



Komunikační workshop Drážního úřadu 13.12.2021

10:00 – 14:00 hod



ve spolupráci s **ŽESNAD.CZ**

- 1. Uvádění bezpečnostních doporučení Drážní inspekce do praxe**
- 2. Bezpečnostní doporučení z mimořádné události ze dne 22.7.2020 v ŽST Lázně Kynžvart**
- 3. Systém zajišťování bezpečnosti dopravců a uvádění ETCS do provozu**
- 4. Komunikace s dopravci a zpětná vazba**



Komunikační workshop Drážního úřadu 13.12.2021

Problematika bezpečnostního doporučení

Ing. Vítězslav Lössel



- Je-li to vhodné, je Drážní inspekce v rámci šetření mimořádné události a přípravy závěrečné zprávy dle ustanovení § 53 odst. 1, písmeno a) zákona o dráhách, **oprávněna formulovat bezpečnostní doporučení, jejichž účelem je především další zlepšování bezpečnosti železnic.**
- Ukládaná **bezpečnostní doporučení by měla respektovat** současné technologické parametry a přihlížet k finančním možnostem dopravců a provozovatelů drah, resp. České republiky. Měla by být systémová a neodporovat nastavené koncepci řízení provozu. Požadavky Drážní inspekce by měly zohledňovat realizovatelnost opatření. Bezpečnostní doporučení by měla Drážní inspekce vydávat do 12 měsíců od vzniku mimořádné události. Ve složitých případech může být proces několikanásobně delší. To ale znamená, že v době vydání doporučení může být takové opatření neaktuální a ztrácí svůj cíl a smysl.
- Bezpečnostní doporučení je od 1. 4. 2017 vydáváno Drážní inspekcí pro Drážní úřad. Samotné uvedení bezpečnostního doporučení do praxe zajišťuje Drážní úřad vydáním nezávislého bezpečnostního opatření, přičemž o této realizaci je Drážní inspekce ze strany Drážního úřadu pouze vyrozuměna, a to ve lhůtě 12 měsíců ode dne uveřejnění závěrečné zprávy. Drážní úřad informuje Drážní inspekci o tom, jaká opatření byla v souvislosti s bezpečnostním doporučením přijata (§ 53e, odstavec 4 zákona o dráhách).

- Bezpečnostní doporučení ukládá Drážní inspekce Drážnímu úřadu, jinému správnímu orgánu nebo příslušnému orgánu jiného členského státu. Drážní úřad a jiný správní orgán využijí bezpečnostní doporučení k přijetí odpovídajících opatření. Návrh závěrečné zprávy včetně bezpečnostního doporučení, projedná DI s dotčeným provozovatelem dráhy a dotčeným dopravcem a s Drážním úřadem (§ 53e odstavec 1 zákona o dráhách).
- Takové pojetí bezpečnostního doporučení a jeho realizace je plně v souladu s požadavky unijní legislativy, která vyžaduje **jednoznačné oddělení vyšetřování a jiných úředních řízení**, která směřují k uložení veřejnoprávního opatření.
- Drážní úřad do formulace bezpečnostního doporučení Drážní inspekci autoritativně nezasahuje.
- I v případě, že by Drážní úřad při projednávání závěrečné zprávy využil svého oprávnění a vyjádřil k věci své stanovisko, Drážní inspekce není takovým připomínkám Drážního úřadu k bezpečnostnímu doporučení vázána a nemá povinnost se jimi zabývat. **Závěrečná zpráva včetně návrhu bezpečnostního doporučení je tedy v kompetenci Drážní inspekce.**

- Z právních předpisů vyplývá, že **Drážní inspekce není oprávněna vynuovat realizaci bezpečnostního doporučení**, jež je součástí závěrečné zprávy o výsledcích šetření, a to jak vůči dopravci, provozovateli dráhy či Drážnímu úřadu.
- Naopak ve vztahu k Drážnímu úřadu unijní legislativa (Směrnice Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/798) a národní právní předpisy vyžadují, **aby se Drážní úřad bezpečnostním doporučením zabýval**. Je tedy na výlučném posouzení Drážního úřadu, zda přijme opatření vyplývající z bezpečnostního doporučení či nikoliv, případně zda opatření upraví (modifikuje) oproti doporučení Drážní inspekce. Uvedené pak vyplývá jak z technologického výkladu aplikovatelných legislativních ustanovení, tak i z gramatického výkladu použitého slova „doporučení“.
- Opačný závěr by byl fakticky popřením nezávislosti Drážního úřadu jakožto národního bezpečnostního orgánu. Předmětem informace adresované Drážní inspekci v souladu s ustanovením § 53e odst. 4 zákona o dráhách tudíž může být i sdělení, **že Drážní úřad v návaznosti na bezpečnostní doporučení Drážní inspekce nepřijal žádná opatření**.
- Současně lze zmínit, že **Drážní inspekce nemá a v souladu s unijní legislativou ani nesmí mít žádný přímý vliv na konkrétní podobu realizace bezpečnostního doporučení**, tedy opatření vydaného Drážním úřadem.

- K mimořádné události **došlo dne 22. 7. 2020**, na dráze železniční, kategorie celostátní, Plzeň hl. n. - Cheb, **v železniční stanici Lázně Kynžvart, v km 431,808, kdy došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 7004 za úroveň odjezdového návěstidla zakazujícího jízdu a k následnému vykolejení.**

- **Dle výsledků šetření Drážní inspekce v závěrečné zprávě stanovila:**

Bezprostřední příčina:

- Nedovolené uvedení vlaku do pohybu bez výpravy jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla a následné nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla S1 žst. Lázně Kynžvart.

Příspějící faktory:

- Neprovedení registrace platného funkčního čísla vlaku Os 7004 do digitální rádiové sítě GSM-R a neprovedení funkční zkoušky základního spojení kontrolou platnosti údajů této registrace;
- Absence mobilního vlakového zabezpečovacího zařízení umožňující přenos návěstí hlavních návěstidel a předvěstí na stanoviště strojvedoucího vedoucího drážního vozidla.

Příčina v systému bezpečnosti nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

- V rámci zvýšení úrovně bezpečnosti zajistit, aby dopravce a provozovatel dráhy prováděli kontrolu funkčnosti základního rádiového spojení v součinnosti tak, aby zapojením dalšího bezpečnostního prvku, ať už stanovením společných technologických postupů nebo efektivní a provázanou kontrolní činností, byla snížena možnost rizika selhání lidského faktoru;
- Iniciovat zlepšení vzájemné spolupráce a součinnosti provozovatelů drah a dopravců při usměrňování rizik, zejména v konkrétních případech, kdy dochází ke vzájemné interakci na společném rozhraní, s důrazem na eliminaci selhání lidského činitele;
- V rámci svých pravomocí zajistit, že přijatý systém zajišťování bezpečnosti, zejména pak způsob posuzování rizik a přijímání opatření pro usměrňování rizik, bude provozovateli dráhy a dopravci prováděn tak, aby jejich obecně stanovené postupy a metody byly aplikovány efektivněji nejen na konkrétní provozní situace, ale i v případech, kdy v rámci modernizace, optimalizace nebo rekonstrukce infrastruktury dochází k technickým, provozním a organizačním změnám.

- Provozovatelé drah a drážní dopravy byli Drážním úřadem vyzváni č. j. DUCR-41871/21/Lv ze dne 23. 7. 2021 k naplnění první a třetí části bezpečnostního doporučení. Navíc Drážní úřad považoval za nezbytné bezpečnostní doporučení vysvětlit a podrobně popsat, co vedlo Drážní inspekci k uložení předmětného doporučení.
- Na výzvu reagovali v zásadě všichni provozovatelé drah a dopravci, kterých se bezpečnostní doporučení úzce dotýkalo.
- V **reakcích byly zohledněny** úpravy a doplnění interních předpisů, týkající se rizik, zvýšené kontrolní činnosti při registraci vlaků do sítě GSM-R (kontrola trvalého funkčního spojení, znalost obsluhy konkrétního typu radiostanice, schopnost řešení chybových stavů, minimalizace prodlev při přeladování) a seznamování zaměstnanců se závěry šetření předmětné mimořádné události.
- Celá řada dopravců poukazuje na to, že pokud se ukládá realizovat takový způsob řízení rizik, který pokryje i případné technické, provozní a organizační změny vzniklé například činností jiného subjektu (v tomto případě se jedná o změny začínající na straně provozovatele dráhy), že v praxi je to obtížně proveditelné, dopravce je povinen respektovat pokyny provozovatele dráhy.
- Celá řada dopravců s využitím článku 4 bod 5 směrnice (EU) 2016/798 **informovala provozovatele infrastruktury o nově zjištěném bezpečnostním riziku a navrhuje společné jednání.**
- Dnešní setkání Drážního úřadu, ŽESNAD a zástupců provozovatelů jako odborných partnerů má za úkol posoudit body opatření k BD a případně i návrh řešení provozovatele infrastruktury (zásah do IT systému podpory řízení provozu Správy železnic), stanovit komunikační kanály a způsob projednávání bezpečnostních doporučení mezi provozovateli a Drážním úřadem.

- Zjistí-li závadu v navázání spojení prostřednictvím základního rádiového spojení nebo nouzového spojení výpravčí (traťový dispečer, dirigující dispečer nebo dispečer RB) není vedoucímu drážnímu vozidlu vlaku (PMD), u kterého byla zjištěna tato závada, není dovolena další jízda a závadu ohlásí provoznímu dispečerovi, který zajistí prokazatelné oznámení závady příslušnému dopravci.
- Dále v rámci zvýšení úrovně bezpečnosti má Správa železnic vydán pokyn „SŽDC PO- 02/2019-NŘP – „Pokyn náměstka generálního ředitele pro řízení provozu ke kontrolní činnosti“, ve kterém je stanovena zaměstnancům provádějícím kontrolní činnost na úseku řízení provozu povinnost provádět běžnou i namátkovou kontrolu spojení prostřednictvím základního rádiového spojení nebo nouzového spojení. V případě, že tito zaměstnanci při kontrole zjistí závadu při navázání spojení prostřednictvím základního rádiového spojení nebo nouzového spojení, zajistí, že vedoucímu drážnímu vozidlu vlaku (PMD), u kterého byla zjištěna tato závada, není dovolena další jízda a příslušný dopravce je o zjištěné závadě prokazatelně seznámen zápisem z kontrolní činnosti.

- **České dráhy:** k opatření na základě výstupů z první části a k přijetí opatření ke třetí části bezpečnostního doporučení sdělujeme, že vzhledem k potřebě realizovat je ve spolupráci s provozovatelem dráhy SŽ, nejsou ještě konkrétní opatření k dispozici.
- **Více provozovatelů:** v daném opatření se dopravcům mj. ukládá najít a realizovat takový způsob řízení rizik, který pokryje i případné technické, provozní a organizační změny vzniklé například činnostmi jiného subjektu (v tomto konkrétním případě se jedná o změny začínající na straně provozovatele dráhy). To je ovšem v praxi obtížně proveditelné, ne-li nemožné, protože dopravce je povinen respektovat pokyny provozovatele dráhy. Zároveň lze v souvislosti s vaší výzvou očekávat, že více než 100 na sobě zcela nezávislých dopravců předloží stejný počet vlastních opatření či návrhů pro řešení stejného problému, což v praxi také není příliš použitelné. V opatření popsaný problém správné registrace vozidlové radiostanice a s tím související kontroly tohoto spojení se dle našeho názoru týká jak základního spojení v rádiové síti GSMR tak v rádiové síti SRD-TRS.

Provozovatel dráhy, Správa železnic, s.o. má jako provozovatel uvedených systémů technické možnosti, jak ověřit, zda je daný vlak v síti registrován. V případě že registrován není, má Správa železnic i nástroje, jak zabránit jízdě takového vlaku.

Více provozovatelů:

S využitím článku 4, bod 5 směrnice (EU) 2016/798 **informujeme provozovatele infrastruktury, Správu železnic, s. o., o nově zjištěném bezpečnostním riziku a navrhuje společné jednání.** Od této schůzky si slibujeme hledání a nalezení takového řešení, které jednak uvedené bezpečnostní riziko správně ošetří a jednak s ním bude vysloven většinový souhlas všech zúčastněných subjektů, kterých se řízení tohoto nového rizika týká, což jsou všichni dopravci na síti Správy železnic, s. o.

Více dopravců:

Dopravce se proto připojil k aktivitě Sdružení železničních nákladních dopravců (ŽESNAD) na svolání společného jednání zástupců členů ŽESNAD a Správy železnic k danému tématu vzhledem k tomu, že okamžitá kontrola funkčnosti radiového spojení je primárně realizovatelná jen mezi přímými účastníky komunikace na tomto spojení a tudíž je zde pozice a reakce provozovatele dráhy nezastupitelná. Cílem navrhované schůzky bude vedle řešení usměrnění tohoto rizika též projednání ostatních bodů předmětného opatření Drážního úřadu.



Komunikační workshop Drážního úřadu 13.12.2021

Zavádění ETCS do provozu a komunikace s dopravci

Ing. Radek Šafránek



2.8.2021 vydáno opatření Drážního úřadu

Jedná se zejména o zprávy ze dne 27. března 2013, č. j. 6-922/2013/DI, a předcházející, a zvláště zprávu ze dne 17. dubna 2019, č. j.: 6-832/2019/DI, kdy byla vyslovena následující doporučení:

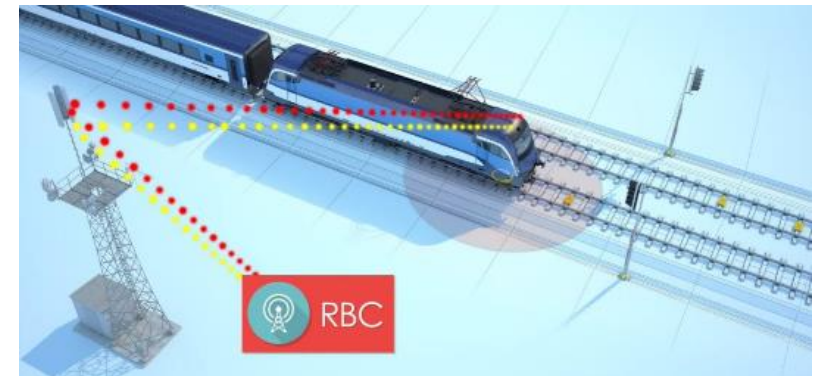
- **Urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu**, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, a urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcí tohoto zabezpečovače;
- Konat tak, aby předprojektové, projektové i stavební vybavení tratí umožňovalo v předstihu realizovat závazný harmonogram pro snadnou budoucí instalaci a spuštění systému ERTMS jak na úrovni komunikace, tak i zabezpečení a řízení drážní dopravy nejen na tratích sítě TEN-T, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, na kterých bylo zavedení systému ERTMS stanoveno; současně se zasadit o zkrácení doby vybavení příslušných drážních vozidel palubními částmi systému ERTMS s cílem **maximálně zkrátit tzv. migrační období**;
- Při aktualizaci NIP zvážit možnost **vybavení tratí ERTMS v jednodušším technickém provedení a v ekonomicky přijatelné úrovni**, například i s využitím prostředků a funkcionalit v ČR dosud nezavedených, ale běžně využívaných v zahraničí (například prvky ETCS úrovně 1, využití provozního módu Limited Supervision a další);
- Při aktualizaci NIP navrhnout konkrétní postup a harmonogram vybavení ostatních tratí i mimo rámec stanovený právními předpisy EU (tratě sítě TEN-T) a právními předpisy ČR (tratě s rychlostí vyšší než 100 km/h), tedy i tratí se zjednodušeným řízením drážní dopravy, a doplnit v tomto smyslu NIP; **neodkládat implementaci ERTMS** na období po roce 2030 nebo vyčkávat na stanovení dalších povinností ze strany právních předpisů EU.

Dále musí být zajištěn soulad s národním implementačním plánem ETCS. Tzn. Veškerá nová nebo modernizovaná část musí být vybavena zabezpečením ETCS, tak jak je definováno v TSI CCS (EU) 2016/919, respektive (EU) 2019/776 a následně v národním implementačním plánu.

Drážní úřad ukládá provozovatelům dráhy a drážní dopravy

1. **Zajistit důslednou implementaci bezpečnostních doporučení** obsažených v uvedených závěrečných zprávách Drážní inspekce o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí, zejména
 - a. **vybavovat dráhy traťovou částí evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS)** nejpozději v termínech stanovených Národním implementačním plánem ERTMS a jeho aktualizacemi a **zahrnout podrobné informace o termínech zavedení výhradního provozu** pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému na jednotlivých úsecích dráhy **do Prohlášení o dráze (zajistí provozovatelé dráhy),**
 - b. **vybavovat drážní vozidla mobilní částí evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS)** v návaznosti na termíny stanovené v Prohlášení o dráze **(zajistí provozovatelé drážní dopravy);**
2. **Informovat Drážní úřad**, jakým konkrétním způsobem byla daná bezpečnostní doporučení realizována, **ve lhůtě 1 roku ode dne vydání tohoto opatření, a toto sdělení činit pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.**

- Implementační plán a povinnost plnit TSI CCS, jako jednotný směr interoperability na EU sítích
- Vybavení vozidel systémem ETCS
- Stavby s moderním zabezpečením ETCS
- Proškolení pro provoz s výhradním provozem ETCS – koncept školení strojvedoucích na simulátorech
- Součástí systému jednotného osvědčení o bezpečnosti



- Rozdělovník 122 dopravců – Drážní úřad musí oslovit každého.
- Komunikační workshop v ne/pravidelných intervalech.
- Zpětná vazba možná formou vrcholových zástupců, ovšem vždy s plnou mocí ve věci zastupování.

