



CRDUX0060E7S

## **DRÁŽNÍ ÚŘAD**

Wilsonova 300/8

Praha 2 - Vinohrady PSČ 121 06

ČESKÁ REPUBLIKA

č.j. DUCR-40045/13/Si

# **VÝROČNÍ BEZPEČNOSTNÍ ZPRÁVA**

o činnosti Drážního úřadu za rok 2012

**Ing. Pavel Kodym**  
ředitel Drážního úřadu

V Praze dne 30. září 2013

**Obsah zprávy**

A.1. ROZSAH ZPRÁVY.....	3
A.2. SHRNU TÍ.....	3
<b>B. ÚVODNÍ ČÁST .....</b>	<b>3</b>
1. ÚVOD ZPRÁVY .....	3
1.1 PRIORITY .....	4
2. INFORMACE O ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE .....	4
SEZNAM ŽELEZNIČNÍCH PODNIKŮ A MANAŽERŮ INFRASTRUKTURY.....	6
3. SHRNU TÍ – ANALÝZA VŠEOBECNÉHO TRENDU.....	7
<b>C. ORGANIZACE .....</b>	<b>7</b>
1. ÚVOD DO ORGANIZACE.....	7
2. VZTAH DRÁŽNÍHO ÚŘADU A OSTATNÍCH ORGÁNŮ A ORGANIZACÍ.....	9
<b>D. VÝVOJ ŽELEZNIČNÍ BEZPEČNOSTI.....</b>	<b>9</b>
1. INICIATIVY NA UDRŽENÍ/ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI.....	9
2. DETAILNÍ ANALÝZA TRENDU DAT.....	13
3. VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ A NÁSLEDNĚ PŘIJATÁ OPATŘENÍ, KTERÁ BYLA V DŮSLEDKU ZÁVAŽNÉ MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI JIŽ UČINĚNA, NEBO PŘIJATA: .....	13
<b>E. DŮLEŽITÉ ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ TÝKAJÍCÍCH SE BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC V PRŮBĚHU ROKU 2012.....</b>	<b>15</b>
<b>F. VÝVOJ BEZPEČNOSTNÍCH CERTIFIKÁTŮ A POVOLENÍ.....</b>	<b>15</b>
1. NÁRODNÍ LEGISLATIVA - VSTUPNÍ DATA - DOSTUPNOST .....	15
2. NUMERICKÁ DATA.....	16
3. PROCEDURÁLNÍ POSTUPY .....	16
<b>G. DOHLED NAD ŽELEZNIČNÍMI PODNIKY A PROVOZOVATELI INFRASTRUKTURY .....</b>	<b>17</b>
1. DOHLED NAD ŽELEZNIČNÍMI PODNIKY A PROVOZOVATELI INFRASTRUKTURY .....	17
<b>H. POUŽITÍ CSM (SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH METOD) PŘI VÝVOJI A ODHADU RIZIK .....</b>	<b>21</b>
1. NSA ZKUŠENOSTI .....	22
2. ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN .....	22
3. REVIZE NÁRODNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PRAVIDEL.....	23
<b>I. ALTERNATIVNÍ OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍ SE ECM CERTIFIKACE.....</b>	<b>23</b>
<b>J. ZÁVĚRY Z VÝROČNÍ ZPRÁVY ZA ROK 2012 - PRIORITY.....</b>	<b>23</b>
SEZNAM ZKRATEK UŽITÝCH VE VÝROČNÍ ZPRÁVĚ.....	25

## A.1. Rozsah zprávy

Výroční zpráva je vypracovaná podle Směrnice 2004/49/ES ze dne 29.4.2004 o bezpečnosti železnic Společenství (dále jen bezpečnostní směrnice) a shrnuje činnosti bezpečnostního orgánu ve vztahu k provozování tratí celostátní dráhy a regionálních drah a k provozování drážní dopravy na těchto tratích za rok 2012 na území České republiky. Rozsah zprávy dále vychází z pokynů Šablony pro obsah výroční zprávy a Příručky pro její vyplnění.

## A.2. Shrnutí

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí výsledky zajišťování bezpečnosti železničního provozu a provozování železničních drah v České republice za rok 2012. Podává přehled a informace o železniční struktuře a současně uvádí stav postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice do národních právních předpisů. Analyzuje vývoj železniční bezpečnosti za rok 2012, výsledky a zkušenosti týkající se dozoru nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky a podává přehled o vydávání osvědčení o bezpečnosti u provozovatelů drážní dopravy a provozovatelů drah, kdy byla vydávána nová osvědčení o bezpečnosti v souladu s nařízením (ES) č. 653/2007, (ES) č. 1158/2010, (ES) č. 1169/2010, se Směrnicí 2004/49/ES a Vyhláškou č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

Zpráva je doplněna přílohami, které obsahují mapy sítě železničních drah v České republice, informace o provozovatelích infrastruktury a o železničních podnicích, které se podílejí na provozování drážní dopravy. Další přílohu tvoří evidenční přehled mimořádných událostí a grafy vyjadřující vývojový trend mimořádných událostí a ostatních údajů v průběhu let 2006-2012.

# B. Úvodní část

## 1. Úvod zprávy

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 2004/49/ES ze dne 29.4.2004, 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, manažerům infrastruktury 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 2012 předložili Výroční zprávu o bezpečnosti ve stanoveném termínu podle článku 9(4) Směrnice o bezpečnosti. Z celkového počtu 75 dopravců (viz. příloha A.2.2) předložili Výroční zprávu o bezpečnosti ve stanoveném termínu podle článku 9(4) směrnice o bezpečnosti 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).

## 1.1 Priority

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 2012 svůj plán v oblasti provedení auditů za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2013 bude nadále pokračovat ve vykonávání těchto auditů u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

## 2. Informace o železniční infrastruktuře

Železniční síť České republiky tvoří celostátní dráha a regionální dráhy, převážně ve vlastnictví státu a ve správě Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, která je rovněž provozovatelem dráhy.

Rozdělení železniční sítě České republiky podle vlastnictví dráhy, provozovatelů dráhy a dopravců k 31.12.2012 je následující:

Vlastník dráhy	Provozovatel dráhy	Trat'	Délka trati	Provozovatel drážní dopravy
Česká republika	SŽDC, s.o.	Celostátní dráha a regionální dráhy ČR	9468 km	Doprovci, kteří mají uzavřenou smlouvu se SŽDC
	ČD, a.s.	Celostátní dráha a regionální dráhy ČR	1 km	Doprovci, kteří mají uzavřenou smlouvu s ČD, a.s.
	PDV RAILWAY a.s. (od 1.8.2012)	Regionální dráhy Trutnov – Svoboda nad Úpou a Sokolov – Kraslice	37 km	GW Train Regio a.s. (dříve Viamont Regio a.s.) Ostatní dopravci, kteří mají uzavřenou smlouvu s PDV RAILWAY a.s.
	Advanced World Transport a.s.	Regionální dráha-Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem	20 km	GW Train Regio a.s. (dříve Viamont Regio a.s.); Advanced World Transport a.s. Ostatní dopravci, kteří mají uzavřenou smlouvu s Advanced World Transport a.s.
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	Regionální dráhy – Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec - Obrataň	79 km	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
Svazek obcí údolí Desné	SART - stavby a rekonstrukce, a. s.	Regionální dráhy-Šumperk – Sobotín a Petrov n.D – Kouty n.D.	22 km	Veolia Transport Morava a.s., ČD Cargo, a.s. SART-stavby a rekonstrukce a.s.
KŽC, s.r.o.	KŽC Doprava, s.r.o.	Regionální dráha Česká Kamenice – Kamenický Šenov	5 km	KŽC Doprava, s.r.o.

### Základní charakteristika železniční sítě SŽDC (stav ke 31.12.2012)

Délka tratí celkem	9 468	km
Délka elektrizovaných tratí	3 217	km
Délka tratí normální rozchodu	9 446	km
Délka úzkorozchodných tratí	23	km
Délka jednokolejných tratí	7 541	km
Délka dvou a více-kolejných tratí	1 923	km
Stavební délka kolejí celkem	15 532	km
Počet mostů	6 735	ks

Počet tunelů	158	ks
Celková délka mostů	150 945	m
Celková délka tunelů	42 743	m
Počet přejezdů	8 070	ks
Počet výhybkových jednotek	24 271	v.j.

Tratě celostátní dráhy zařazené do evropského žel. systému – koridorové

ukazatel	km
délka tratí celkem	1 330
stavební délka kolejí celkem	3 671

Tratě celostátní dráhy zařazené do evropského žel. systému – ostatní

ukazatel	km
délka tratí celkem	1 270
stavební délka kolejí celkem	3 051

Tratě celostátní dráhy – ostatní

ukazatel	km
délka tratí celkem	3 075
stavební délka kolejí celkem	4 454

Regionální dráhy

ukazatel	km
délka tratí celkem	3 771
stavební délka kolejí celkem	4 288

Na území České republiky nejsou vybudovány vysokorychlostní tratě.

Mapa sítě je uvedena v příloze A.1.1 s vyznačením transevropské železniční sítě v České republice a v příloze A.1.2 s vyznačením tratí podle počtu kolejí, el. trakce atd.

Drážní doprava v České republice je provozována za účelem veřejné přepravy osob a věcí, neveřejné přepravy osob a věcí. Zvláštní drážní doprava je pak provozována za účelem přepravy speciálních vozidel pro údržbové práce na infrastruktuře, měření infrastruktury, jízd historických a nostalgických vlaků a pro zkoušky vozidel v provozních podmínkách. Rozhodujícím železničním podnikem (dopravcem) na železniční síti České republiky v roce 2012 v osobní dopravě byla společnost České dráhy, a.s. a v nákladní dopravě společnost ČD Cargo a.s..

## Seznam železničních podniků a manažerů infrastruktury

Přehled jednotlivých provozovatelů infrastruktury je uveden v příloze A.2.1.

Na vysvětlenou k tabulce v příloze A.2.1 je potřeba uvést, že část kolejí celostátní dráhy a regionálních drah, které slouží pro údržbu železničních vozidel a pro nakládku a vykládku, zůstala po 30.6.2008 ve vlastnictví Českých drah, a.s., které jsou rovněž provozovatelem této infrastruktury.

V roce 2012 bylo 85 smluvních dopravců aktivně provozujících drážní dopravu. Z celkového počtu všech uvedených dopravců je 11 zahraničních, kterým bylo vydáno v České republice osvědčení dopravce pouze část B a v roce 2012 vykazovali větší, či menší výkony.

### 3. Shrnutí – Analýza všeobecného trendu

Všeobecný trend bezpečnosti je možné posoudit z hlediska posledních sedmi let, protože Drážní úřad (dále jen „DÚ“) má k dispozici údaje pouze od roku 2006, to je od doby, kdy byla DÚ uložena povinnost vytvořit výroční zprávu o bezpečnosti. Data jsou vykazována podle definic nařízení (ES) No 91/2003 a doplňujícího nařízení (ES) No 1192/2003 v souladu s CSI. V níže uvedené tabulce jsou uvedeny nejdůležitější ukazatelé za sledované období. Podrobnější údaje za rok 2012 jsou předloženy v příloze C.1.

Tabulka – Analýza všeobecného trendu

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet nehod:	282	123	133	113	125	99	97
Počet usmrcených osob:	52	25	44	26	48	29	26
Počet vážně zraněných osob:	89	102	139	92	107	74	66
Počet ohrožení:	91	47	30	55	86	115	171

Vývoj nehodovosti ve sledovaném období je patrný z tabulky Analýzy všeobecného trendu. Je možné konstatovat, že v roce 2012 došlo ke snížení jak počtu nehod, tak i počtu usmrcených a vážně zraněných osob v porovnání s údaji za předcházející rok 2011.

Údaje jsou získány převážně prostřednictvím předložených výročních zpráv ke dni 30.6.2013 od provozovatelů drah.

## C. Organizace

### 1. Úvod do organizace

Drážní úřad je drážní správní úřad zřízený zákonem o dráhách, jako orgán státní správy se sídlem Wilsonova 300/8, Praha 1 – Vinohrady, PSČ 121 06 a je podřízen Ministerstvu dopravy.

V porovnání předešlými léty, za které byla výroční zpráva tvořena, nebyla organizační struktura Drážního úřadu v roce 2012 změněna a je uvedena v příloze

B.1. Organizační struktura a její změna musí být projednána s Ministerstvem dopravy.

Drážní úřad plní následující funkce:

- regulační úřad ve smyslu zákona o dráhách,
- národní bezpečnostní úřad ve smyslu Směrnice 2004/49/ES,
- úřad pro RID (přeprava nebezpečných věcí),
- plní další úkoly národní legislativy,
- speciální stavební úřad ve smyslu zákona o dráhách,
- dozor nad výrobky ve smyslu zákona č.22/1997 Sb.,
- posuzování odborné způsobilosti osob oprávněných k řízení drážních vozidel, osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky zařízení,
- projednávání přestupků a správních deliktů ve smyslu zákona o dráhách,
- státní dozor podle zákona o dráhách,
- schvalování vozidel a staveb na vlečkách, městských dráhách, schvalování trolejbusů, lanovek a lyžařských vleků,
- dozor nad dodržováním práv cestujících,
- udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu a funkce údržby (*ECM*) nákladních vozů,
- vedení registru železniční infrastruktury (RINF),
- vedení národního registru vozidel,
- vedení národního registru licencí strojvedoucích.

Na Drážním úřadu pracovalo v roce 2012 celkem 111 zaměstnanců. Počet lidí Národního bezpečnostního úřadu ve smyslu Směrnice 2004/49/ES nelze přesně určit, protože většina zaměstnanců vykonává současně i jiné činnosti stanovené národní legislativou, než činnosti vycházející z výše uvedené Směrnice. Odhadem lze konstatovat, že funkci Národního bezpečnostního úřadu plní cca 50 zaměstnanců.

Hlavním úkolem stavební sekce je povolování staveb drah a staveb na dráze do provozu a vydávání souhlasů pro stavby v ochranném pásmu dráhy.

Technická sekce vydává povolení pro určená technická zařízení, tj. plynová, tlaková, dopravní a elektrická zařízení drah a drážních vozidel. Rovněž vydává povolení pro uvedení do provozu zabezpečovacích zařízení. Odbor přepravy nebezpečných věcí dozoruje přepravu zásilek podle předpisu RID, schvaluje nákladní vozy pro přepravu nebezpečných věcí a jejich součástí. Odbor zkoušek způsobilosti zajišťuje zkoušky strojvedoucích a vydává jim průkazy způsobilosti k řízení drážního vozidla, licence strojvedoucích.



Odbor úředních povolení a licencí vydává úřední povolení k provozování dráhy, licence k provozování drážní dopravy a osvědčení o bezpečnosti provozovatelům drah a dopravcům, (řeší stížnosti dopravců na prohlášení o dráze).

Metodické oddělení poskytuje právní základnu úřadu a zpracovává vnitřní předpisy.

## 2. Vztah Drážního úřadu a ostatních orgánů a organizací

Vztah Drážního úřadu a ostatních orgánů státní správy a dalších subjektů je uveden v příloze B.2 a je totožný s rokem 2011.

## D. Vývoj železniční bezpečnosti

### 1. Iniciativy na udržení/zlepšení bezpečnosti

Přehled nejdůležitějších bezpečnostních doporučení vydaných v roce 2012 je uveden v tabulce D.1.1. Tato doporučení byla vydána Drážní inspekcí jako součást zpráv o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v souladu s ustanovením zákona o dráhách v souvislosti se vznikem nehodových událostí se záměrem minimalizovat možná rizika.

Rozdílne od Směrnice 2004/49/ES jsou bezpečnostní doporučení inspekčního orgánu vydávána pro vlastníka dráhy, provozovatele dráhy nebo dopravce přímo ve vazbě na příslušný výsledek šetření mimořádné události. Drážní úřad na základě výzvy (od Drážní inspekce) tato bezpečnostní doporučení rozšiřuje na další vlastníky drah, provozovatele drah nebo dopravce po předchozí analýze s přihlédnutím k jejich reálným technickým a ekonomickým možnostem.

Přímo podílející se provozovatelé dráhy a provozovatelé drážní dopravy na mimořádné události bezpečnostní doporučení aplikují do svých podmínek a vnitřních předpisů, pro ostatní bezpečnostní doporučení jsou nástrojem pro vytvoření vlastních opatření ke zvýšení bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy.

Tabulka D.1.1 – Bezpečnostní doporučení, která byla vyvolána příčinami nehod.

Nehody/ohrožení které spouští opatření			Bezpečnostní doporučení, které bylo vydáno Drážní inspekcí
Datum	Místo	Popis události	
5. 1. / 16. 2. 2012	Kořenov - Tanvald	Nekontrolované jízdy vlaků Os 16218 a Os 16240	<p><b>Drážní inspekce vydala tato doporučení:</b>  Dopravci ČD, a. s.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stanovit vyšší nároky na kontrolní mechanismus za účelem zabránění selhání lidského činitele a odstranění rutinního jednání provozních zaměstnanců. V rámci kontrolní činnosti zvýšit pozornost na dodržování stanovených technologických postupů vedení vlaků za zhoršených klimatických podmínek;</li> <li>• zajistit na HDV řady 843 technickými prostředky možnost plné kontroly všech úkonů spojených s jeho obsluhou osobami řídícími DV za účelem eliminace negativního vlivu lidského faktoru;</li> <li>• na HDV řady 843 odstranit vazbu jednoho systému brzdy na ovládání ostatních systémů brzdy tak, aby EDB byla v činnosti, jak při snížení tlaku vzduchu v průběžném potrubí samočinné brzdy pod hodnotu 3,5 bar, tak při zavedení rychločinného brzdění (z provozního stavu velmi rychlém vyprázdnění průběžného potrubí samočinné brzdy);</li> <li>• na předeměně železniční trati Tanvald – Harrachov provozovat pouze DV s odstraněnou vazbou jednoho systému brzdy na ovládání ostatních systémů brzdy tak, aby DB mohla být snadno uvedena v činnost i při snížení tlaku vzduchu v průběžném potrubí samočinné brzdy pod hodnotu 3,5 bar, resp. po zavedení rychločinného brzdění (velmi rychlém vyprázdnění potrubí průběžné samočinné</li> </ul>

Nehody/ohrožení které spouští opatření			Bezpečnostní doporučení, které bylo vydáno Drážní inspekcí
Datum	Místo	Popis události	
			brzdy) nebo s DV umožňujícími snadno využít dalšího brzděného systému, např. elektromagnetické kolejnicové brzdy; <ul style="list-style-type: none"> <li>• projednat s provozovatelem dráhy, zda v současnosti stanovená technologie jízdy DV na předemné železniční trati Tanvald – Harrachov za ztížených klimatických podmínek je plně dostatečná;</li> <li>• zohlednit specifika jednotlivých výkonných jednotek v návaznosti na odlišnost provozních podmínek a dislokaci jednotlivých druhů řad DV při provozování drážní dopravy a o uvedená specifika rozšířit osnovy a obsah povinného školení na jednotlivých pracovištích, včetně praktického řešení krizových situací.</li> </ul>
20. 1. 2012	Březnice	Sřetenutí vlaku Os 7907 s nákladním automobilem na železničním přejezdu	<b>Drážní inspekce vydala tato doporučení:</b> Správě železniční dopravní cesty, státní organizace: <ul style="list-style-type: none"> <li>• zajistit maximální bezpečnost na stávajících železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor zvýšením úrovně jejich zabezpečení doplňkovou mechanickou výstrahou (závorami), a to v co nejvyšší míře. Při projektování nových železničních přejezdů pak nepovolovat jejich zabezpečení bez této mechanické výstrahy.</li> </ul> <b>Drážnímu úřadu se doporučuje:</b> přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních, regionálních a v úvahu přicházejících vlečkářů v České republice.
29. 2. 2012	Kašnice	Sřetenutí vlaku R 1195 se silničním motorovým vozidlem na železničním přejezdu s následným vykolejením	<b>Drážní inspekce vydala tato doporučení:</b> Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, zajistit maximální bezpečnost na stávajících železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor zvýšením úrovně jejich zabezpečení doplňkovou mechanickou výstrahou (závorami), a to v co nejvyšší míře. Při projektování nových železničních přejezdů požadovat jejich zabezpečení rozšířené o tuto mechanickou výstrahu. <b>Drážnímu úřadu se doporučuje:</b> přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních, regionálních a v úvahu přicházejících vlečkářů v České republice.
5. 3. 2012	Velké Pavlovice	Sřetenutí vlaku Os 14506 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P 7140 a následným vykolejením vlaku	<b>Drážní inspekce vydala tato doporučení:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce sřetenutí na železničních přejezdech a s nejhroššími následky se odehrává na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti, zvyšovat úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí a přejezdů už bylo projektováno a instalováno pouze světelné přejezdové zabezpečovací zařízení doplněné závorami.</li> </ul> <b>Drážnímu úřadu se doporučuje:</b> přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních – regionálních v České republice.
29. 3. 2012	Praha hl. n.	Nedovolená jízda vlaku R 791 kolem hlavního návěstidla s následným rozříznutím výhybky a jízdou proti stojícímu vlaku R 783	<b>Drážní inspekce vydala tato doporučení:</b> Provozovateli dráhy kategorie celostátní a regionální, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“, č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, č. j. 739/2010/DI, ze dne 15. 12. 2010, a č. j.: 355/2012/DI, ze dne 01. 06. 2012;</li> <li>• na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude evropský vlakový zabezpečovač ETCS zaveden, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo (např. systém VNPN bezpečnostním systémem výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla);</li> <li>• instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno rozříznutím výhybky vlivem nedovolené jízdy drážního vozidla;</li> <li>• pro zaměstnance, který obsluhuje zabezpečovací zařízení, upravit stávající technické zařízení zajišťující zvukovou signalizaci při rozříznutí výhybky tak, aby byla odlišná od zvukové signalizace ostatních prvků zabezpečovacího zařízení do doby instalace zařízení pro nouzové zastavení vlaků dle předchozího bodu;</li> </ul>

Nehody/ohrožení které spouští opatření			Bezpečnostní doporučení, které bylo vydáno Drážní inspekcí
Datum	Místo	Popis události	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>v rámci interní kontrolní činnosti se zaměřit na kontrolu, zda zaměstnanci v místě ovládání zabezpečovacího zařízení ESA 11 - jednotného obslužného pracoviště, mají aktivní akustickou indikaci;</li> <li>ve stanicích trvale obsazených výpravčím, který řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní žst. a přilehlých mezistaničních úsecích, neprovádět výpravu vlaku s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru určeném k výstupu a nástupu cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti.</li> </ul> <p>Dopravci České dráhy, a. s.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>upravit jednotné technologické postupy pro činnost vedoucího obsluhy vlaku před uvedením vlaku s přepravou cestujících do pohybu, stojícího v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících ve stanicích, kde je povolena výprava vlaku postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti tak, aby zahájení postupu před uvedením vlaku do pohybu inicioval strojvedoucí vedoucího DV, a to návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou ústně, návěstní pomůckou nebo technickým zařízením s významným podílem vedoucího obsluhy vlaku na ověření postavení hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu.</li> </ul> <p><b>Drážnímu úřadu se doporučuje:</b> přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.</p>
31. 3. 2012	Peruc - Klobuky v Čechách	Srážka pomocného HDV s uvázlým vlakem Os 9756	<p><b>Drážní inspekce vydala tato doporučení:</b> provozovatel dráhy SŽDC, s. o.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>uvést technologické postupy pro organizování a provádění jízd PMD, rozpracované v jeho vnitřních předpisech, do souladu s vyhláškou č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění;</li> <li>stanovit závazný postup pro osobu řídící DV uvázlého vlaku k jednoznačnému zjištění kilometrické polohy čela (konce) vlaku a dále postup této osoby a osob organizujících drážní dopravu v případech, kdy tuto polohu není možné jednoznačně určit;</li> <li>stanovit jednoznačně podmínky jízdy PMD jedoucí pro uvázlý vlak.</li> </ul>
7. 5. 2012	Uhersko	Střetnutí vlaku EC 170 s osobním automobilem na železničním přejezdu	<p><b>Drážní inspekce vydala tato doporučení:</b> provozovatel dráhy Správe železniční dopravní cesty, státní organizaci:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>v rámci svých preventivních aktivit se prioritně zaměřit na vysvětlení a objasnění účelu a funkce značení ŽP.</li> </ul> <p>V souladu s ustanovením přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb. Drážní inspekce doporučuje:</p> <p><b>Drážnímu úřadu se doporučuje:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.</li> <li>Ministerstvu dopravy České republiky: <ul style="list-style-type: none"> <li>v rámci preventivních aktivit se prioritně zaměřit na vysvětlení a objasnění účelu a funkce značení ŽP;</li> <li>zapracovat do právních předpisů, které se týkají provozu na pozemních komunikacích, povinnost seznámit o umístění a smyslu značení železničních přejezdů s poukázáním na možnost jeho využití v případě vzniku nebezpečných situací v prostoru železničního přejezdu: <ul style="list-style-type: none"> <li>všechny uchazeče o řidičský průkaz;</li> <li>všechny držitele řidičského průkazu při školení z odborné způsobilosti.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ol>
28. 7. 2012	Opatovice	Střetnutí vlaku Pn 66395 s malým motocyklem na železničním přejezdu	<p><b>Drážní inspekce vydala tato doporučení:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Provozovatel dráhy – vlečky Elektrárna Opatovice, a. s.: <ul style="list-style-type: none"> <li>prověřit skutečné rozhledové poměry u všech železničních přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži a neprodleně takové přejezdy uvést do souladu s normou ČSN 73 6380, Železniční přejezdy a přechody, částí 7.4 Rozhledové poměry u přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem, účinnou v době vzniku MU.</li> </ul> </li> <li>Dopravci ČD Cargo, a. s.: <ul style="list-style-type: none"> <li>vybavit zařízením, které by zaznamenávalo dávaní zvukového výstražného znamení (návěsti Pozor), všechna hnací drážní vozidla, která jím ještě nejsou vybavena, protože nemožnost prokázat tuto činnost může při obdobných mimořádných událostech poškodit</li> </ul> </li> </ol>

Nehody/ohrožení které spouští opatření			Bezpečnostní doporučení, které bylo vydáno Drážní inspekcí
Datum	Místo	Popis události	
			<i>některou ze zúčastněných stran.</i>  <b>Drážnímu úřadu se doporučuje:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení u všech provozovatelů drah a dopravců v České republice.</li> </ul>

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 2012 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.

V rámci zvyšování bezpečnosti byla i nadále věnována zvýšená pozornost přejezdům, představujícím kritická místa střetů vozidel silniční a železniční dopravy. Celkem bylo vykonáno 132 státních dozorů na úrovnových přejezdech viz. podrobněji v části G této zprávy.

## 2. Detailní analýza trendu dat

Ve smyslu Směrnice 2004/49/ES a definic nařízení Evropského parlamentu a Rady 91/2003 bylo v roce 2012 zaevidováno:

- počet nehod: 97,
- počet úmrtí: 26,
- počet vážně zraněných: 66,
- počet ohrožení: 171.

Vývoj železniční bezpečnosti za rok 2012 je dále uveden v příloze C.

V roce 2012 v České republice na dráze celostátní a dráhách regionálních nastalo 97 nehod podle definice nařízení Evropského parlamentu a Rady 91/2003. V porovnání s rokem 2011 vyplývá, že v roce 2012 došlo ke snížení celkového počtu nehod, a to o 2 %.

Při nehodách bylo usmrceno (s vyloučením sebevražd) 26 osob a vážně zraněno bylo 66 osob, v obou případech došlo oproti minulým rokům k poklesu.

Celková suma nákladů spojená s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře byla vykázána v částce cca 107 093 000 Kč.

Celková suma nákladů spojená se škodou na životním prostředí byla vykázána v částce cca 8 354 9 Kč.

Závěrem je možno konstatovat, že výše nákladů související s odstraněním škod způsobených nehodovými událostmi za rok 2012 je nižší, stejně jako počet nehodových událostí. Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy je trvale na vysoké úrovni.

Jako nejvážnější problém se jeví i nadále počet nehod na úrovnových železničních přejezdech, kdy osoby nerespektují výstražné zabezpečovací zařízení a to i když z dlouhodobého hlediska došlo k výraznému snížení těchto nehod. V České republice proto byly uskutečněny i v roce 2012 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 2012 bylo na přejezdech usmrceno 19 osob.

## 3. Výsledky bezpečnostních doporučení a následně přijatá opatření, která byla v důsledku závažné mimořádné události již učiněna, nebo přijata:

*Obecně lze konstatovat, že Drážní úřad na základě svých analýz mimořádných událostí a Bezpečnostních doporučení navrhovaných Drážní inspekcí na tyto situace reaguje výzvou subjektům podílejícím se na MU k přijetí vlastních konkrétních opatření a zobrazením ostatním v úvahu připadajícím subjektům provozujícím drážní dopravu a dráhu. Drážní úřad navrhovaná bezpečnostní doporučení posuzuje*

*v celé šíři, především však ve vztahu k současným reálným ekonomickým možnostem. V průběhu roku 2011/2012 byla pro příklad realizována následující:*

### **3.1 K MU ze dne 5. 1. / 16. 2. 2012, Kořenov - Tanvald, nekontrolované jízdy vlaků Os 16218 a Os 16240**

Drážní úřad ve věci hnacích drážních vozidel řady 843 rozhodl o zastavení provozování uvedených řad na úseku Kořenov – Tanvald. Ministerstvo dopravy po odvolání ČD a.s rozhodnutí svým č. j.: 137/2012-130-SPR/2 potvrdilo.

### **3.2 K MU ze dne 20. 1. 2012, Březnice, Střetnutí vlaku Os 7907 s nákladním automobilem na železničním přejezdu**

Drážní úřad v rámci projektové přípravy nových a rekonstruovaných přejezdů požaduje po investorech stavby přednostně vybavit přejezdy mechanickou zábranou - břevny.

### **3.3 K MU ze dne 29. 2. 2012, Kaštice, Střetnutí vlaku R 1195 se silničním motorovým vozidlem na železničním přejezdu s následným vykolejením**

Drážní úřad požádal Ministerstvo dopravy odbor 13 o doplnění § 17 vyhlášky 177/1995 Sb. (včetně ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody) o povinnost při stavbě, respektive rekonstrukci, opatřit železniční přejezd pevnou překážkou – břevny. Doposud bez odezvy

### **3.4 K MU ze dne 5. 3. 2012, Velké Pavlovice, Střetnutí vlaku Os 14506 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P 7140 a následným vykolejením vlaku**

Drážní úřad požádal Ministerstvo dopravy odbor 13 o doplnění § 17 vyhlášky 177/1995 Sb. (včetně ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody) o povinnost při stavbě, respektive rekonstrukci, opatřit železniční přejezd pevnou překážkou – břevny. Doposud bez odezvy

### **3.5 K MU ze dne 29. 3. 2012, Praha hl. n., Nedovolená jízda vlaku R 791 kolem hlavního návěstidla s následným rozříznutím výhybky a jízdou proti stojícímu vlaku R 783**

Bezpečnostní doporučení navrhuje pro zvýšení pasivních prvků bezpečnosti urychlenou realizaci tzv. ETCS (European Train Control Systém) na všech celostátních a regionálních tratích. Bezpečnostní doporučení v této podobě a rozsahu Drážní úřad nenavrhuje k realizaci pro nereálnost ve vztahu k finančním možnostem provozovatele dráhy a jednotlivých dopravců s tím, že realizace bude možná pouze v návaznosti na tzv. Národní implementační plán v současnosti zpracováváný Ministerstvem dopravy.

### **3.6 K MU ze dne 31. 3. 2012, Peruc - Klobuky v Čechách, Srážka pomocného HDV s uvázlým vlakem Os 9756**

Novým vnitřním předpisem provozovatele dráhy SŽDC D1 bylo stanoveno v souladu s vyhláškou 177/1995 Sb., že při jízdě formou posunu mezi dopravami musí být dodrženy podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů.

### **3.7 K MU ze dne 7. 5. 2012, Uhersko, Střetnutí vlaku EC 170 s osobním automobilem na železničním přejezdu**

Ve sdělovacích prostředcích je vhodným způsobem upozorňováno na riziková místa (železniční přejezdy).

### **3.8 K MU ze dne 28. 7. 2012, Opatovice, Střetnutí vlaku Pn 66395 s malým motocyklem na železničním přejezdu**

Drážní úřad zpracoval pro vybrané provozovatele vleček pokyn pro provedení проверки všech železničních přejezdů na vlečkách zabezpečených pouze výstražnými kříži, tak aby byly uvedeny v souladu s normou ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. Termín provedení byl do 31.8.2013.

## **E. Důležité změny právních předpisů týkajících se bezpečnosti železnic v průběhu roku 2012**

V roce 2012 byly vydány tyto nové právní předpisy:

- vyhláška 16/2012 Sb., ze dne 5. ledna 2012, 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
- nařízení 88/2012 Sb., ze dne 15. února 2012, kterým se mění nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů

Předpisy jsou podrobněji rozpracovány v příloze D.

## **F. Vývoj bezpečnostních certifikátů a povolení**

### **1. Národní legislativa - vstupní data - dostupnost**

1.1. Pro vydávání bezpečnostních certifikátů (osvědčení dopravce) podle článku 10 Směrnice 2004/49/ES bylo stanoveno datum od 1.8.2006.

1.2. Pro vydávání bezpečnostních povolení (osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy) podle článku 11 Směrnice 2004/49/ES bylo stanoveno datum od 1.8.2006.

1.3. Informace o národních bezpečnostních předpisech jsou uvedeny na webových stránkách [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz) – činnosti - Národní bezpečnostní úřad (NSA), kde je uveden podrobný přehled předpisů a pokyny pro provozovatele dráhy k notifikaci národně bezpečnostních předpisů. Pokyny pro vlastní zpracování žádostí o vydání příslušného bezpečnostního certifikátu jsou rovněž uvedeny na webových stránkách Drážního úřadu. Příslušné formuláře jsou v souladu s nařízením Komise (ES) č. 653/2007 ze dne 13. června 2007, nařízením Komise (ES) č. 1158/2010 ze dne 9. prosince 2010, nařízením Komise (ES) č. 1169/2010 ze dne 10. prosince 2010.

## 2. Numerická data

Přehled o vývoji bezpečnostní certifikace je uveden v příloze E.

## 3. Procedurální postupy

### 3.1. Osvědčení o bezpečnosti dopravce část A

3.1.1. V průběhu roku 2012 bylo vydáno 6 změn osvědčení části A. Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u dopravců, popřípadě změny názvu společnosti.

3.1.2. Jak je patrné z tabulky E 4 v příloze E doba pro vydání osvědčení části A nepřekročila 120 dnů a u jednotlivých vydaných osvědčení tato doba činí průměrně 44 dny. Celková průměrná doba od podání žádosti do vydání osvědčení (včetně přerušení řízení na doplnění žádosti příslušnými podklady a doklady) byla 64 dnů.

3.1.3. V roce 2012 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.

3.1.4. V roce 2012 se nevyskytly problémy při vzájemném uznávání osvědčení části A.

3.1.5. viz poznámka Správní poplatky za vydání osvědčení části A je ve výši 1000 Kč, tj. cca 40 Euro.

3.1.6. Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.

3.1.7. Z rozdílu celkové doby vydání osvědčení části A a doby vlastního projednání (64 dny - 44 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.

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

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

### 3.2. Osvědčení o bezpečnosti dopravce část B.

3.2.1. V průběhu roku 2012 bylo vydáno 6 změn osvědčení části B. Jedná se o změny z důvodu organizačních změn u dopravců, popřípadě změnu názvu společnosti.

3.2.2. Vzhledem k tomu, že části B osvědčení byly ve všech případech projednávány zároveň s částí A jsou údaje shodné s bodem 3.1.2.

3.2.3. viz poznámka

3.2.4. Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.

3.2.5. Z rozdílu celkové doby vydání osvědčení části B a doby vlastního projednání (64 dny - 44 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.

3.2.6. Jedná se o běžné problémy, které vyplývají ze způsobu projednávání žádostí vydání části B osvědčení.

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

*Poznámka k bodům 3.1.5 a 3.2.3: Legislativa České republiky definuje pouze poplatek za vydání osvědčení dopravce jako celek částí A i B dohromady ve výši 1000 Kč, tj. 40 Euro.*

### 3.3 Bezpečnostní povolení

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

3.3.1. V průběhu roku 2012 nebyla vydána změna bezpečnostního povolení pro provozovatele dráhy.

3.3.2., 3.3.3 Jak vyplývá z tabulky E 6 v příloze E v roce 2012 byly vydány čtyři nové bezpečnostní povolení pro provozovatele dráhy. Průměrná doba na vydání bezpečnostní povolení je 30 dní, jelikož bylo hned předloženo žádosti kompletní, nebylo nutné správní řízení ve věci vydání změn bezpečnostních povolení přerušit.

3.3.4. Během vydávání osvědčení se nevyskytly žádné problémy.

3.3.5. Provozovatelé dráhy (manažeři infrastruktury) mohou své stanovisko uplatnit při doplňování podkladových materiálů k žádostem.

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

## **G. Dohled nad železničními podniky a provozovateli infrastruktury**

### **1. Dohled nad železničními podniky a provozovateli infrastruktury**

Drážní úřad vykonává dohled nad železničními podniky a provozovateli infrastruktury za podmínek stanovených zákonem o drahách a prováděcími předpisy k zákonu o drahách a to formou státního dozoru (inspekce). Podle tohoto zákona při výkonu státního dozoru pověřené osoby kontrolují, zda jsou při provozování dráhy a drážní dopravy dodržovány a plněny povinnosti vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a dopravce, které jsou stanoveny právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Státní dozor ve věcech drah vykonávají Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a Drážní inspekce. Výkon státního dozoru je kontrolován v rámci vrchního státního dozoru Ministerstvem dopravy.

1.1. V roce 2012 byl Drážním úřadem výkon státního dozoru zaměřen na plnění povinností stanovených zákonem o dráhách a prováděcími předpisy pro provozovatele infrastruktury - dráhy a železniční podniky - dopravce. Přehled je uveden v následující tabulce:

Státní dozor zaměřen na:	Počet dozorů:	Počet nedostatků:
železniční podniky - dopravci	60	30
provozovatelé infrastruktury - dráhy	364	97
<b>Celkem</b>	<b>424</b>	<b>127</b>
z toho na železničních přejezdech	146	49

Charakter a druh jednotlivých závad je uveden v následující tabulce:

	Kategorie	DU celkem
1	Neoznačení nebo nezabezpečení křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí anebo jeho označení a zabezpečení v rozporu s podmínkami stanovenými drážním správním úřadem (§ 6 odst. 1 a 2 zákona o dráhách)	7
5	Nezajištění údržby a opravy dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a neumožnění styku dráhy s jinými dráhami (§ 20 odst. 1 zákona o dráhách)	28
6	Nezajištění provozování dráhy, příp. neumožnění provozování dráhy jinou oprávněnou osobou (§ 21 odst. 1 zákona o dráhách)	3
12	Neoznačení názvy stanic (zastávek), které provozuje, provozovatelem dráhy (§ 22 odst. 1 písm. e) zákona o dráhách)	2
	Kategorie	DU celkem
17	Provozování drážní dopravy v rozporu s pravidly pro provozování drážní dopravy, platnou licencí a smlouvou uzavřenou s provozovatelem dráhy (§ 35 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách)	5
23	Provozování drážních vozidel v technickém stavu, který neodpovídá schválené způsobilosti (§ 35 odst. 1 písm. d) zákona o dráhách)	15
46	Ostatní závady	63

K odstranění nedostatků a zjištěných závad byla vždy přijata ze strany provozovatelů infrastruktury a železničních podniků - dopravců příslušná nápravná opatření a jejich plnění bylo podle možností ověřeno. Jedná se o konkrétní interní opatření

kontrolovaných subjektů. Proto nejsou tato opatření uvedena ve zprávě v části D, tabulce D.1.2.

Výsledky státních dozorů za rok 2012 budou využity při zaměření státních dozorů Drážního úřadu pro rok 2012. Ve zvýšené míře budou 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 a dále i na provozovatele celostátní dráhy a regionálních drah se zaměřením na naplňování systému zajišťování bezpečnosti provozování těchto drah.

1.2. Zaměření výkonu státního dozoru Drážního úřadu ve vztahu k jednotlivým sekcím Drážního úřadu a ve funkci bezpečnostního úřadu vyplývá z tabulky uvedené v bodě 1.1. „Charakter a druh jednotlivých závad“.

1.2.1. V roce 2012 byly státní dozory prováděné pracovníky sekce technické vykonány v přibližně stejném rozsahu jako v roce 2011. V převážné většině případů výkonů státních dozorů nebyly zjištěny závady, které by měly být uvedeny v tabulce kategorizovaných nedostatků nebo závažné nedostatky s nutností následného udělení pokuty. Většina zjištěných závad byla drobnějšího charakteru, které byly uvedeny v příslušných protokolech o výkonu státního dozoru, a pro které byly stanoveny termíny k jejich odstranění. Následně bylo odstranění zjištěných závad nahlášeno písemně Drážnímu úřadu, který jejich splnění prověřil.

1.2.2. V roce 2012 bylo pověřenými pracovníky Drážního úřadu, sekce stavební provedeno 288 výkonů státního dozoru. Státní dozor byl zaměřen na plnění povinností vlastníků dráhy, provozovatelů dráhy a dopravců stanovené právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. 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 dráhy bez platného úředního povolení (§ 11 odst. 1 zákona o dráhách)
- označování a zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí (§ 6 odst. 1 a 2 zákona o dráhách),
- 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)

• dále prověřoval, zda při provozování a údržbě dráhy splňují strukturální a provozní subsystémy a jejich jednotlivé části základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a technické specifikace propojenosti (§ 49e zákona o dráhách)

V případech, kdy byly zjištěny nedostatky, byl vlastník dráhy, případně její provozovatel nebo dopravce vyzván k jejich odstranění ve stanoveném termínu.

Zvýšená pozornost bude věnována i dráhám zařazeným do transevropského železničního systému.

1.2.3. U sekce provozní byl v roce 2012 výkon státního dozoru zaměřen jednak na plnění povinností provozovatelů a vlastníků železničních drah – vleček a dopravců, kteří provozují drážní dopravu na železničních dráhách vlečkách. Sekce provozní prováděla i v roce 2012 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 požadavků, ve znění pozdějších předpisů, na osvědčení dopravce podle § 34h zákona o dráhách.

V převážné většině případů výkonů SD nebyly zjištěny závady, které by měly být uvedeny v tabulce kategorizovaných nedostatků. 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. V roce 2012 došlo ke zvýšení počtu následných státních dozorů se zaměřením na kontrolu odstranění nedostatků. Obecně lze konstatovat, že tyto závady byly odstraněny.

### Audity

V roce 2012 byla činnost bezpečnostního úřadu zaměřena na provádění auditů u dopravců, kteří obdrželi bezpečnostní certifikáty a kteří provozují drážní dopravu na dráze celostátní a dráhách regionálních. Počet vykonaných auditů u dopravců byl méně než v roce 2011. Zvláštní pozornost byla zaměřena na výkon kontrolní činnosti vedoucích zaměstnanců při zajišťování bezpečnosti železničního provozu a na plnění přijatého systému zajišťování bezpečnosti dopravy resp. jeho aplikaci do organizačního uspořádání jednotlivých společností. Jedná se zejména o stanovení osobní odpovědnosti za plnění přijatých opatření a preventivní činnost.

AUDITY		Vydané bezp. certifikáty část A	Vydané bezp. certifikáty část B	Vydané bezpečnostní povolení	jiné aktivity
4. Počet auditů provedených u železničních podniků a provozovatelů infrastruktury za rok 2012	Plánované	4	4	*	*
	Vykonané	4	4	*	*

\*) Audity nebyly prováděny ve vztahu k vydávání bezpečnostních povolení.

V roce 2012 byly vykonány Drážním úřadem 4 audity u dopravců a to u společností:

<b>Dopravce</b>
EŽC a.s.
ZABABA, s.r.o.
TCHAS ŽD s.r.o.
LokoTrain s.r.o.

Audity u dopravců jsou prováděny v následujícím rozsahu:

- zavedení systému bezpečnosti drážní dopravy a zajištění jeho dodržování, seznámení zaměstnanců aparátu dopravce a jeho organizačních složek,
- seznam rizik, postupy a metody jejich posuzování zavádění opatření pro usměrňování rizik,
- stanovení odpovědnosti vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců za bezpečnost při provozování drážní dopravy
- zajištění kontroly bezpečného technického stavu drážních vozidel
- postupy, zajišťující analýzu, proškolení a přijímání preventivních opatření k mimořádným událostem včetně odstraňování následků nehod,
- provádění periodických vnitřních kontrol systému zajišťování bezpečnosti
- určení odpovědnosti za průběžné vedení dokumentace o důležitých částech systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy
- zajištění kontroly zdravotní a odborné způsobilosti zaměstnanců

5. V průběhu roku 2012 Drážní úřad tedy vykonal 4 audity po vydávání bezpečnostních certifikátů, viz. tabulka výše. Při auditech nebyly zjištěny zásadní nedostatky pouze nedostatky administrativního charakteru. Případné nedostatky se týkaly neplnění oznamovací povinnosti a systému zajišťování bezpečnosti. Ze strany dopravců byla přijata nápravná opatření, proto nebylo nutné přikročit k uplatnění sankcí ani dalším represivním krokům (doplnění, zrušení, odebrání certifikátu apod.).

6. Stížnosti ze strany provozovatelů infrastruktury na železniční podniky nebyly v roce 2012 vzneseny.

7. Stížnosti ze strany železničních podniků na provozovatele infrastruktury nebyly v roce 2012 rovněž vzneseny.

## **H. Použití CSM (společných bezpečnostních metod) při vývoji a odhadu rizik**

Společné bezpečnostní metody dopravci používají v rámci zavádění managementu bezpečnosti ve formě, jak je popsána v příloze III Směrnice 2004/49/ES. 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.

Od 1.1.2011 nabylo účinnosti opatření vydané ředitelem Drážního úřadu, týkající se uplatňování nařízení Komise č. 352/2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik (dále jen „nařízení 352/2009“).

Účelem tohoto opatření 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 Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES.

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

Hlavním problémem nařízení 352/2009 je rozdílný výklad významné změny ze strany žadatelů a ze strany Drážního úřadu. Národní předpisy tento pojem nedefinují, proto Drážní úřad považuje za významné všechny změny podléhající schvalování. Podle žadatelů u většiny změn nejde o změny významné. Situaci ztěžuje rovněž to, že po vydání nařízení nebyly upraveny národní předpisy a proces schvalování probíhá fakticky duplicitně. Závěrem lze konstatovat, posuzování podle nařízení již probíhá ve všech příslušných případech.

## 1. NSA zkušenosti

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.

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

## 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.

### **3. Revize národních bezpečnostních pravidel**

Drážní úřad bezpečnostní pravidla nevydává a neprovádí jejich revizi. Tu provádí Ministerstvo dopravy případně provozovatel dráhy SŽDC. V roce 2012 k revizi bezpečnostních pravidel nedošlo.

## **I. Alternativní opatření týkající se ECM certifikace**

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, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic):

„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.“

## **J. Závěry z výroční zprávy za rok 2012 - priority**

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 2012 svůj plán v oblasti provedení auditů za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti a i v roce 2013 bude

nadále pokračovat ve vykonávání těchto auditů u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

## **K. Zdroje informací**

- Výroční zpráva za rok 2012 – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Ministerstvo dopravy – Legislativa:  
[http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_drazni/Legislativa\\_CR\\_drazni.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/Legislativa_CR_drazni.htm)
- Výroční zprávy o bezpečnosti provozování dráhy, předložené Drážnímu úřadu k 30.6.2013 provozovateli drah na základě Vyhlášky č. 376/2006, Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.
- Výroční zprávy o bezpečnosti provozování drážní dopravy, předložené Drážnímu úřadu k 30.6.2013 dopravci na základě Vyhlášky č. 376/2006, Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.
- Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události obsahující „Bezpečnostní doporučení“ Drážní inspekce.
- Podklady vyžádané od provozovatelů drah a dopravců v oblasti plnění bezpečnostních doporučení.
- Výsledky vlastní činnosti Drážního úřadu.

## **L. Přílohy**

Příloha A. Informace o železniční struktuře

A.1. Mapa sítě

A.2.1. Provozovatelé infrastruktury

**Příloha B. Organizační struktura**

B.1. Organizační struktura Drážního úřadu

B.2. Vztah Drážního úřadu s jinými národními organizacemi

**Příloha C. Data CSIs – Evidenční přehled o mimořádných událostech**

**Příloha D. Důležité změny v legislativě a předpisech**

**Příloha E. Vývoj bezpečnostních certifikátů a povolení – numerická data**



**Seznam zkratek užitých ve výroční zprávě**

DÚ	- Drážní úřad
DI	- Drážní inspekce
SŽDC	- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (hlavní provozovatel dráhy celostní a regionálních drah)
ČD	- České dráhy, a.s. (hlavní dopravce osobní veřejné dopravy)
ČR	- Česká republika
JHMD	- Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
MU	- mimořádná událost
UTZ	- určené technické zařízení
DKV	- depo kolejových vozidel
DV	- drážní vozidlo
HDV	- hnací drážní vozidlo
SD	- státní dozor
Sb.	- Sbírka zákonů
TDV	- tažené drážní vozidlo
CSI	- společné bezpečnostní ukazatele
ERA	- European Railway Agency/Evropská železniční agentura

**A.1.1 Mapa sítě**

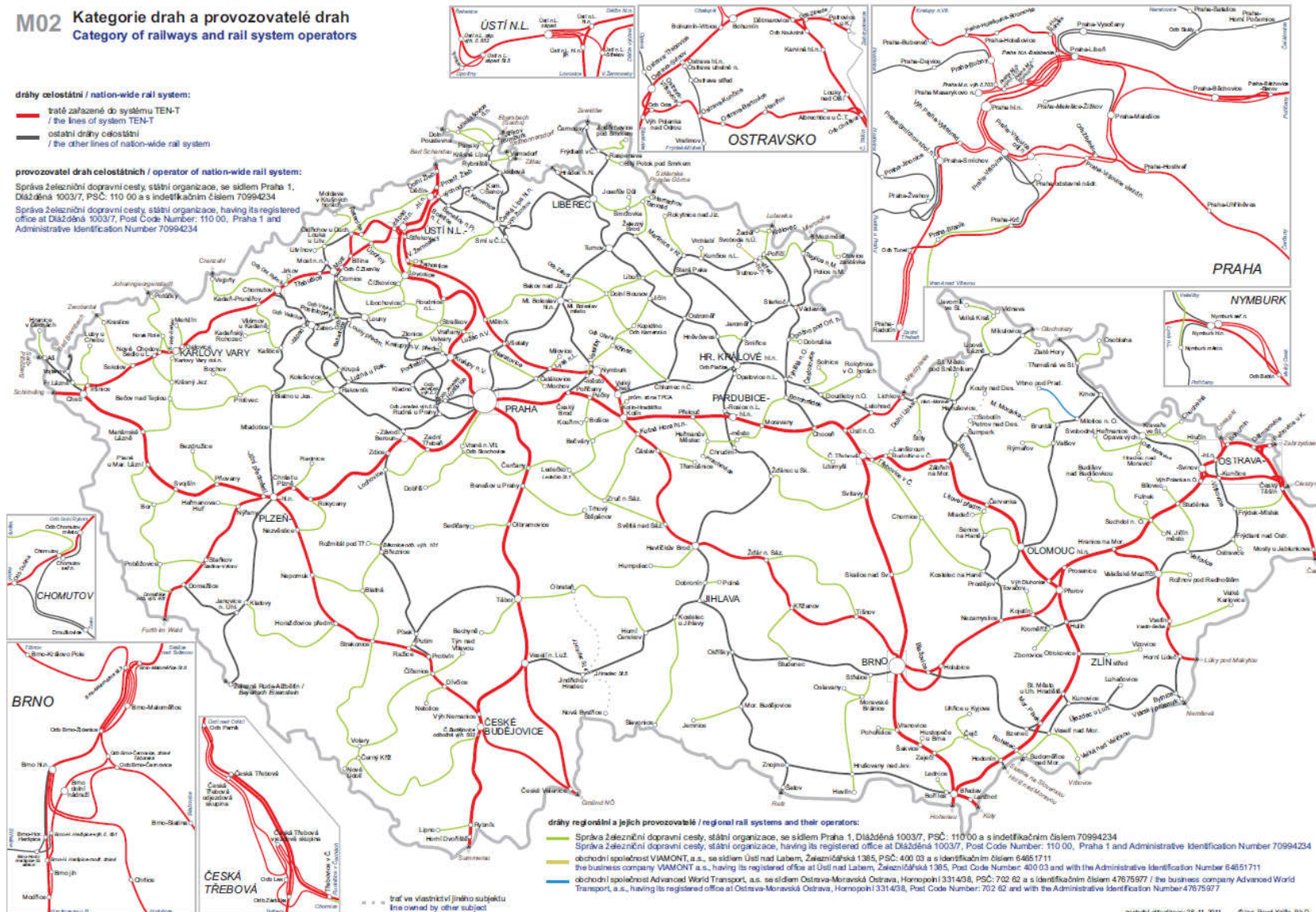
**M02 Kategorie drah a provozovatelé drah**  
**Category of railways and rail system operators**

**drahy celostátní / nation-wide rail system:**

- tratě zařazené do systému TEN-T / the lines of system TEN-T
- ostatní dráhy celostátní / the other lines of nation-wide rail system

**provozovatel drah celostátních / operator of nation-wide rail system:**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Praha 1, Dílčeděná 1003/7, PSC: 110 00 a s identifikačním číslem 70994234  
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, having its registered office at Dílčeděná 1003/7, Post Code Number: 110 00, Praha 1 and Administrative Identification Number 70994234





**DRÁŽNÍ ÚŘAD – ČESKÁ REPUBLIKA**  
**Príloha A. Informace o železniční struktuře**  
**A.1.2 Mapa sítě**

č.j.: DUCR-40045/13/Si

**M05** Počty traťových kolejí, systémy trakčních proudových soustav a označení podle tabulek traťových poměrů  
**Number of tracks, electrification systems and denomination pursuant to the table of line conditions**

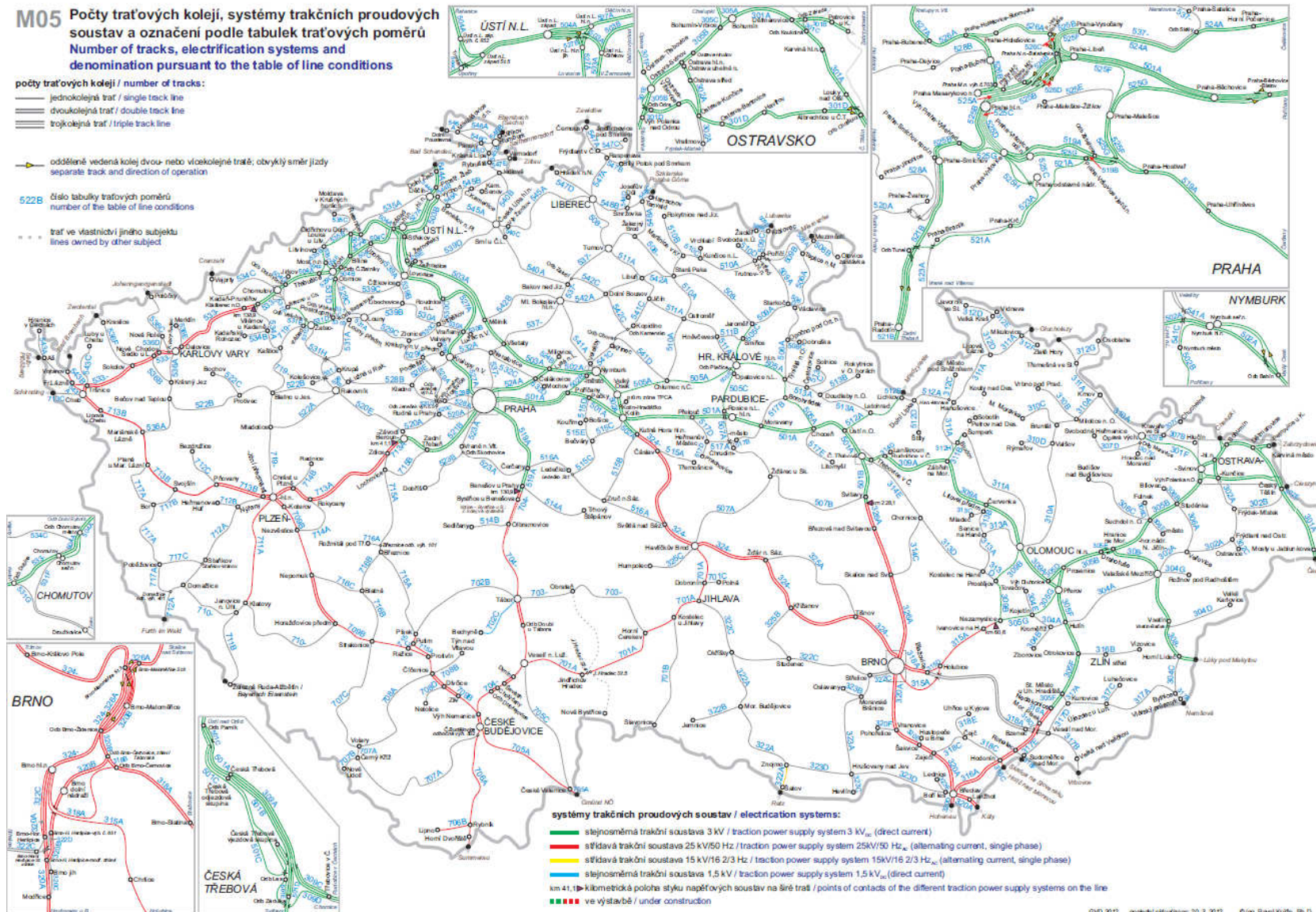
počty traťových kolejí / number of tracks:

- jednokolejná trať / single track line
- == dvoukolejná trať / double track line
- === trojkolejná trať / triple track line

— oddělené vedení kolejí dvou- nebo vícekolejné trať; obvyklý směr jízdy  
 separate track and direction of operation

522B číslo tabulky traťových poměrů  
 number of the table of line conditions

••• trať ve vlastnictví jiného subjektu  
 lines owned by other subject



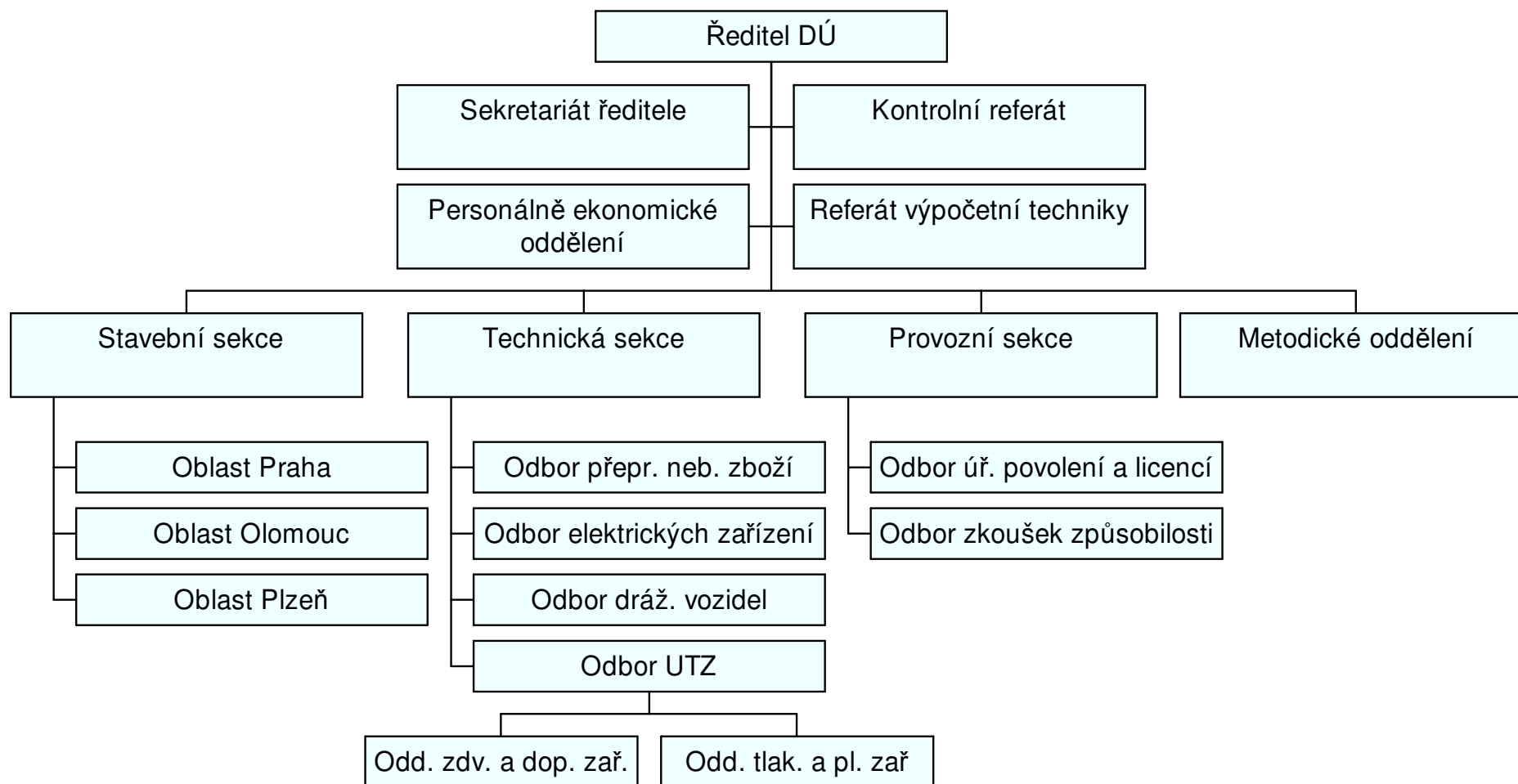
**Príloha A. Informace o železniční struktuře**

**A.2.1. Provozovatelé infrastruktury**

Název	Adresa	Web. Stránky	Úřední povolení (číslo/datum vydání)	Osvědčení o bezpečnosti (číslo/datum vydání)	Datum začátku provozování dráhy	Celková délka trati (km)/rozchod (mm)	Elektrifikovaná trať - délka, napětí	Celková délka jedno/dvoj kolejné tratě	Provozované vlakové zabezpečovací zařízení (%)	Počet přejezdů	Počet návěstidel
České dráhy, a. s.	Praha 1, Nábřeží L. Svobody 1223, PSČ 110 15	<a href="http://www.cd.cz">www.cd.cz</a>	UP/2008/9004-9015 (25.8.2008)	OSPD/2007/001 (12.11.2007)	1.10.2008	1/1435	1/3000V ss	1/0	0	3	2
Zbytek trati, které ČD a.s. zůstal po rozdělení 30.06.2008											
Správa železniční dopravní cesty, s. o.	Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00	<a href="http://www.szdc.cz">www.szdc.cz</a>	UP/2008/9002 (29.5.2008) UP/2008/9003 (29.5.2008)	OSPD/2008/007 (30.6.2008)	1.7.2008	9470/1435 23/760	3078	7557/1913	0	8095	14752
Advanced World Transport a.s.	Ostrava, Moravská Ostrava, Hornopolská 3314/38, PSČ 70262	<a href="http://www.awt.eu">www.awt.eu</a>	UP/1997/8005 (30.12.1997)	OSPD/2007/003, (15.10.2007)	25.1.1998	20/1435	0	20/0	0	35	7
VIAMONT a.s. (do 31.7.2012)	Teplice, Na Letné 835/9, PSČ 415 01	<a href="http://www.viamont.cz">www.viamont.cz</a>	UP/1997/8002 (10.12.1997), UP/1998/8007 (3.6.1998)	OSPD/2007/005, (15.8.2007)	12.12.1997	37/1435	0	37/0	0	34	23
PDV RAILWAY a.s. (od 1.8.2012)	Blahoslavova 937/62, 400 01 Ústí nad Labem	<a href="http://pdvr.webnode.cz/">http://pdvr.webnode.cz/</a>	UP/2012/8016 UP/2012/8017	OSPD//2012/009 (21.6.2012)	1.8.2013	37/1435	0	37/0	0	34	23
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	Nádražní 203/II, Jindřichův Hradec, 377 01	<a href="http://www.jhmd.cz">www.jhmd.cz</a>	UP/1997/8001 (6.6.1997), UP/1997/8003 (10.10.1997)	OSPD/2007/002, (22.11.2007)	14.6.1997	79/760	0	79/0	0	135	12
SART - stavby a rekonstrukce, a. s.	Šumperk, Uničovská čp. 2944/1 B, PSČ 78701	<a href="http://www.sart.cz">www.sart.cz</a>	UP/2005/8014 (23.3.2005)	OSPD/2008/004	15.4.2005	22/1435	0	22/0	0	53	12
KŽC Doprava, s.r.o.	Meinlinova 336, Praha 9 – Koloděje, PSČ 190 16	<a href="http://www.kzc.cz">www.kzc.cz</a>	ÚP/2008/8015 (6.5.2008)	OSPD/2011/008	29.6.2011	5/1435	0	5/0	0	7	1

Celková délka kolejí u dvou kolejných tratí je uvažována jako dvojnásobek stavební délky tratě.

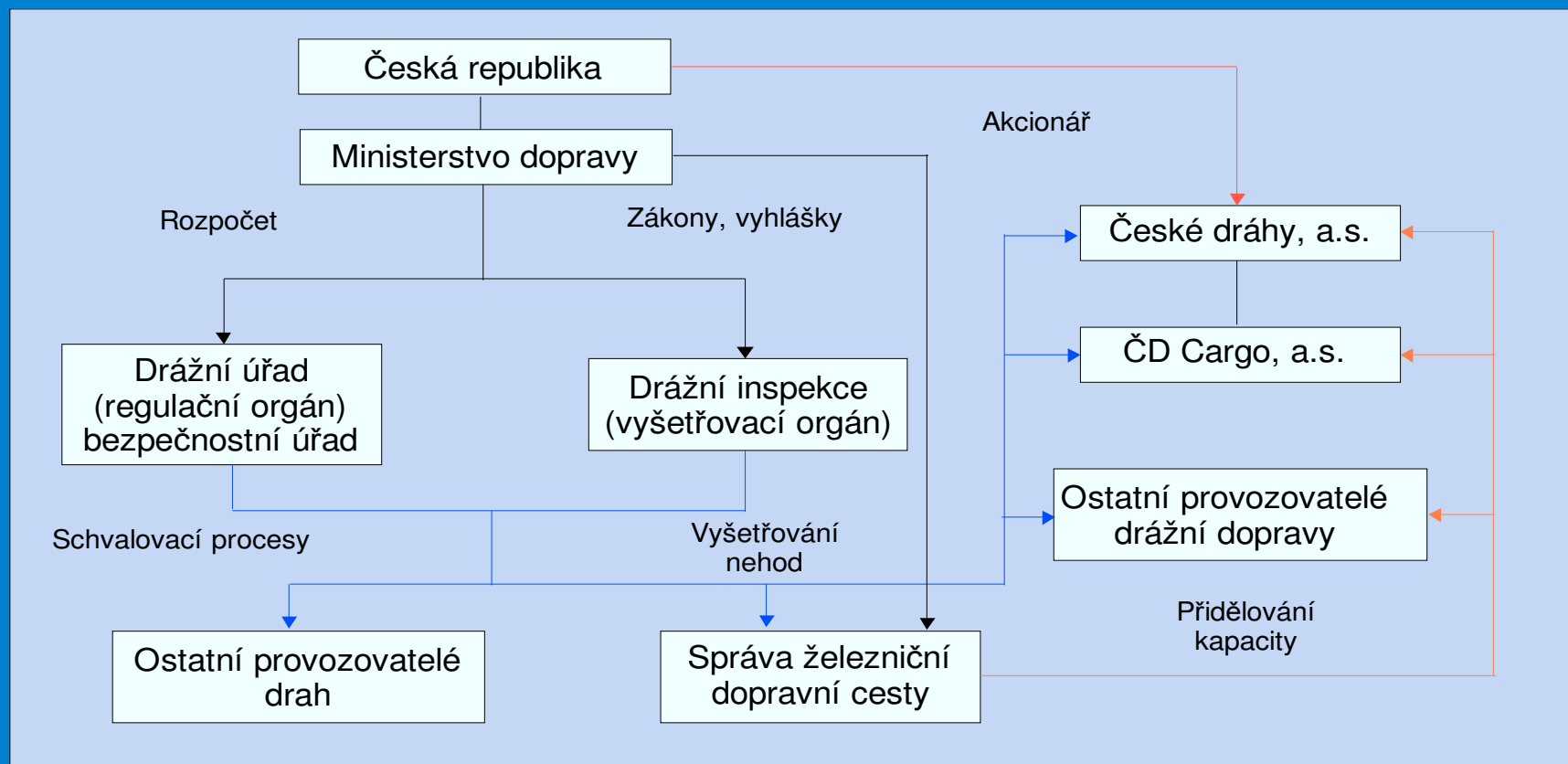
## Organizační schéma DÚ



**Příloha B. Organizační struktura**

B.2. Vztah Drážního úřadu s jinými národními organizacemi

## Funkční schéma železničního sektoru v České republice



## ***Příloha C. Data CSIs – použité definice***

### ***C.1 CSI data***

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

### ***C.2 Vysvětlivky a definice použité ve Výroční zprávě***

#### C.2.1. 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 úrovnových 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 úrovnových 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 úrovnovém železničním přejezdu** – nehoda na úrovnovém železničním přejezdu, které se zúčastnilo nejméně jedno železniční vozidlo a jedno nebo více křižujícími vozidly, 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.

### C.2.2. 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.

**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.

**Příloha D. Důležité změny v legislativě a předpisech**

Právní předpis	Právní odkaz	Datum vstupu legislativy v platnost	Důvody	Popis
			(je to nový zákon nebo novelizace existujícího zákona)	
<b>Právní předpisy vydané v České republice</b>				
Nařízení vlády č. 88/2012 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému, ve znění pozdějších předpisů	Nařízení vlády ze dne 15. února 2012, kterým se mění nařízení vlády č. 133/2005 Sb	Nařízení nabylo účinnosti 15. dnem od vyhlášení, tj. 6.4 2012	Novelizace existujícího nařízení, transpozice směrnice Komise 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství.	Změna nařízení se týká především technických požadavků na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému.
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 ze dne 5. ledna 2012 kterou se mění yhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb.	Nařízení vlády nabylo účinnosti dnem 17.ledna 2012	Nová vyhláška, transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství a Nařízení Komise (EU) č. 36/2010 ze dne 3. prosince 2009 o vzorech Společenství pro licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o licenci strojvedoucího podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES.	Toto nařízení zapracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje a) požadavky pro vydání licence strojvedoucího, b) požadavky pro vydání průkazu způsobilosti, c) požadavky na osoby provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení.

**Příloha E. Vývoj bezpečnostních certifikátů a povolení – numerická data****E.1. Bezpečnostní certifikáty podle Směrnice 2001/14/ES**

Počet bezpečnostních certifikátů vydaných podle Směrnice 2001/14/ES, držení dopravní v roce 2012.	kteří mají licenci v ČR	0
	kteří mají licenci v jiném členském státě	0

**E.2. Bezpečnostní certifikáty podle Směrnice 2004/49/ES**

		Nové	Aktualizované/změněné nebo doplněné	Obnovené
E.2.1. Počet platných certifikátů <b>část A</b> , držení dopravní v roce 2012,	kteří jsou registrováni v ČR	83		11
	kteří jsou registrováni v jiném členském státě			

*Poznámka: 83 vydaných nových certifikátů část A činí 74 platných vydaných v předešlých letech+9 nových certifikátů vydaných v r. 2012, 32 vydaných změn certifikátů část A činí 26 platných změn vydaných v předešlých letech+6 změn certifikátů v r.2012. 11 dříve vydaných certifikátů část A bylo v roce 2012 obnoveno.*

		Nové	Aktualizované/změněné nebo doplněné	Obnovené
E.2.2. Počet platných certifikátů <b>část B</b> , držení dopravní v roce 2012,	kteří jsou registrováni v ČR	87		11
	kteří jsou registrováni v jiném členském státě			

*Poznámka: 87 vydaných nových certifikátů část B činí 74 vydaných v předešlých letech+13 nových certifikátů v r.2012, 25 vydaných změn certifikátů část B činí 19 změn vydaných v předešlých letech+6 změn certifikátů v r.2012. 12 vydaných nových certifikátů část B činí 4 nové certifikáty vydané v r. 2012 zahraničním dopravcům a 8 platných certifikátů vydaných v předešlých letech.*

		A	R	P	
E.2.3. Počet žádostí o bezpečnostní certifikát <b>část A</b> , které předložili dopravci v roce 2012,	kteří jsou registrováni v ČR	Nové certifikáty	9	0	0
		Aktualizované/změněné nebo doplněné certifikáty	*	0	0
		Obnovené certifikáty	11	0	0
	kteří jsou registrováni v jiném členském státě	Nové certifikáty	0	0	0
		Aktualizované/změněné nebo doplněné certifikáty	0	0	0
		Obnovené certifikáty	0	0	0

		A	R	P	
E.2.4. Počet žádostí o bezpečnostní certifikát část B, které předložili dopravci v roce 2012,	kteří jsou registrováni v ČR	Nové certifikáty	20	0	0
		Aktualizované/změněné nebo doplněné certifikáty	*	0	0
		Obnovené certifikáty	0	0	0
	kteří jsou registrováni v jiném členském státě	Nové certifikáty	4	0	0
		Aktualizované/změněné nebo doplněné certifikáty	0	0	0
		Obnovené certifikáty	0	0	0

E.2.5. Stát, jehož dopravci žádali o certifikát část B v ČR v roce 2012, přičemž mají Certifikát část A již vydán v jiné zemi.

1. Slovenská republika - 3 dopravci
2. Rakousko – 1 dopravce

E.3. Bezpečnostní povolení podle Směrnice 2004/49/ES

	Nové	Aktualizované/změněné nebo doplněné	Obnovené
E.3.1. Počet platných bezpečnostních povolení vydaných manažerům infrastruktury v roce 2012, kteří jsou registrováni v ČR.	1	0	3

*Poznámka: 7 vydaných nových bezpečnostních povolení činí 6 platných vydaných povolení, která byla vydaná v předešlých letech a 1 nově vydané v r.2012.*

		A	R	P
E.3.2. Počet žádostí o bezpečnostní povolení, které v roce 2012 předložili manažeři infrastruktury, kteří jsou registrováni v ČR.	Nové povolení	4	0	0
	Aktualizované/změněné nebo doplněné povolení	0	0	0
	Obnovené povolení	0	0	0

A = přijatá žádost, certifikát je už vydáný

R = odmítnutá žádost, nebyl vydaný certifikát

P = na případě se stále pracuje, zatím nebyl vydaný certifikát

**E.4. Procedurální aspekty postupů – Bezpečnostní certifikáty část A**

		Nové (dny)	Aktualizované/změněné nebo doplněné (dny)	Obnovené (dny)
Průměrný čas (po obdržení všech informací) mezi obdržением žádosti a konečným vydáním bezpečnostního certifikátu <b>část A</b> v roce 2012 pro dopravce,	kteří jsou registrovaní v ČR	44	-	-
	kteří jsou registrovaní v jiném členském státě	-	-	-

**E.5. Procedurální aspekty postupů – Bezpečnostní certifikáty část B**

		Nové (dny)	Aktualizované/změněné nebo doplněné (dny)	Obnovené (dny)
Průměrný čas (po obdržení všech informací) mezi obdržением žádosti a konečným vydáním bezpečnostního certifikátu <b>část B</b> v roce 2012 pro dopravce,	kteří jsou registrovaní v ČR	44	-	-
	kteří jsou registrovaní v jiném členském státě	75	-	-

**E.6. Procedurální aspekty postupů – Bezpečnostní povolení**

		Nové (dny)	Aktualizované/změněné nebo doplněné (dny)	Obnovené (dny)
Průměrný čas (po obdržení všech informací) mezi obdržением žádosti a konečným vydáním bezpečnostního povolení v roce 2012 pro manažéry infrastruktury:	kteří jsou registrovaní v ČR	28	-	26

*Poznámka: v závorce uvedena doba bez doby přerušení správního řízení.*