit znění článků č. 3773 a 3774 svého vnitřního předpisu SŽDC D1 (případně doplnit předpis dalšími články) tak, aby byly jednoznačně stanoveny technologické postupy osob podílejících se na řízení drážní dopravy při zjištění závady na vlaku bezprostředně ohrožující provozování dráhy a drážní dopravy.</li></ul> <p><b>Dopravci ČD Cargo, a. s.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• přistavit všechna TDV, která jsou opatřena ložiskovými skříněmi typu 59V a jejichž skutečný kilometrický proběh od poslední revizní opravy (REV) je větší než 130.000 km, k provedení revizní opravy (REV) nebo neplánované opravy, při které budou ložiskové skříně sejmuty z náprav, ložiska demontována, zkontrolována a namazána a ložisková skříň bude naplněna novým mazivem;</li><li>• zavést v rámci svého systému zajišťování bezpečnosti systém posuzování stavu ložisek DV vzhledem k jejich předpokládané životnosti, dále evidenci nápravových ložisek tak, aby bylo dohledatelné, kdy byla na ložiskách prováděna jejich kontrola, údržba, oprava, mazání apod.;</li><li>• přehodnotit systém provádění plánovaných oprav TDV účinný od 1. 1. 2014 tak, aby nebyly prodlužovány kilometrické proběhy drážních vozidel vzhledem k přijatému systému zajišťování bezpečnosti.</li></ul> <p>V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona o dráhách, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje <b>Drážnímu úřadu</b> přijetí vlastních opatření směřujících k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení nejen u zmíněných subjektů SŽDC a ČD Cargo, ale i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.</p>	<p>Bezpečnostní doporučení v této podobě a rozsahu Drážní úřad nenavrhuje k realizaci.</p>	<p>Nerealizováno</p>



Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
<p>30. 8. 2014 Slatiňany Střetnutí vlaku Služ 163920 s cyklistou na železničním přechodu P5339</p> <p>Bezpečnostní doporučení:</p> <p>V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona o dráhách, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje:</p> <p><b>Provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• u všech železničních přechodů, zabezpečených pouze výstražnými kříži, vykonat důkladnou mimořádnou kontrolu skutečného stavu dopravního značení vztahujícího se k těmto přechodům, se zaměřením na předcházení případnému ohrožení drážní dopravy a uživatelů přechodů;</li><li>• u železničních přechodů, kde je vjezd cyklistů zabráněno pouze dopravním značením, zvážit, na základě provedené kontroly, instalaci turniketů nebo meandrového zábradlí, které by fyzicky zamezily přímému a náhlému vjezdu cyklistů.</li></ul> <p>V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona o dráhách, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje <b>Drážnímu úřadu</b> přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah, kteří mají ve správě železniční přechody zabezpečené pouze výstražnými kříži.</p>	<p>Drážní úřad reagoval výzvou provozovatelům drah č. j. DUCR-33608/15/Wo ze dne 11. 6. 2015 k přijetí vlastního opatření.</p>	<p>Realizováno</p>



Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
<p>24. 3. 2014 Rozsochatec – Chotěboř Střetnutí vlaku Os 5306 s osobním automobilem na železničním přejezdu P5270</p> <p>Bezpečnostní doporučení:</p> <p>Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona o dráhách, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, doporučuje:</p> <p><b>Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci</b></p> <p>•vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhrošími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závorových břeven, v souladu se zněním předchozích doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.:937/2012/DI, ze dne 2. 1. 2013, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.:940/2012/DI, ze dne 3. 1. 2013 a „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 134/2014/DI, ze dne 18. 2. 2014 dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely.</p> <p>V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona o dráhách, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění a čl. 25 odst. 2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění (dále také Směrnice 2004/49/ES), Drážní inspekce doporučuje <b>Drážnímu úřadu</b> přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice.</p>	<p>Drážní úřad v rámci projektové přípravy nových a rekonstruovaných přejezdů požaduje po investorovi stavby přednostně vybavit přejezdy mechanickou zábranou – břevely ve vztahu k finančním možnostem investora.</p>	<p>Realizováno</p>



Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
<p>15. 3. 2014 Červenka Střetnutí vlaku Ex 444 s osobním automobilem na železničním přejezdu P6520</p> <p><i>Bezpečnostní doporučení:</i></p> <p><i>Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona o dráhách, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje:</i></p> <p><b>Provozovateli dráhy kategorie celostátní a regionální, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• stanovit integrovanému záchrannému systému prioritu (důležitost v pořadí) telefonních kontaktů, na které má operátor integrovaného záchranného systému, při hrozícím nebezpečí z prodlení, kontaktovat provozovatele dráhy a předat požadavek k přijetí opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.</li></ul> <p><b>Drážnímu úřadu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah železničních v České republice.</li></ul> <p><b>Správě silnic Olomouckého kraje, příspěvkové organizaci:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• umístit na pozemní komunikaci III/4496, z obou směrů před pravými směrovými oblouky, na které navazuje železniční přejezd P6520, svislé výstražné dopravní značky upozorňující na pravý směrový oblouk nebo na dva po sobě následující směrové oblouky, popř. učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti na a v okolí železničního přejezdu P6520.</li></ul> <p><b>Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s Drážním úřadem:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• obsahem právních předpisů upravujících pravidla provozu na pozemních komunikacích rozšířit povinnost účastníků provozu na těchto komunikacích o znalost umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů a jejího použití při zjištění ohrožení bezpečnosti drážní dopravy na železničním přejezdu;</li><li>• rozšířit povědomí veřejnosti o umístění čísel jednotné identifikace železničních přejezdů na železničních přejezdech, jejího účelu a způsobu použití.</li></ul>	<p>Drážní úřad očekává výzvu Ministerstva dopravy ke spolupráci.</p>	<p>Připravováno</p>



Bezpečnostní doporučení	Bezpečnostní opatření	Stav provádění
<p>4. 2. 2014 Jindřichov ve Slezsku Srážka řídicího drážního vozidla vlaku Sp 1661 s překážkou na dopravní cestě dráhy (třemi vzrostlými stromy)</p> <p><i>Bezpečnostní doporučení:</i></p> <p><i>Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona o dráhách, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje:</i></p> <p><b>Ministerstvu dopravy České republiky v součinnosti s Drážním úřadem:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• iniciovat změnu ustanovení § 8 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, tak, aby podobně jako v ochranném pásmu zařízení elektrizační soustavy a plynárenské soustavy nebylo při provozování drah třeba ke kácení dřevin, rostoucích v ochranném pásmu dráhy, jejichž výška zvětšena o 2,5 m je rovna nebo větší než vzdálenost od osy krajní koleje, povolení orgánů ochrany přírody, ale postačilo pouze písemné oznámení provozovatele dráhy orgánu ochrany přírody nejméně 15 dnů předem.</li></ul>	<p>Drážní úřad očekává výzvu Ministerstva dopravy ke spolupráci.</p>	<p>Připravováno</p>

Tabulka 2 – provádění bezpečnostních opatření přijatých na základě bezpečnostních doporučení



## **D. DOZOR**

### **D.1 Strategie a plán**

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

Státní dozory byly obsahově zaměřeny zejména na plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců, které jsou stanoveny zákonem o dráhách (7) a prováděcími předpisy k zákonu o dráhách.

Státní dozor byl zaměřen na plnění povinností vlastníků dráhy, provozovatelů dráhy a dopravců stanovené právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Vzhledem ke zkušenostem z výkonu státních dozorů v předcházejících letech byl jejich výkon zaměřen zejména na:

- zajišťování údržby a oprav dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost (§ 20 odst. 1 zákona o dráhách),
- provádění pravidelných prohlídek a měření staveb drah v souladu s ustanoveními přílohy č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“)
- provozování drážní dopravy v rozporu s pravidly pro provozování drážní dopravy (§ 35 odst. 1 písm. a zákona o dráhách),
- vydávání vnitřního předpisu o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy (§ 22 odst. 1 písm. b) zákona o dráhách),
- prověřování, **zda při provozování a údržbě dráhy splňují strukturální a provozní subsystemy a jejich jednotlivé části základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojnosti (§ 49e zákona o dráhách).**

Zvýšená pozornost byla, jako v minulých letech, věnována i dráhám zařazeným do transevropského železničního systému.

Výkon státního dozoru odboru regulace a bezpečnosti byl v roce 2014 zaměřen na plnění povinností provozovatelů a vlastníků železničních drah – vleček a dopravců, kteří provozují drážní dopravu na železničních dráhách vlečkách. Odbor prováděl i v roce 2014 státní dozory u dopravců, kteří provozují drážní dopravu na celostátní dráze a regionálních dráhách se zaměřením na zajištění bezpečnosti drážní dopravy, systém bezpečnosti ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zaměřením na osvědčení dopravce podle § 34h zákona o dráhách.

V roce 2014 Drážní úřad také začal vykonávat státní dozory zaměřené na plnění bezpečnostních doporučení, které v minulosti vydala ve smyslu ustanovení § 53b zákona o dráhách Drážní inspekce.

V oblasti drážních vozidel, RID a ECM bylo vykonáno v průběhu roku 2014 celkem 58 státních dozorů. Celkový počet státních dozorů je ovlivněn organizačními změnami, z tohoto důvodu provedení porovnání s rokem předcházejícím není objektivní. Od 1. 1. 2014 vstoupil v platnost nový organizační řád



Drážního úřadu, podle kterého došlo ke vzniku odboru drážních vozidel, RID a ECM sloučením odboru drážních vozidel a odboru RID a ECM o celkovém počtu 18-ti zaměstnanců.

Odbor drážních vozidel, RID a ECM vykonal 58 státních dozorů, při nichž zjistili na 124 závad a nedostatků. Největší počet nedostatků byl zjištěn v kategorii přeprav nebezpečných věcí, kdy kontroly byly zaměřeny především na plnění povinností provozovatele dráhy, provozovatele drážní dopravy a účastníka přepravy nebezpečných věcí podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) a Řádu UTZ. Při výkonech státních dozorů byla pozornost zaměřena především na plnění požadavků stanovených pro železniční cisternové vozy a na platnost průkazů způsobilosti cisteren těchto vozů. Pozornost byla rovněž věnována dokladům o školení pracovníků podílejících se na přepravě nebezpečných věcí, platnosti osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, doklady o uzavření smlouvy s bezpečnostním poradcem, posledním výročním zprávám o činnostech při přepravě nebezpečných věcí, bezpečnostním (havarijním) plánům, a dále hlášením o nehodách a mimořádných událostech při přepravě nebezpečných věcí. Bylo zjištěno několikanásobné nedodržení podmínek pro přepravu dle RID jak podle §37 zákona o dráhách ze strany dopravce, tak nedodržení podmínek RID účastníkem přepravy. V pěti odůvodněných případech bylo s účastníky dokonce zahájeno správní řízení. Nemalé procento zjištěných závad bylo zjištěno při provozování drážních vozidel v technickém stavu, které neodpovídalo schválenému typu vozidla. Poslední oblastí, ve které bylo zaměstnanci odboru konstatováno nedodržování podmínek byla drobná porušení předpisových ustanovení, která neměla přímý vliv na nedodržení bezpečného provozování drážní dopravy. Zde můžeme doložit nepředložení dokladů o provedené TK, TBZ, neúplných dokumentací k provádění oprav na drážních vozidlech či nezapsaných změn v PZ UTZ ve vozidlových PZ. Jako nedostatky v této oblasti byly kvalifikovány i chybějící podklady o odborné a zdravotní způsobilosti. Vyskytly se i případy zjištění provozování drážní dopravy v rozporu s pravidly pro provozování drážní dopravy (§35 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách) či nedostatky v označování drážních vozidel návěstmi nebo neprovedení pravidelných prohlídek a měření staveb v souladu s ustanoveními přílohy č. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V oblasti ECM – zjištění stavu objektů odpovědného za údržbu nákladních vozů podle Nařízení komise (EU) č. 445/2011 bylo vykonáno v roce 2014 9 dvou až třídních kontrol u žadatelů o vydání osvědčení.

Odbor způsobilosti osob vykonal státní dozory v přibližně stejném počtu jako v roce 2013. Státní dozory byly vykonány se zaměřením na odbornou a zdravotní způsobilost osob řídících drážní vozidla na dráze celostátní, regionální a vlečce. Pozornost byla věnována dokladům o zkouškách a pravidelných školení, dále podkladům pro vydání osvědčení strojvedoucího, rejstříku vydaných osvědčení strojvedoucího a záznamů o provedených kontrolách podle § 46q zákona o dráhách. Při státních dozorech nebyly zjištěny závažné nedostatky.

V oblasti UTZ zdvihacích, dopravních, tlakových a plynových zařízení byly vykonávány státní dozory v celém rozsahu těchto zařízení u 44 dozorovaných subjektů. Oproti roku 2013 došlo k mírnému navýšení četnosti za stejného počtu pověřených zaměstnanců odboru ostatních UTZ k provádění státního dozoru ve věcech drah. Státní dozory byly vykonány u 17 provozovatelů lanových drah





a u 10 provozovatelů lyžařských vleků, což je mírný pokles v porovnání s předcházejícím rokem a dále u 12 dopravních podniků, které provozují městské dráhy. Ostatní státní dozory byly vykonány u provozovatelů železničních drah a provozovatelů železniční dopravy.

V roce 2014 byly uskutečněny odborem ostatních určených technických zařízení ve spolupráci s odborem drážních vozidel, ECM a RID dozory podle ustanovení zvláštního právního předpisu nad stanovenými výrobky (§ 18 odst. 1 písm. b) zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů) a ostatními výrobky (§ 7 odst. 1 zákona č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků, 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. Jednalo se o výkony dozoru u 4 subjektů (výrobců a distributorů), které byly provedeny převážně na dílčí systémy a bezpečnostní prvky lanových drah v souladu s ustanovením § 4 odst. 3 nařízení vlády č. 70/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na zařízení pro dopravu osob. Při výkonech dozoru byly zjištěny nedostatky především administrativního charakteru, ale i nedostatky v základních požadavcích ze strany výrobců a dodavatelů těchto zařízení, které byly bezprostředně odstraněny.

#### D.1.2. Revize plánu dozoru v průběhu vykazovaného roku

Výsledky státních dozorů za rok 2014 budou využity při zaměření státních dozorů Drážního úřadu pro rok 2015. V roce 2015 budou nadále pokračovat i následné státní dozory na základě vlastních zjištění a zjištění Drážní inspekce.

V následujícím roce budou ve zvýšené míře opět státní dozory zaměřeny na dopravce provozující drážní dopravu na dráze celostátní a dráhách regionálních, a to zejména se zvláštní pozorností nad naplňováním systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Bude třeba dále věnovat pozornost provozovatelům celostátní dráhy a regionálních drah se zaměřením na naplňování systému zajišťování bezpečnosti provozování těchto drah v souvislosti s požadavky Evropské železniční agentury a podanými žádostmi o obnovení osvědčení dopravce.

### D.2 Koordinace a spolupráce

D.2.1. Nebyly uzavřeny dohody s vnitrostátními bezpečnostními orgány z jiných členských států (ČS) o koordinaci dozorčích činností, platné ve vykazovaném roce.

D.2.2. Nebyly uzavřeny dohody o spolupráci s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány platné ve vykazovaném roce a jejich praktické využití. Drážní úřad spolupracuje s Drážní inspekcí ve smyslu § 8 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů.

### D.3 Způsobilost

V uplynulém roce zaměstnanci Drážního úřadu absolvovali kurzy vstupního vzdělávání a následného vzdělávání zaměřeného na Evropskou unii. Dále se také zaměstnanci zúčastňovali kurzů prohlubující jejich vědomosti.



#### **D.4 Rozhodování**

Drážnímu úřadu nebyly podány železničními podniky a provozovateli infrastruktury stížnosti v souvislosti s rozhodnutími, jež byla přijata při výkonu dozorčích činností, a odpovědi poskytnuté vnitrostátním bezpečnostním orgánem.

#### **D.6 Poznatky z přijatých opatření**

Většina zjištěných závad byla drobného charakteru, které byly uvedeny v příslušných protokolech o výkonu SD a pro které byly stanoveny termíny k jejich odstranění. Následně bylo odstranění zjištěných závad nahlášeno písemně na Drážní úřad, kde bylo zkontrolováno jejich splnění.



## **E. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ**

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

- a) osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy podle § 23a zákona o dráhách (schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES) nebo
- b) osvědčení dopravce podle § 34h zákona o drahách (osvědčení o bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES)

### **E.1. Osvědčení o bezpečnosti dopravce část A**

- E.1.1. V průběhu roku 2014 byly vydány 4 změny osvědčení části A. Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u dopravců, popřípadě změny názvu společnosti.
- E.1.2. Doba pro vydání osvědčení části A nepřekročila 120 dnů a u jednotlivých vydaných osvědčení tato doba činí průměrně 31 dnů. Celková průměrná doba od podání žádosti do vydání osvědčení (včetně přerušení řízení na doplnění žádosti příslušnými podklady a doklady) byla 45 dnů.
- E.1.3. V roce 2014 nedošlo k případu, že by se zahraniční bezpečnostní úřad dotazoval Drážního úřadu na správnost vydané části A osvědčení dopravci, který by žádal o vydání osvědčení část B v jiném členském státě.
- E.1.4. V roce 2014 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení části A.
- E.1.5. viz poznámka Správní poplatek za vydání osvědčení části A je ve výši 1000 Kč, tj. cca 40 Euro.
- E.1.6. Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.
- E.1.7. Z rozdílu celkové doby vydání osvědčení části A a doby vlastního projednání (45 dny - 31 dny) vyplývá, že docházelo a dochází k předkládání neúplných žádostí spočívající v nedostatečně zpracovaném systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy. Uvedené časy jsou pro vydání obou osvědčení současně.



E.1.8. Jedná se o běžné problémy, které vyplývají ze způsobu projednávání žádostí o vydání části A osvědčení.

E.1.9. Železniční podniky mohou své stanovisko uplatnit při doplňování podkladových materiálů k žádostem.

## **E.2. Osvědčení o bezpečnosti dopravce část B.**

E.2.1. V průběhu roku 2014 byla vydána 1 změna osvědčení části B. Jedná se o změnu z důvodu organizačních změn u dopravce.

E.2.2. Doba pro vydání osvědčení části B nepřekročila 120 dnů a u jednotlivých vydaných osvědčení tato doba činí průměrně 31 dnů. Celková průměrná doba od podání žádosti do vydání osvědčení (včetně přerušení řízení na doplnění žádosti příslušnými podklady a doklady) byla 45 dnů.

E.2.3. viz poznámka

E.2.4. Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.

E.2.5. Z rozdílu celkové doby vydání osvědčení části B a doby vlastního projednání (80 dny - 56 dny) vyplývá, že docházelo a dochází k předkládání neúplných žádostí spočívající v nedostatečně doložených podkladech o typech kolejových vozidel, předložení vnitřních předpisů pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel apod.

E.2.6. Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.

E.2.7. Železniční podniky mohou své stanovisko uplatnit při doplňování podkladových materiálů k žádostem.

Poznámka k bodům E. 1.5 a E. 2.3: Legislativa České republiky definuje pouze poplatek za vydání osvědčení dopravce jako celek částí A i B dohromady ve výši 1000 Kč, tj. 40 Euro.

## **E.3 Bezpečnostní povolení**

Zákon o dráhách používá pro bezpečnostní povolení termín osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

E.3.1. V průběhu roku 2014 nebyla vydána změna bezpečnostního povolení pro provozovatele dráhy.

E.3.2., E.3.3 V roce 2014 nebyly vydány nové bezpečnostní povolení pro provozovatele dráhy. Průměrná doba na vydání bezpečnostního povolení je 30 dní, jelikož bylo hned předloženo kompletní, nebylo nutné správní řízení ve věci vydání změn bezpečnostních povolení přerušit.

E.3.4. Během vydávání povolení se nevyskytly žádné problémy.

E.3.5. Provozovatelé dráhy (provozovatelé infrastruktury) mohou své stanovisko uplatnit při doplňování podkladových materiálů k žádostem.

E.3.6. Správní poplatek za vydání bezpečnostního povolení je ve výši 1000 Kč, tj. 40 Euro.

Poznámka: Obecně je třeba uvést, že podle legislativy České republiky se projednávání příslušných certifikátů řídí ustanoveními zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.



ODDĚLENÍ BEZPEČNOSTI A PRÁV CESTUJÍCÍCH

Zde je stanovena doba správního řízení od 30 dnů do 60 dnů podle složitosti. Vzhledem k tomu, že do této doby se nepočítá doba přerušení správního řízení, je tento institut využíván prakticky ve všech případech a slouží k doplnění podané žádosti.

#### **E.4 Kontakty s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány**

Drážním úřadem nebyly zaslány ani obdrženy žádosti o informace týkající se části A osvědčení železničního podniku, jemuž bylo vydáno osvědčení.

#### **E.5 Procesní problémy**

Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.

#### **E.5 Zpětná vazba**

Zpětná vazba od žadatelů je realizována konzultacemi pověřených pracovníků Drážního úřadu.



## **F. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

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

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

zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách

nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě

Pozn.: Ustanovení § 2 písm. a), § 7 a 8 nabývají účinnosti 11. 4. 2007.

vyhláška č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách

nařízení vlády č. 133/2005 Sb. o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému

zákon č. 134/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

Pozn.: Ustanovení čl. I bodů 13 až 15, 30 až 35, 44, 45, 52 a 56 nabývají účinnosti 1. 1. 2012.

nařízení vlády č. 353/2008 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě

zákon č. 181/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 248/2010 Sb., kterou se mění vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách

nařízení vlády č. 289/2010 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění nařízení vlády č. 371/2007 Sb.

F.1.2. Stav provádění změn směrnice o bezpečnosti železnic (1) ke konci vykazovaného roku je uveden v tabulce 3 přílohy B.

### **F.2 Změny právních a správních předpisů**

V tabulce 4 přílohy B jsou uvedeny příslušné změny vnitrostátního regulačního rámce (právní a správní předpisy) týkající se bezpečnosti železnic, k nimž došlo během roku 2014.



## **G. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK**

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

Tuto oblast upravuje opatření týkající se uplatňování nařízení Komise č. 352/2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik (dále jen „nařízení 352/2009“) a metodický pokyn pro uplatňování Nařízení Komise (ES) č. 352/2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik.

Účelem tohoto metodického pokynu je stanovit postupy jak pro příslušné zaměstnance Drážního úřadu, tak pro žadatele pro uplatňování nařízení Komise (ES) č. 352/2009 ze dne 24. dubna 2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice o bezpečnosti (1).

Tento metodický pokyn platí pro uvádění strukturálních subsystémů a vozidel do provozu, jejich změny a modernizace a rovněž se vztahuje na změny organizační a provozní. Nařízení se v rámci přechodných ustanovení nevztahuje na systémy, vozidla a změny, které jsou ke dni vstupu nařízení v platnost v pokročilé fázi vývoje.

Pravděpodobnostní metody pro stanovení rizik jsou používány zejména při posuzování funkce zabezpečovacího zařízení. Při posuzování subsystému většina posuzovatelů postupuje podle kodexem správné praxe, tj. podle národních technických norem. Někteří posuzovatelé rovněž používají porovnání s referenčním systémem.

### **G.1 Zkušenosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu**

Navrhovatelé do současnosti relativně málo využívají možnosti klasifikovat změny jako nevýznamné. Vyskytují se i případy, kdy navrhovatel změnu sice považuje za nevýznamnou, avšak přesto na ni aplikuje proces řízení rizik a Drážnímu úřadu předkládá zprávu o posouzení bezpečnosti.

Ze zpráv o posouzení bezpečnosti, které jsou Drážnímu úřadu předkládány, vyplývá, že navrhovatelé v naprosté většině správně aplikují proces řízení rizik. V případě, že navrhovatel nepostupuje při aplikaci procesu řízení rizik správně, Drážní úřad takovou informaci vlastně neobdrží, protože zpráva o posouzení bezpečnosti, která konstatuje, že navrhovatel neprokázal shodu s bezpečnostními požadavky, není pro Drážní úřad akceptovatelná, a tudíž mu není ani předkládána.



ODDĚLENÍ BEZPEČNOSTI A PRÁV CESTUJÍCÍCH

Nezávislí posuzovatelé bezpečnosti (externí i interní) úzce spolupracují s navrhovateli a pozitivně ovlivňují jejich činnost při aplikaci společné bezpečnostní metody.

## **G.2 Zpětná vazba od zúčastněných stran**

Zpětná vazba od navrhovatelů a nezávislých posuzovatelů bezpečnosti je realizována konzultacemi pracovníků Drážního úřadu pověřených hodnocením zpráv o posouzení bezpečnosti (hodnotitelé bezpečnosti jmenováni přímo ředitelem DÚ). Drážní úřad se rovněž podílí na seminářích, které pořádá ACRI k tématu aplikace nařízení ES o společné bezpečnostní metodě.

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

Drážní úřad bezpečnostní pravidla nevydává a neprovádí jejich revizi. Tu provádí Ministerstvo dopravy případně provozovatel dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. V roce 2014 k revizi bezpečnostních pravidel nedošlo.





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

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

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

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

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

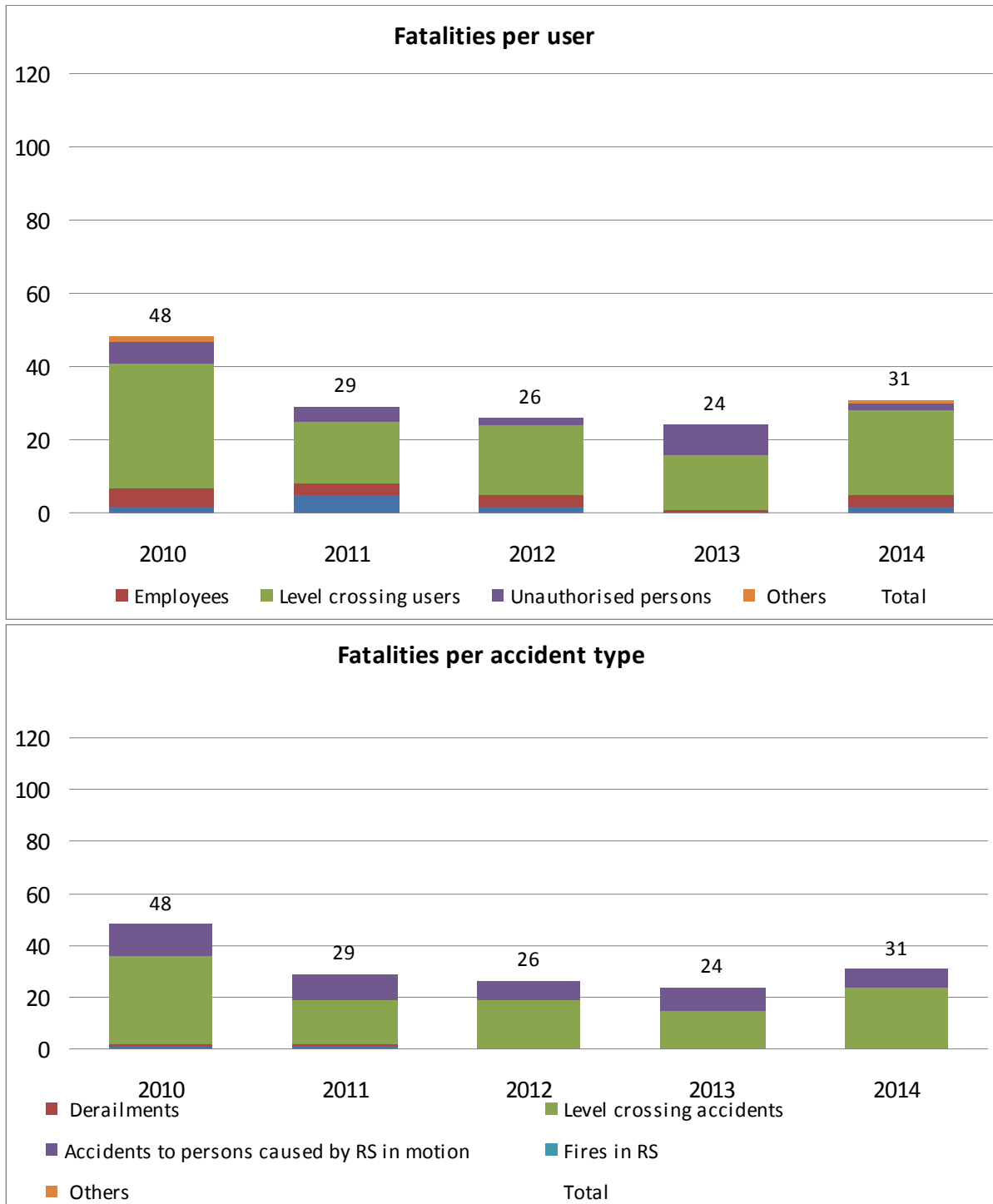
*c) vozidel uvedených v čl. 2. odst. 2 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby požaduje vydání ad hoc povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na doby nejvýše pěti let.“*



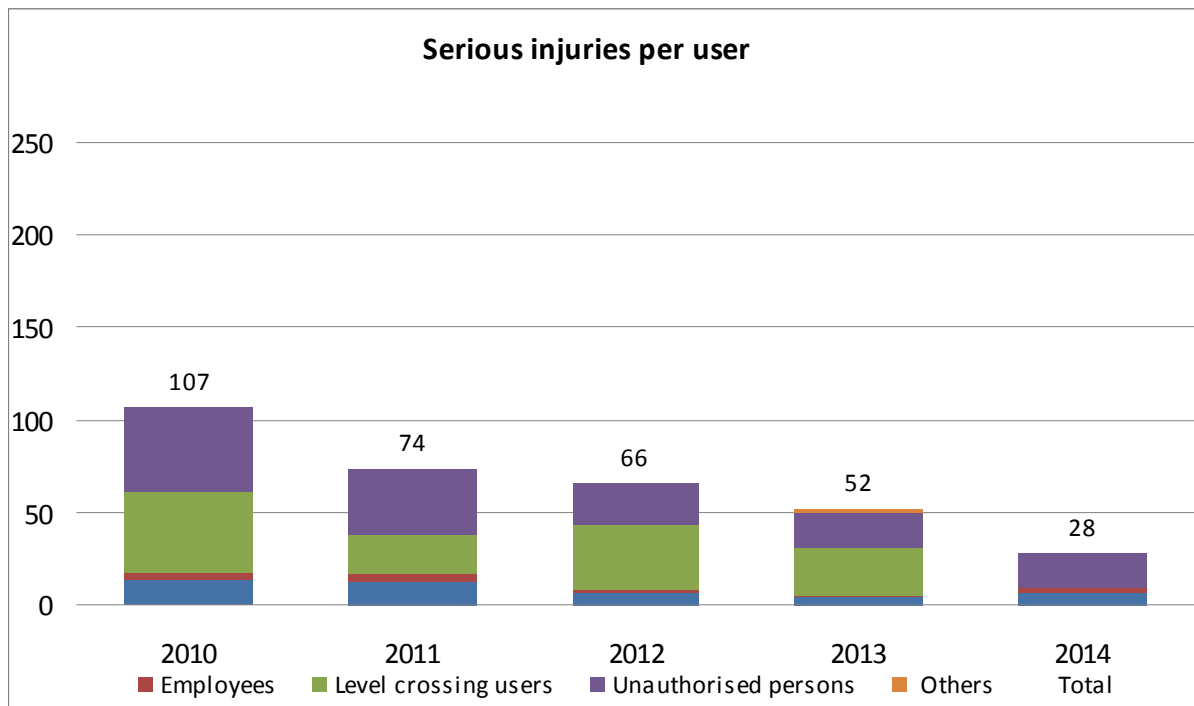
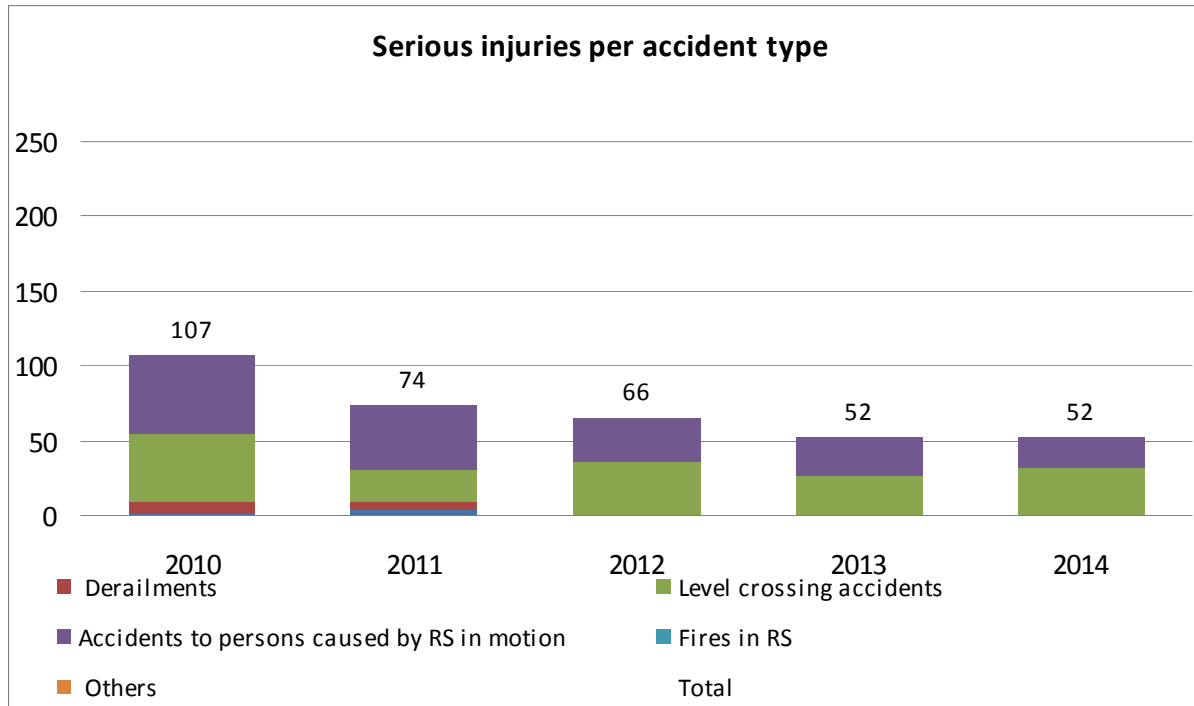
**PŘÍLOHA A**

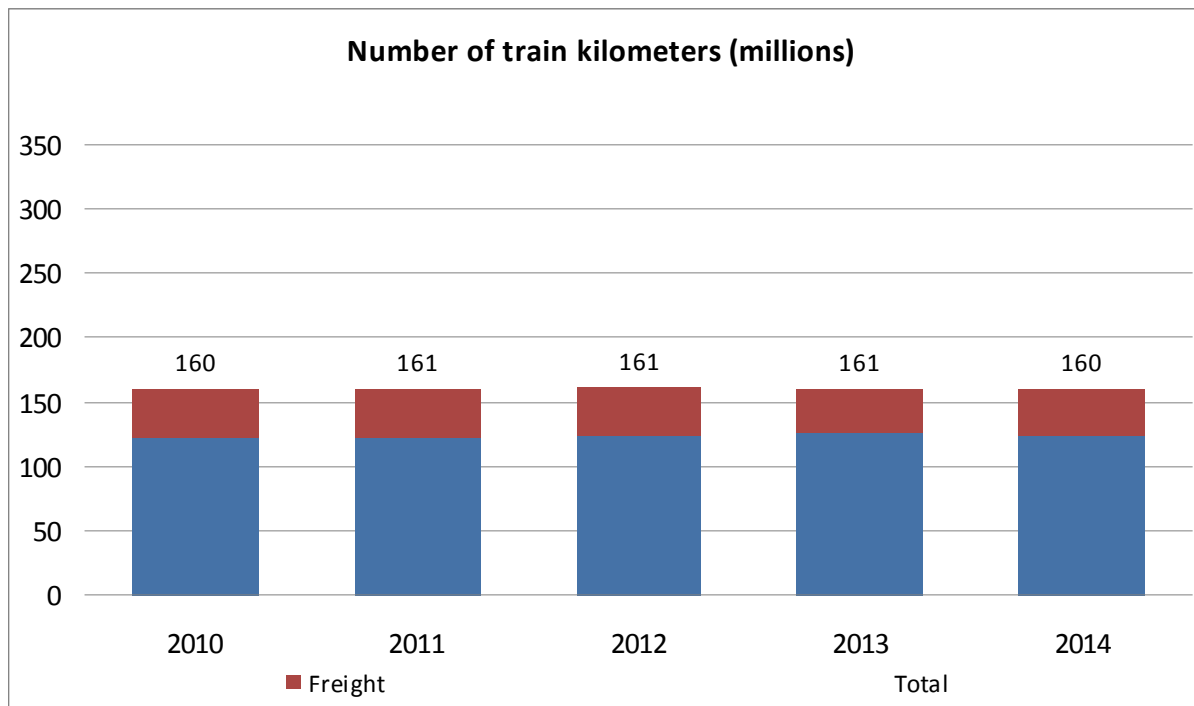
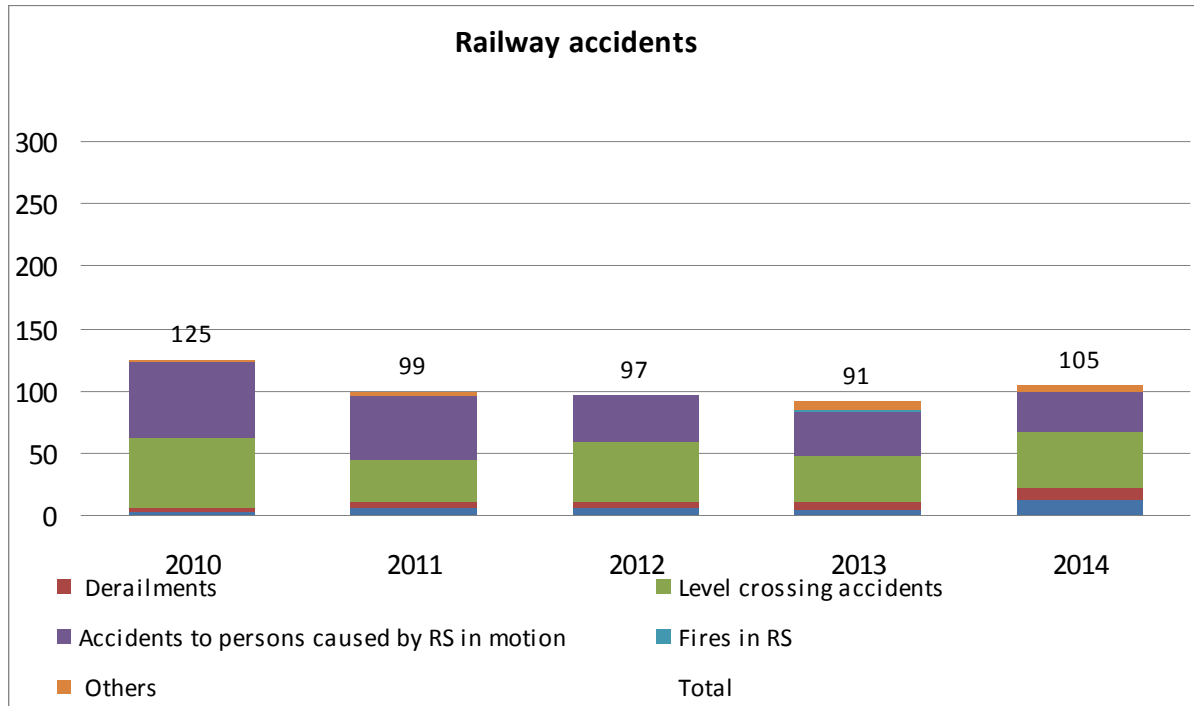
**SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE<sup>1</sup>**

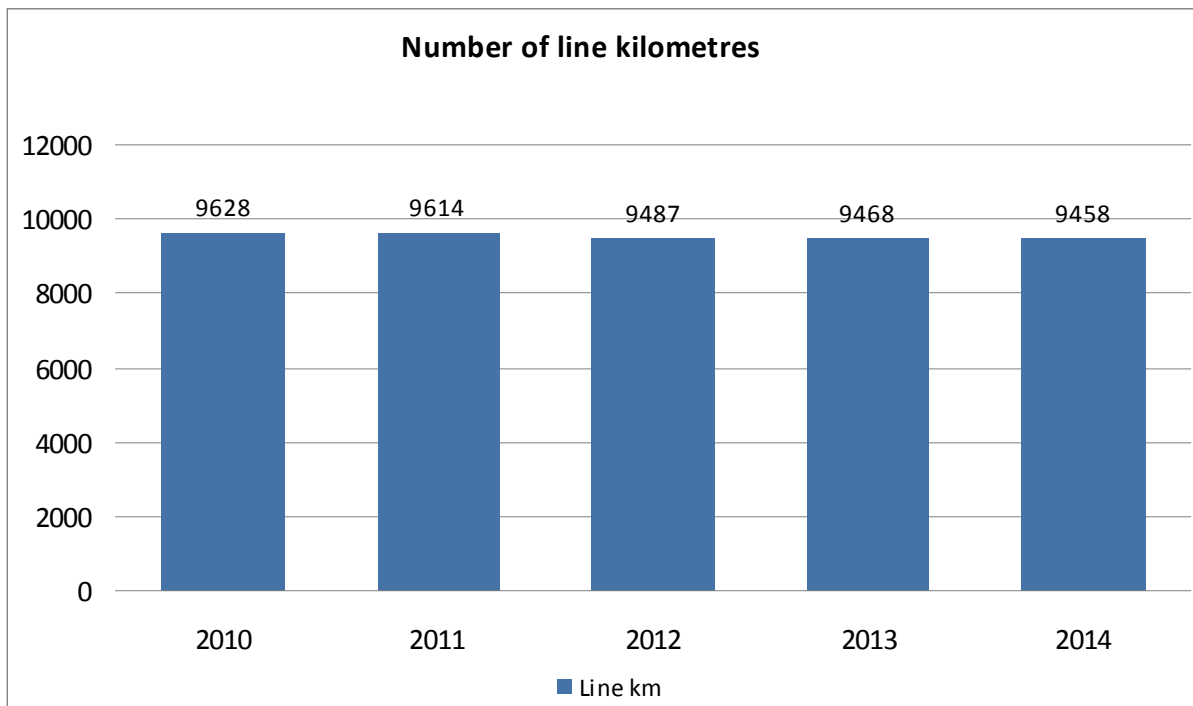
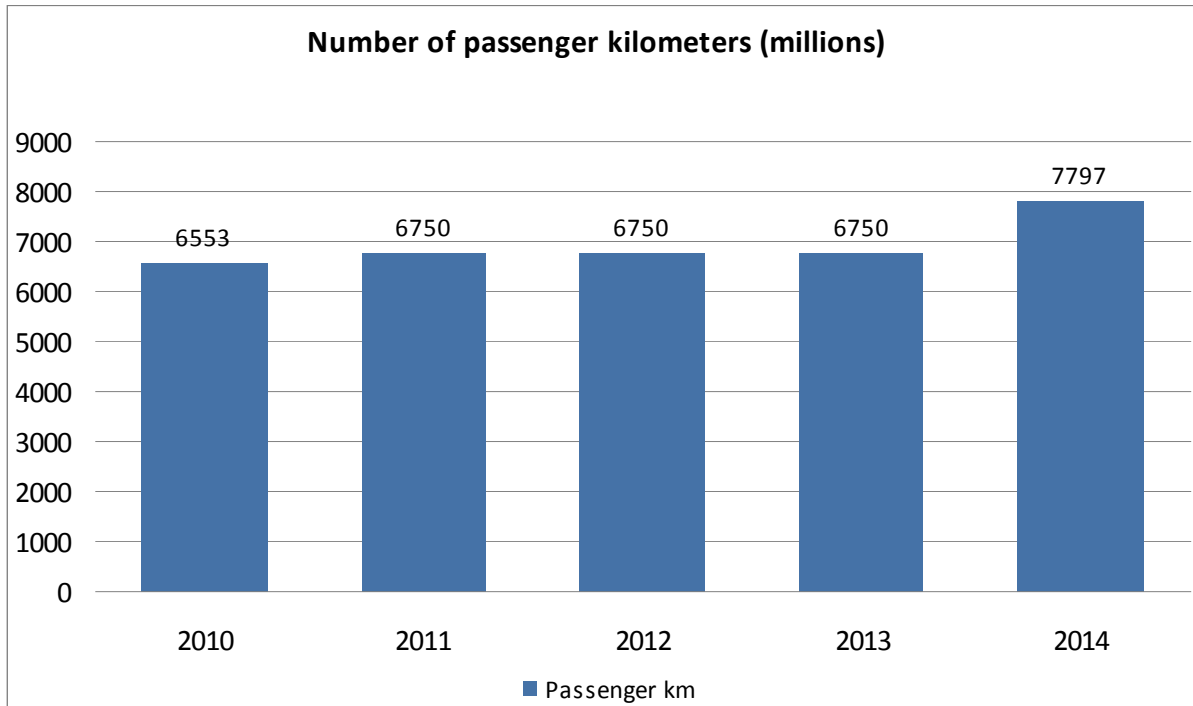
**Přehled mimořádných událostí** - podle definice nařízení Evropského parlamentu a Rady 91/2003 je uložen v samostatném souboru.

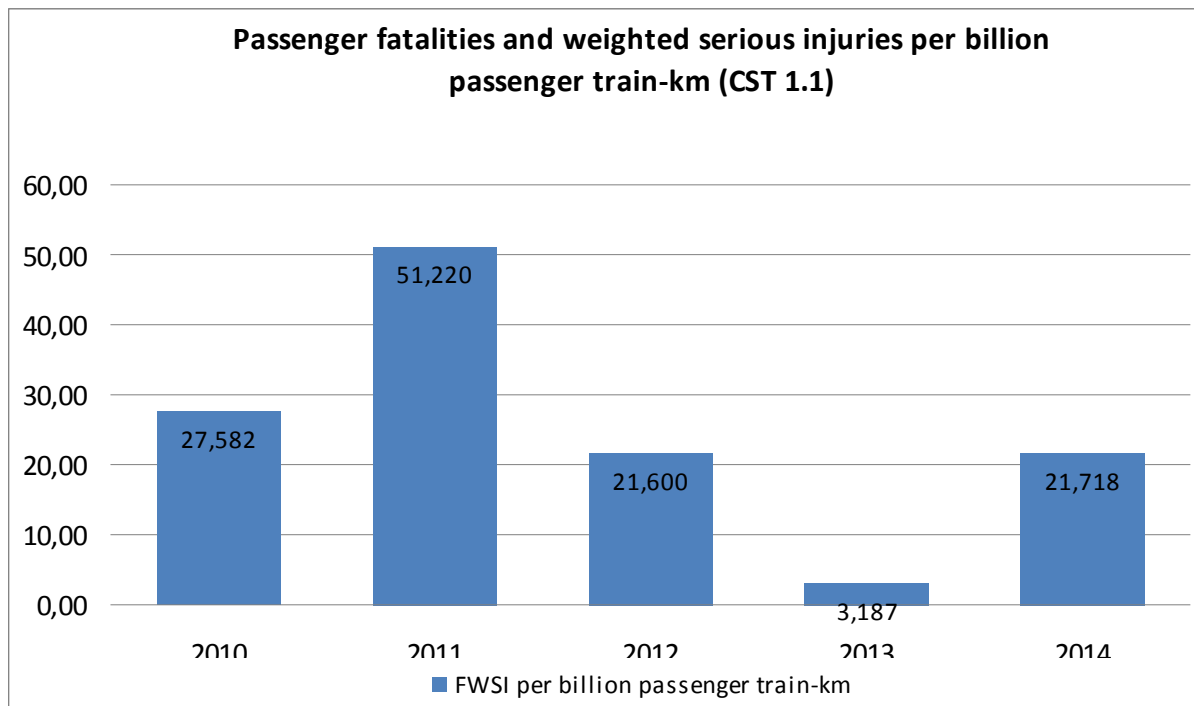
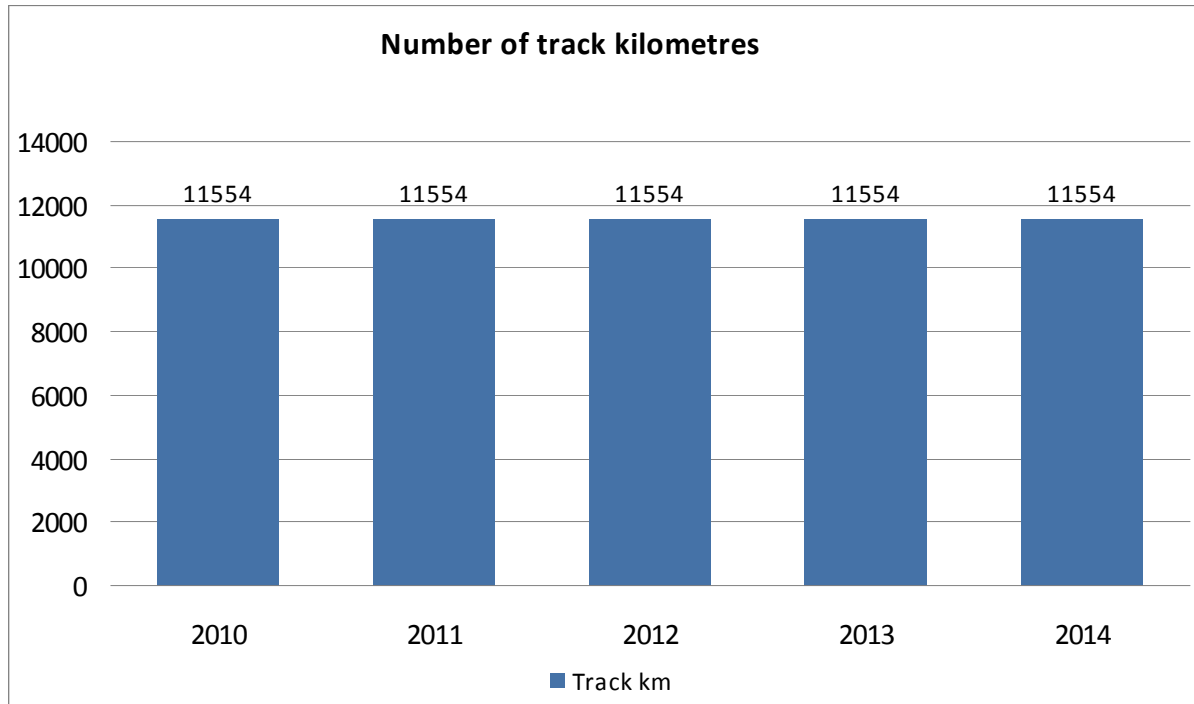


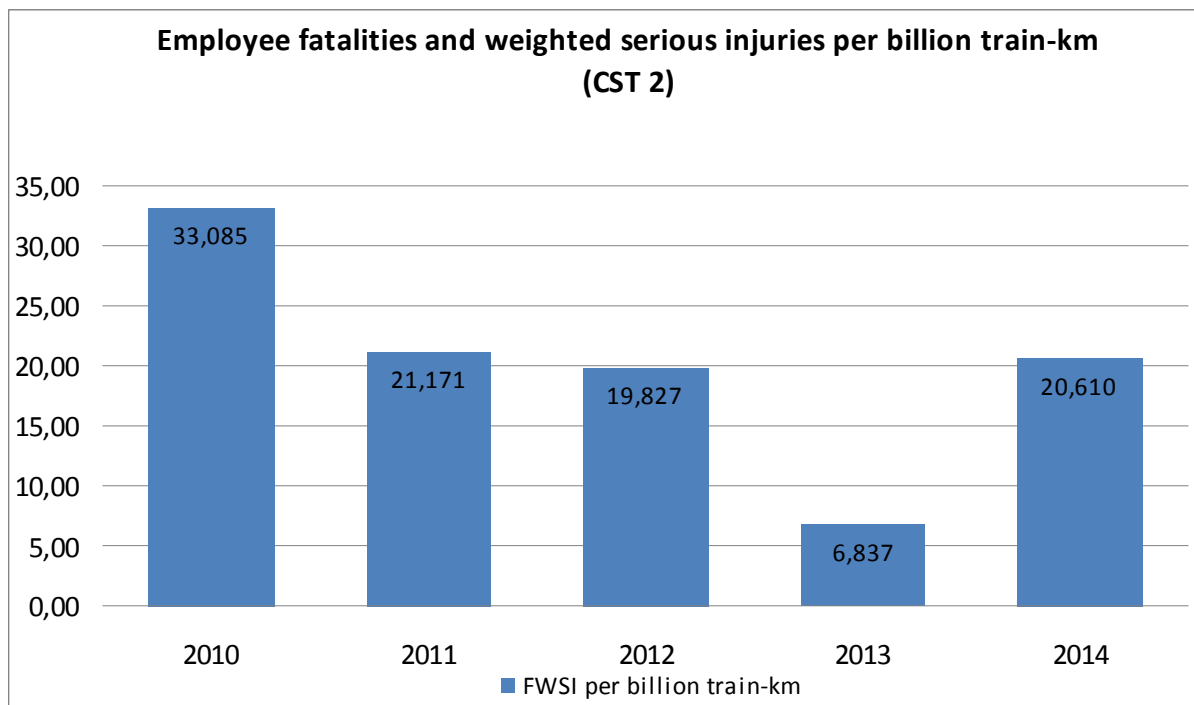
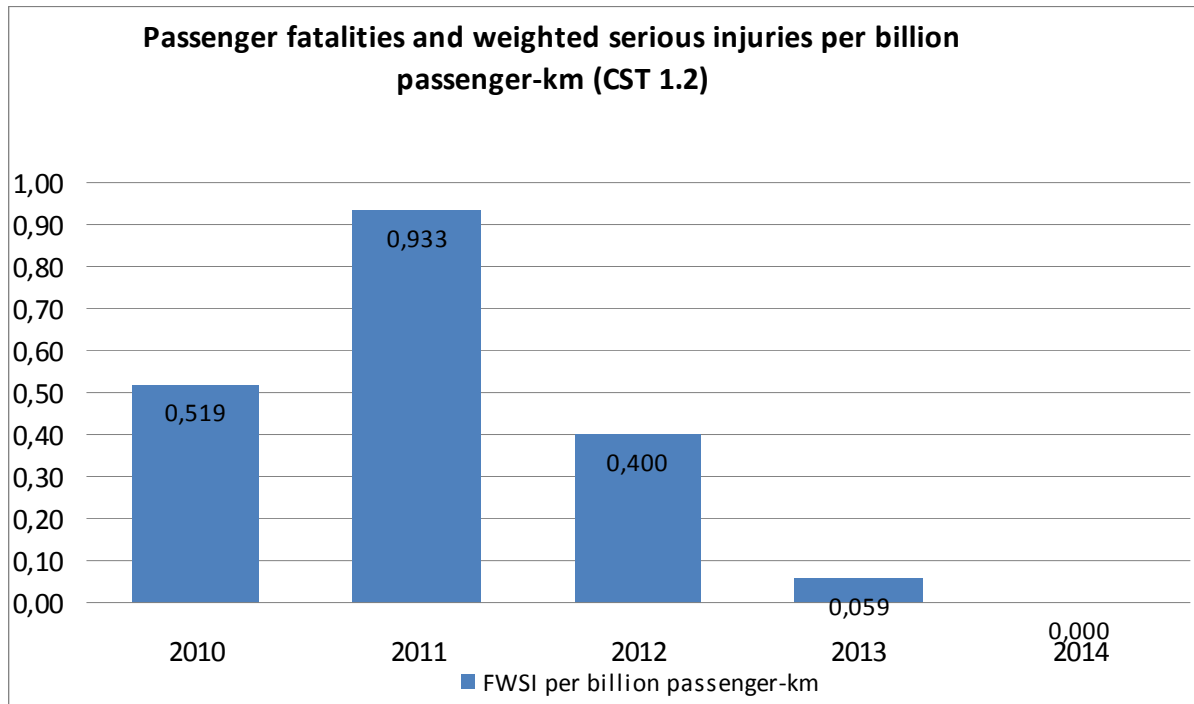
<sup>1</sup> Viz dodatek k příloze I směrnice o bezpečnosti železnic (1) ve znění směrnice Komise 2009/149/ES (6).

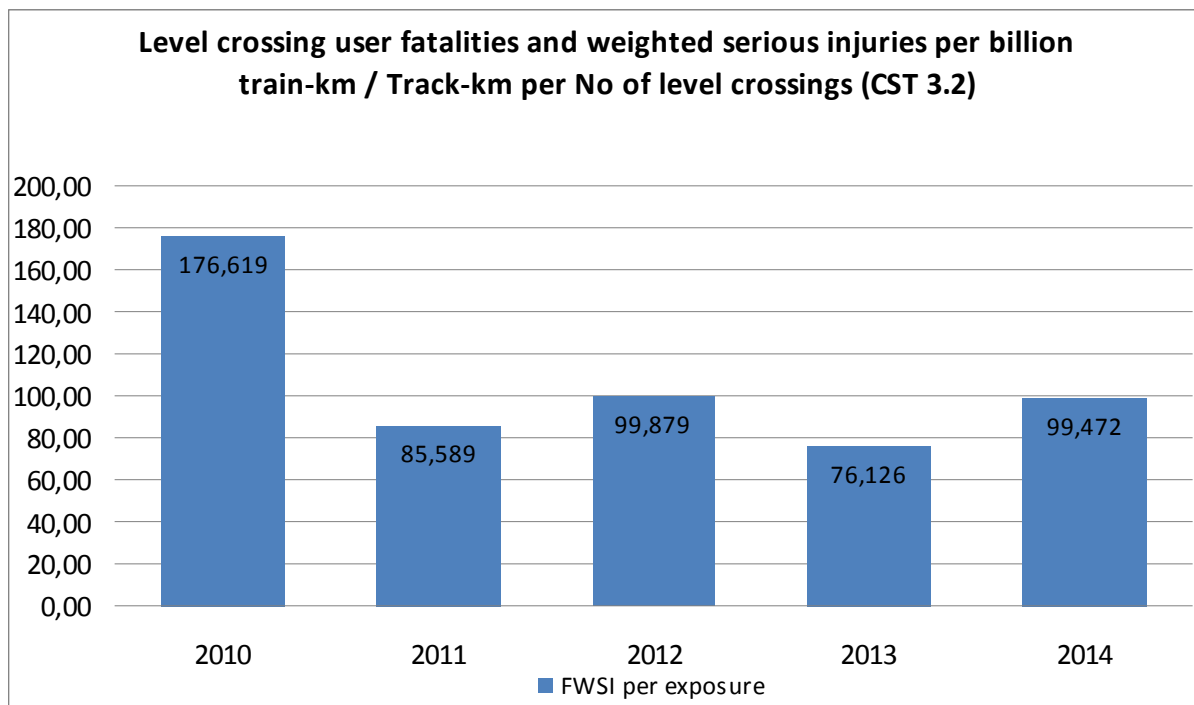
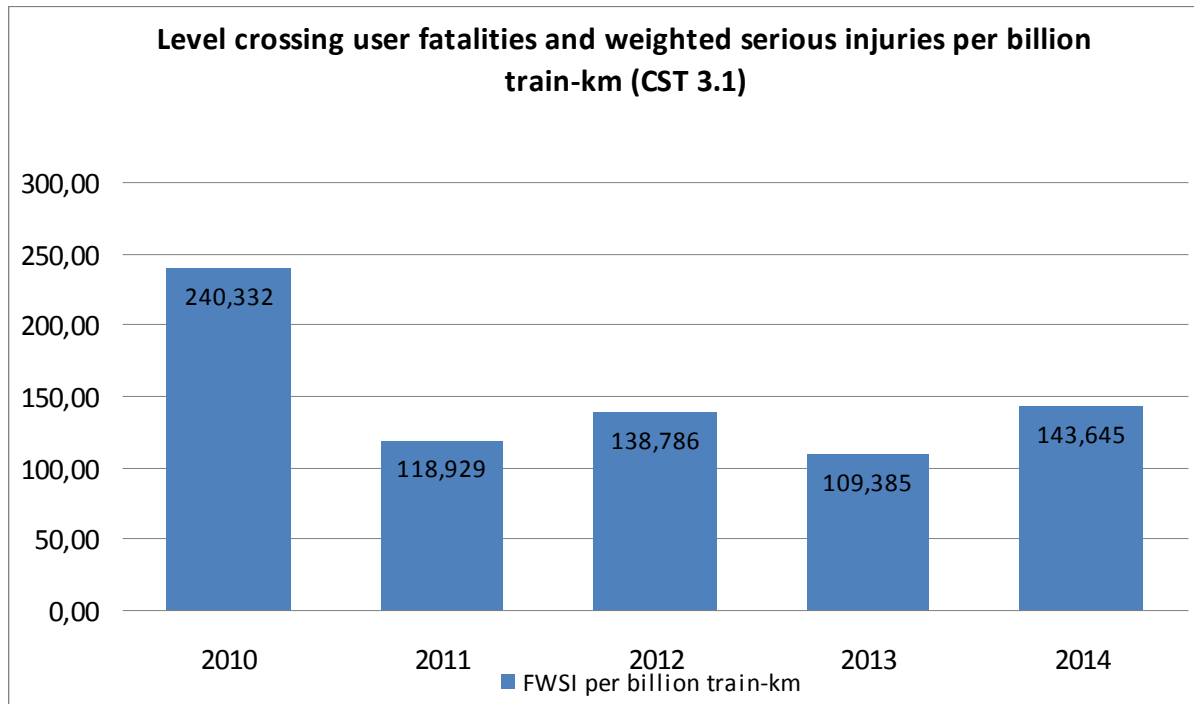




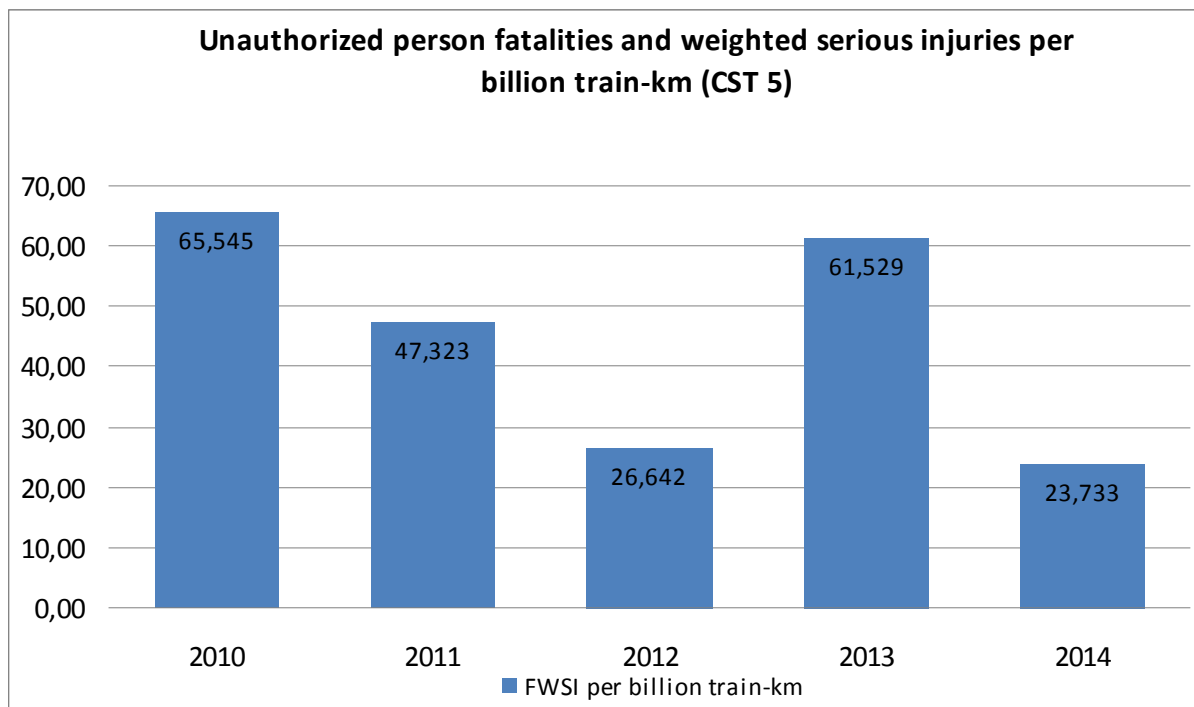
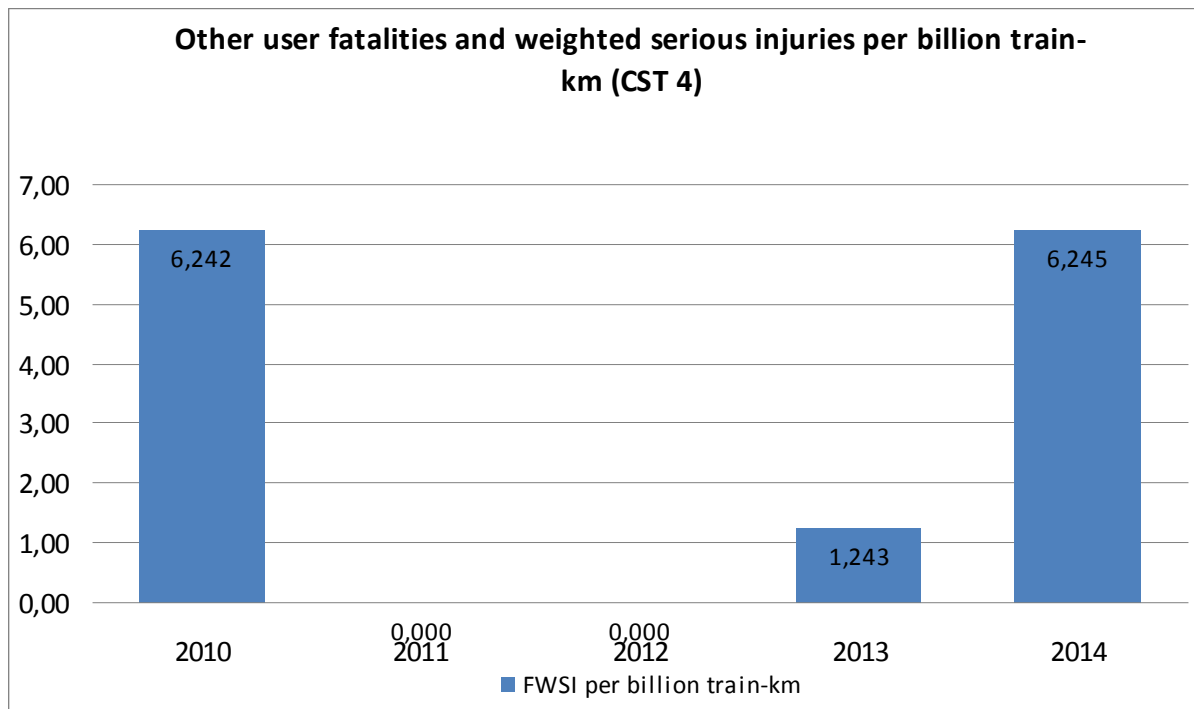


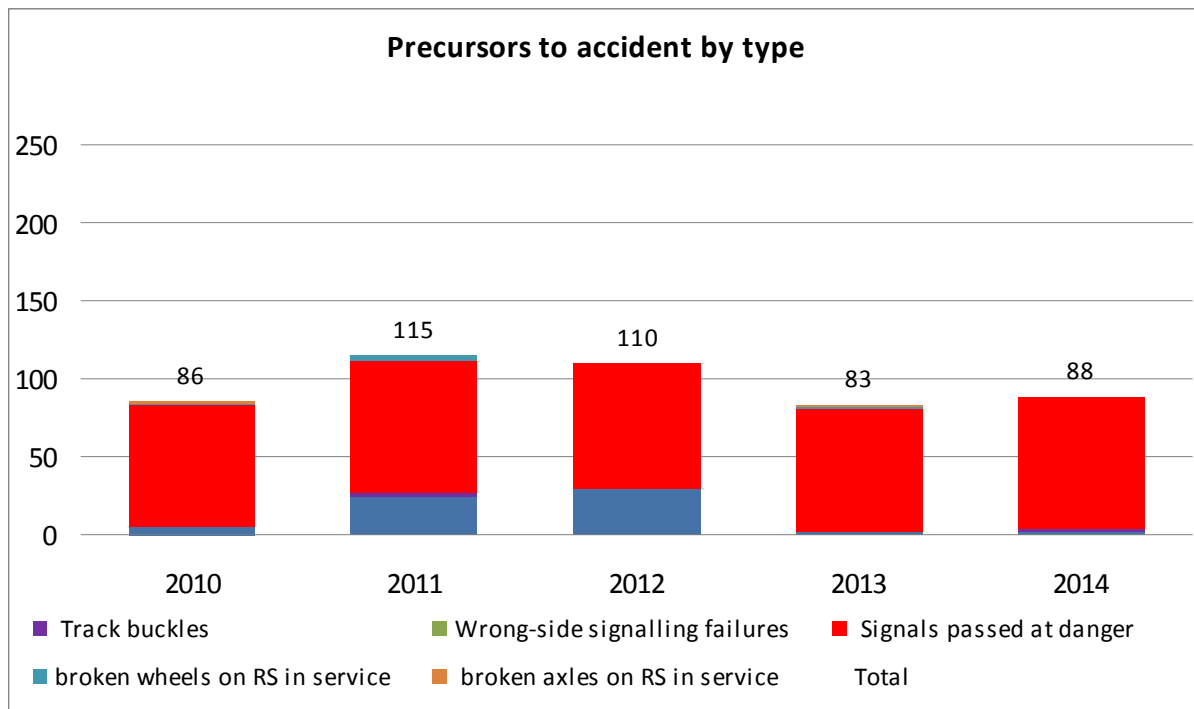
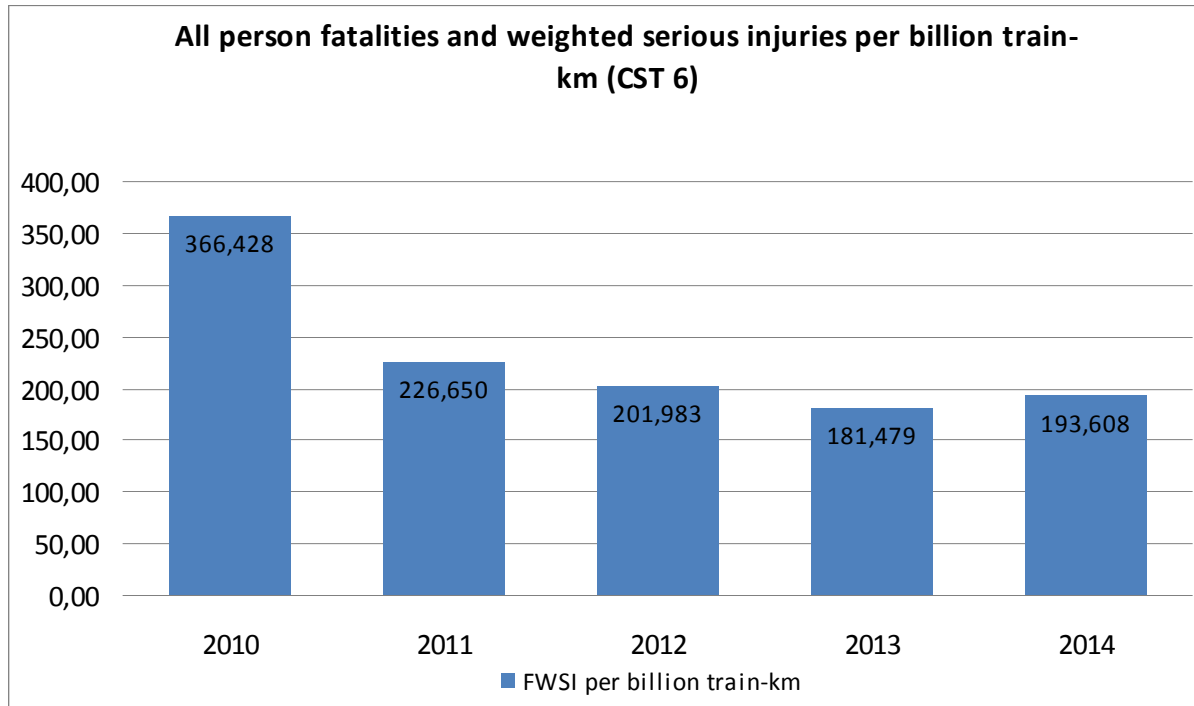


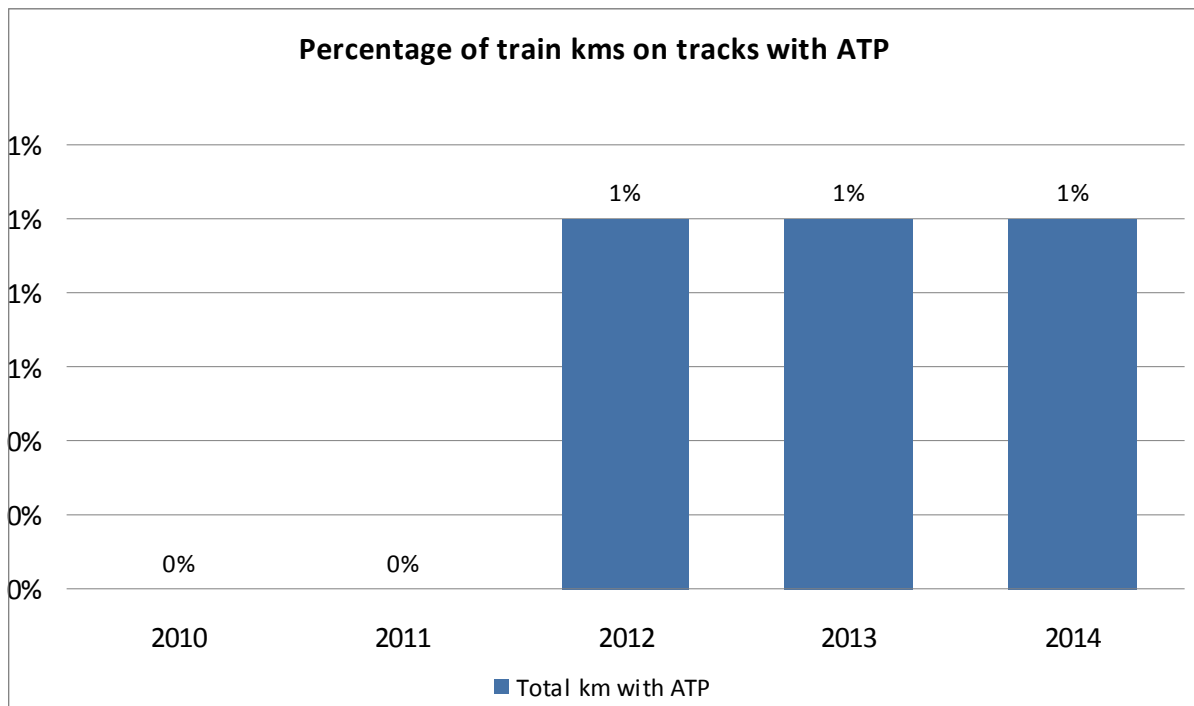
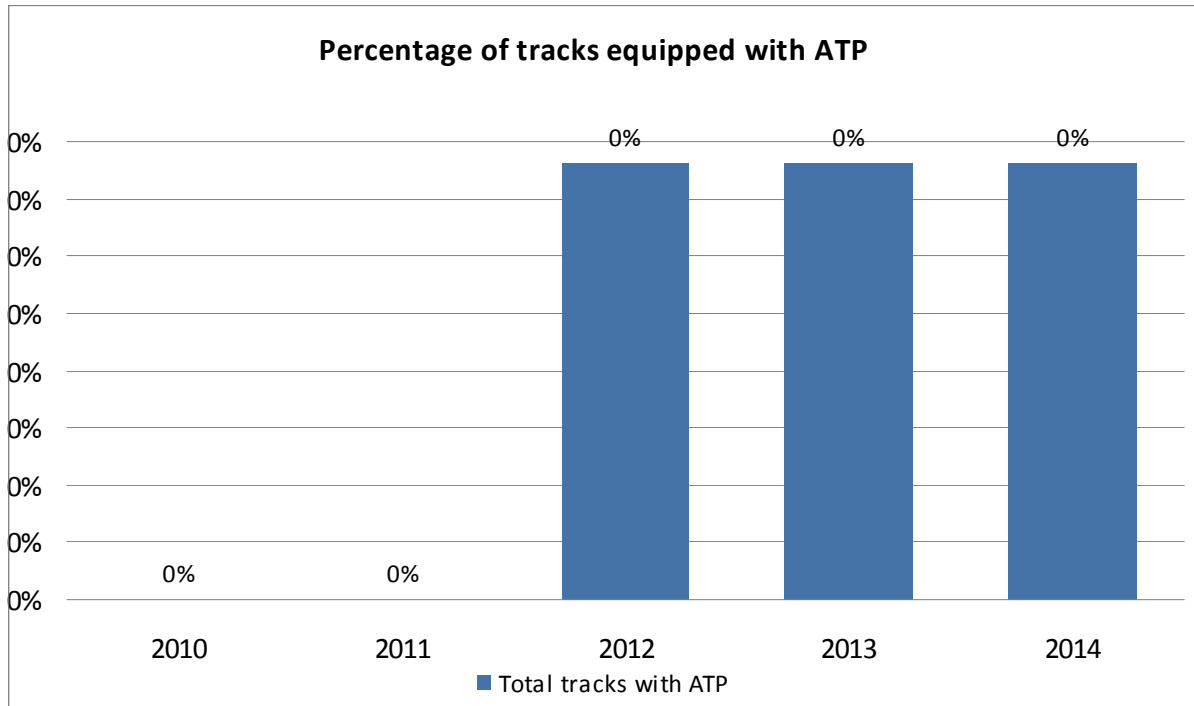


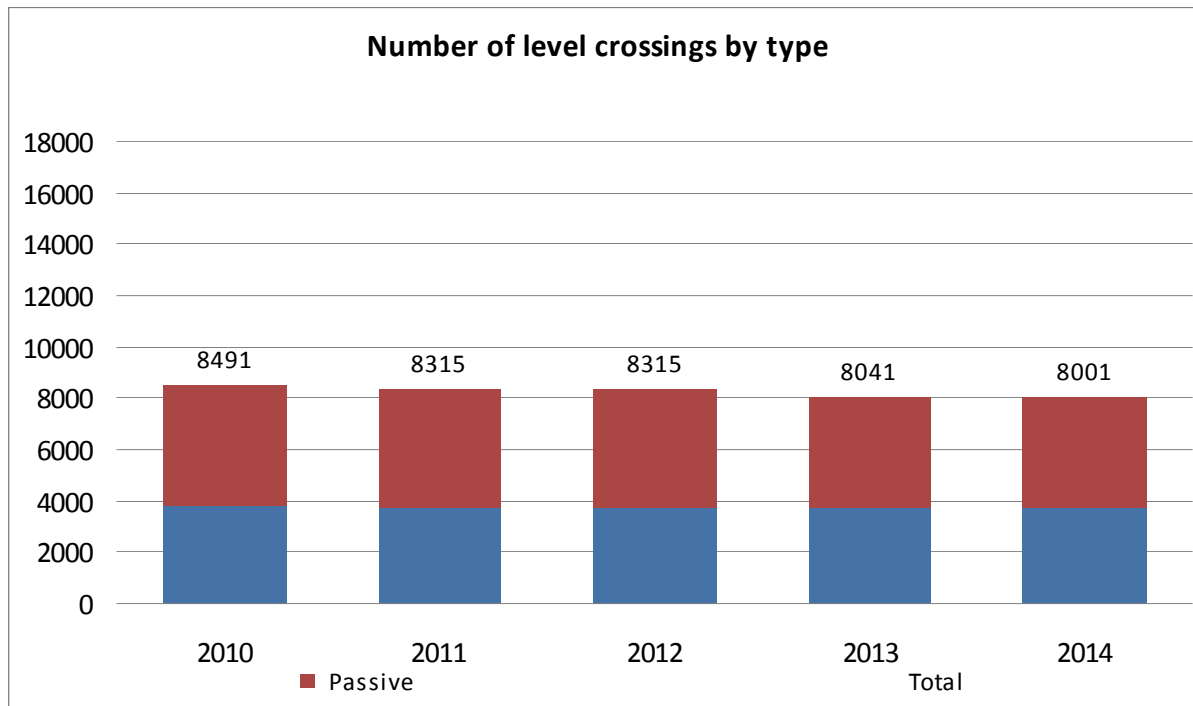














### **Definice z nařízení Evropského parlamentu a Rady 91/2003:**

**Nehoda** – míněna neočekávaná nebo neúmyslná náhlá událost nebo určitý řetěz takovýchto událostí, který má škodlivé následky. Nehody jsou děleny do následujících kategorií: srážky, vykolejení, nehody na úrovňových přejezdech, nehody osob způsobeny pohybujícími se železničními vozidly, požáry v železničních vozidlech a ostatní.

**Vážná nehoda** – nehoda, které se účastní nejméně jedno pohybující se železniční vozidlo, při které je usmrcena nebo těžce zraněna nejméně jedna osoba, nebo při které jsou vážné škody na vozidlech, kolejích, ostatním zařízení, nebo na životním prostředí, nebo dojde k rozsáhlému přerušení železničního provozu. Nehody na vlečkách v továrnách, skladech nebo nehody v depech jsou vyloučeny.

Je nechtěná a nezamýšlená, to vylučuje vznik z důvodů vandalizmu, sebevražd a teroristických útoků.

**Vážná škoda na vozidle, kolejích, ostatním zařízení, nebo na životním prostředí** – je škoda odpovídající ekvivalentu 150 000 EUR a vyšší.

**Rozsáhlé přerušení železničního provozu** – je přerušení železničního provozu na železniční trati na více než 6 hodin.

**Nehoda s vážnými následky na zdraví osob** - nehoda, které se účastní nejméně jedno pohybující se železniční vozidlo, při které je usmrcena nebo těžce zraněna nejméně jedna osoba. Nehody na vlečkách v továrnách, skladech nebo nehody v depech jsou vyloučeny.

**Srážka vlaků, včetně srážek s překážkou v průjezdném průřezu** – je čelní nebo zadní srážka mezi dvěma vlaky nebo boční srážka mezi vlakem a částí jiného vlaku zasahujícího do průjezdného průřezu, nebo srážka vlaku s:

- a) posunujícími vozidly;
- b) pevnými překážkami jako zarážedla;
- c) objekty dočasně umístěnými na nebo v blízkosti kolejí (s výjimkou předmětů na úrovňových přejezdech pokud byly ztraceny křižujícími vozidly nebo ostatními účastníky provozu na železničním přejezdu), jako jsou skály, sesuv půdy, stromy, ztracené části železničních vozidel, vozy a stroje nebo zařízení pro údržbu tratí.

**Vykolejení vlaku** – míní se událost, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí kolej.

**Nehoda na úrovňovém železničním přejezdu** – nehoda na úrovňovém železničním přejezdu, které se zúčastnilo nejméně jedno železniční vozidlo a jedno nebo více křižujících vozidel, ostatní účastníci provozu na železničním přejezdu jako chodci nebo ostatní předměty dočasně se vyskytující na nebo blízko kolejí, které byly ztraceny křižujícími vozidly nebo ostatními účastníky provozu na železničním přejezdu.

**Nehody se škodami na zdraví osob způsobené pohybujícími se železničními vozidly** – nehody jedné nebo více osob, které byly buď sraženy železničním vozidlem nebo předmětem naloženým nebo



uvolněným z vozu. Do počtu osob, které vypadly ze železničních vozidel, jsou zahrnuty, také osoby, které upadly nebo byly zasaženy ztraceným předmětem, který byl přepravován na vozidle.

**Požár na vozovém parku** – ohně a exploze, ke kterým došlo v železničních vozidlech (včetně jejich nákladu) když byly přepravovány mezi stanicí nakládky a stanicí vykládky, zahrnuje také mezilehlé zastávky a seřaďovací práce (*škoda odpovídající ekvivalentu 150 000 EUR a vyšší*)

**Cestující** – každá osoba, nezahrnující doprovod vlaku, která cestuje železnicí. Pro účely statistiky o nehodách se počítají i cestující, kteří se pokoušejí nastoupit do pohybujícího se vlaku nebo vystoupit z pohybujícího se vlaku.

**Usmrcená osoba** – osoba, která na následky nehody zemře ihned nebo do 30 dní po nehodě.

**Zraněná osoba** - osoba, která následkem nehody utrpěla zranění vyžadující lékařské ošetření.

**Těžce zraněná osoba** – osoba, která následkem nehody utrpěla zranění vyžadující hospitalizaci delší než 24 hodin.

**Sebevražda** – znamená konání vedoucí k úmyslnému sebezranění se smrtelnými následky, které byly takto zaznamenány a klasifikovány příslušným vnitrostátním orgánem.

**Zaměstnanci (smluvní zaměstnanci a smluvní fyzické osoby jsou zahrnuty)** – každá osoba v zaměstnaneckém poměru k provozovateli drážní dopravy, která pracuje v okamžiku nehody. Zahrnuty jsou vlakové čety a personál manipulující s vozovým parkem a zařízením dopravní infrastruktury.

**Účastník provozu na železničním přejezdu** – osoba používající úroňový železniční přejezd k překročení železniční tratě jakýmkoliv dopravním prostředkem nebo pěšky.

**Osoba pohybující se bez povolení na trati (neoprávněná osoba)** – jakákoliv osoba vyskytující se bez povolení v prostoru železniční trati s výjimkou účastníků provozu na železničním přejezdu.

**Vlakový kilometr (vlkm)** – znamená jednotku měření pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru. Použitá vzdálenost je, pokud je známa, skutečně projetá vzdálenost, jinak se použije standardní síťová vzdálenost mezi výchozím a konečným bodem. Bere se do úvahy jen vzdálenost na území vykazujícího státu.

**Osobový kilometr (oskm)** – znamená jednotku měření přepravy jednoho cestujícího železnicí na vzdálenost jednoho kilometru. Bere se do úvahy jen vzdálenost na území vykazujícího státu.

#### Národní definice

#### Celkový počet ostatních mimořádných událostí - ohrožení rozdělený do následujících typů

**Lom kolejnice** - je porušení celistvosti kolejnice, které nedovoluje jízdu DV přes poškozené místo.



ODDĚLENÍ BEZPEČNOSTI A PRÁV CESTUJÍCÍCH

**Vybočení koleje** - je změna polohy koleje v horizontálním nebo vertikálním směru z důvodů překročení příčných a podélných odporů, vzpěrné tuhosti koleje, která nedovoluje jízdu DV přes poškozené místo.

**Selhání návěstních (zabezpečovacích) systémů** – je stav, kdy vlivem závady na součásti zabezpečovacího zařízení nedojde k uvedení zabezpečovacího zařízení do stavu zajišťujícího bezpečný provoz drážní dopravy nebo odvracejícího nebezpečí v drážní dopravě.

**Nedovolená jízda drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu** - je jízda DV bez svolení k jízdě za návěstidlo zakazující jízdu.

**Lom kola nebo nápravy drážního vozidla** - je porušení celistvosti kola (nápravy) působením vnitřních a vnějších vlivů (materiálové a výrobní vady, ...), pro které je nutné vyřadit DV z provozu.



ODDĚLENÍ BEZPEČNOSTI A PRÁV CESTUJÍCÍCH

## PŘÍLOHA B ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

ZMĚNY SMĚRNICE O BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC	Provedeno ve vnitrostátním právu (Ano/Ne)	Právní odkaz	Datum vstupu v platnost
Směrnice 2008/57/ES	Ano	transpozice 266/1994 Sb. 266/1994 Sb. transpozice 22/1997 Sb. transpozice 71/2000 Sb. transpozice 23/2000 Sb. transpozice 205/2002 Sb. transpozice 500/2004 Sb. transpozice 103/2004 Sb. transpozice 352/2004 Sb. 352/2004 Sb. transpozice 133/2005 Sb. 133/2005 Sb. transpozice 181/2006 Sb. transpozice 191/2006 Sb. transpozice 377/2006 Sb. transpozice 371/2007 Sb. transpozice 289/2010 Sb. 289/2010 Sb. transpozice 134/2011 Sb. transpozice 34/2011 Sb. transpozice 326/2011 Sb. 134/2011 Sb.: čl. I 326/2011 Sb. 88/2012 Sb.	6. 4. 2012





## ODDĚLENÍ BEZPEČNOSTI A PRÁV CESTUJÍCÍCH

Směrnice 2008/110/ES	Ano	transpozice 266/1994 Sb. transpozice 173/1995 Sb. transpozice 23/2000 Sb. transpozice 174/2000 Sb. transpozice 352/2004 Sb. transpozice 103/2004 Sb. transpozice 377/2006 Sb. transpozice 181/2006 Sb. transpozice 134/2011 Sb. transpozice 326/2011 Sb.	26. 11. 2011
Směrnice Komise 2009/149/ES	Ano	transpozice 266/1994 Sb. transpozice 181/2006 Sb. transpozice 376/2006 Sb. 376/2006 Sb. transpozice 248/2010 Sb. 248/2010 Sb.	30. 8. 2010

Tabulka 3



PRÁVNÍ A SPRÁVNÍ PŘEDPIS	Právní odkaz	Datum vstupu v platnost	Popis změny	Důvody pro změnu
Týkající se vnitrostátního bezpečnostního orgánu	Zákon č. 180/2014 Sb. Parlamentu České republiky, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů	29. 8. 2014	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.; Organizace železnic.	Transpozice 2012/34/EU
	Zákon č. 64/2014 Sb. Parlamentu České republiky, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím kontrolního řádu	7. 4. 2014	SPRÁVNÍ PŘESTUPKY. SPRÁVNÍ DELIKTY.; Pokuty. Blokové.	Jednotný postup správních orgánů
	Zákon č. 250/2014 Sb. Parlamentu České republiky o změně zákonů souvisejících s přijetím zákona o státní službě	14. 11. 2014	Státní zaměstnanci. Veřejní zaměstnanci.	Nařízení č. 1299/2013/EU 1303/2013/EU



ODDĚLENÍ BEZPEČNOSTI A PRÁV CESTUJÍCÍCH

<b>PRÁVNÍ A SPRÁVNÍ PŘEDPIS</b>	<b>Právní odkaz</b>	<b>Datum vstupu v platnost</b>	<b>Popis změny</b>	<b>Důvody pro změnu</b>
Týkající se železničních podniků / provozovatelů infrastruktury / subjektů odpovědných za údržbu	Vyhláška č. 2/2014 Sb. Ministerstva dopavy, kterou se mění vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů	7. 1. 2014	Drážní vozidla a zvláštní drážní mechanizační zařízení.; Přeprava osob a zavazadel v železniční dopravě.; Přeprava nákladů v železniční dopravě.; Dopravní předpisy. Řízení provozu na železnici.; Mezinárodní železniční doprava a přeprava.; Organizace železnic.	Transpozice 2013/9/EU

Tabulka 4

