

## POSTUPY VEDOUcí K ZAJIŠTĚNí BEZPEČNOSTI PROVOZU DRÁŽNí DOPRAVY SE MUSí NEJEN POPSAT, ALE I REALIZOVAT

29. listopadu se uskutečnilo tradiční setkání Drážního úřadu s železničními dopravci. Setkání se zúčastnili i zástupci Evropské železniční agentury (ERA) a slovenského Dopravného úřadu. Drážní úřad spolu s ERA upozornil na to, že bezpečnost není jen slovo, ale je to stav, který je výsledkem aktivní práce všech složek systému. Na prvním místě při podnikání v tomto sektoru musí vždy stát bezpečnost a až na druhém ekonomika a další ukazatele.

K zajištění bezpečnosti drážního provozu je nutné poskládat všechny dílky systémové skládačky, které do sebe musí zapadat. „Často se při našich státních dozorech setkáváme se situací, kdy si železniční podnik myslí, že pro naplnění požadavků evropské a národní legislativy stačí předložit předpisy se soupisy postupů směřujících k zajištění bezpečnosti provozování drážní dopravy. To ale rozhodně dostatečné není! Rutinou při všedních činnostech dopravců, stejně jako správců infrastruktury či subjektů odpovědných za údržbu vozidel, se musí stát soustavné zajišťování, ověřování a zvyšování bezpečnosti. Jinými slovy, teoreticky nastavené postupy je nutné také uplatňovat v každodenní praxi“, říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.

„Právě praktické plnění nastavených bezpečnostních cílů a dodržování předpisů je nyní hlavním zaměřením všech našich kontrol. Ke každému požadavku souvisejícímu se systémem zajišťování bezpečnosti, který Drážní úřad v rámci procesu udělování osvědčení o bezpečnosti prověřuje, budeme vyžadovat konkrétní důkazy o tom, že žadatel skutečně pracuje v souladu s postupy nastavenými v jeho předpisech,“ říká Radek Šafránek, ředitel provozně-technické sekce Drážního úřadu.

### Z jakých dílků se bezpečnostní skládačka skládá, se řešilo na společném setkání:

- Vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce, které je nezbytnou podmínkou pro provozování drážní dopravy. Osvědčení je platné maximálně 5 let, ale už není jako v minulosti samozřejmé, že je udělováno vždy na nejdelší možnou dobu platnosti. Díky nové legislativě a zavedení 4. železničního balíčku dále platí, že proces podávání a zpracování žádosti je jednotný pro všechny státy, pouze se zohledňují regionální specifika.
- Zavádění evropského zabezpečovače ETCS, jehož jednou z nejdůležitějších úloh je eliminace selhání lidského faktoru. Systém má svou pevnou (traťovou) a mobilní (vozidlovou) část a Česká republika v zavádění tohoto systému drží krok s vyspělejšími evropskými státy. Nová vozidla jsou již ETCS vybavena z výroby, ale u perspektivních starších vozidel je nutná dodatečná zástavba, která s sebou nese jisté obtíže. Nicméně i ty se už v podmínkách České republiky podařilo zvládnout a počty starších vozidel s doplněnou mobilní částí ETCS rychle narůstají. Aktuálně jich je v provozu přibližně 150, další stovky přibudou v příštím roce. Traťovou částí je aktuálně vybaveno 754 km tratí a spuštění výhradního provozu na určených koridorových tratích od roku 2025 se s největší pravděpodobností podaří dodržet.
- Důležitým bodem bezpečnostního systému je dohled a s tím spojené závěry státních dozorů, které jsou jednou z hlavních náplní činnosti Drážního úřadu. Transpozice technického pilíře 4. železničního balíčku, která je v České republice díky novelizaci zákona o dráhách účinná od 1. února letošního roku, nově umožňuje postihovat i řadu přestupků aktérů železničního sektoru, u kterých to dříve nebylo možné nebo jen velmi obtížné. Jedná se například o neprovádění analýz rizik při změnách v systému zajišťování bezpečnosti nebo údržby vozidel, překračování proběhů vozidel do předepsané údržby, chyby v označování nebo registraci vozidel, nedodržování rozsahu a postupů při údržbě vozidel a podobně.

Jak s jistou nadsázkou řekl Rostislav Kolmačka, vedoucí oddělení MHD, interoperability a ECM: *"I zdánlivá banalita, jako je chybějící toaletní papír na WC ve vozech, může poukázat na nedostatečně provedenou analýzu rizik při plánování výlukového opatření, protože špatně nemusí být ošetřeno jen zásobování vlaku, ale třeba také zajišťování předepsané údržby vozidel, která se kvůli výluce nedostanou do svého depa"*.

- Velkým tématem je odpovědnost dopravců a strojvedoucích a z toho vyplývající prevence i případné postihování přestupků strojvedoucích i dalších subjektů železničního sektoru. Na jejich odpovědnosti ve značné míře závisí bezpečnost železničního provozu a tím i důvěryhodnost celého železničního systému.

Zkušenosti zástupců ERA i Dopravného úradu potvrdily, že obdobná témata se řeší ve všech státech napříč Evropou. *„Je celospolečenským zájmem i společným cílem nás všech vynaložit všechny dostupné prostředky a síly k tomu, aby železnice byla bezpečná, spolehlivá a pro své zákazníky prioritní. Toho nikdy nebude možné docílit bez vzájemné spolupráce a důvěrné komunikace všech subjektů, mezi které patří právě i národní bezpečnostní úřady a Evropská železniční agentura (ERA),“* uzavírá Jiří Kolář.

Další informace ze setkání s dopravci naleznete na:

<https://www.ducr.cz/cs/o-nas/setkani-s-dopravci-a-vyrobci>