

Kritéria pro posuzování shody pro provozovatele dráhy ale nařízení 1169/2010 nad rámec společné části

BEZPEČNÉ PROJEKTOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY.

- T1. Existují postupy pro zajištění bezpečného projektování infrastruktury po celou dobu její životnosti, které zahrnují projekt a instalaci.

Pro projekční činnost musí být dodržovány podmínky dané stavebním, zákonem, vyhláškou 177/1995, vyhláškou 146/2008 Sb., a souvisejícími normami, dokumentace musí být zpracována autorizovanou osobou. Podle § 159 odst. 2 stavebního zákona projektant odpovídá za správnost, celistvost, úplnost a bezpečnost stavby provedené podle jím zpracované projektové dokumentace a proveditelnost stavby podle této dokumentace, jakož i za technickou a ekonomickou úroveň projektu technologického zařízení, včetně vlivů na životní prostředí. Je povinen dbát právních předpisů a obecných požadavků na výstavbu vztahujících se ke konkrétnímu stavebnímu záměru. Statické, popřípadě jiné výpočty musí být vypracovány tak, aby byly kontrolovatelné. Projektant musí mít kvalifikaci v souladu s zákonem 360/1992 Sb. o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů. Během realizace stavby je nutno zajistit splnění podmínek stavebního zákona (stavební dozor, vedení stavebního deníku apod.). Současně stavbu ověřuje notifikovaná osoba podle přílohy č. 2 nařízení vlády 133/2005 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Před zavedením zkušebního provozu je nutno vykonat technickobezpečnostní zkoušku podle vyhlášky 177/1995.

Při prověření odborných znalostí u uchazečů o autorizaci dle zákona č. 360/1992 Sb., nedochází při prověřování odborných znalostí v oblasti technických specifikací interoperability. Provozovatel dráhy by požadavek na doložení znalostí technických specifikací interoperability pro zpracovatele projektové dokumentace měl zanést do svých vnitřních předpisů.

Před povolením k uvedení do provozu je nutno zpracovat zprávu o posouzení z hlediska bezpečnosti podle nařízení 352/2009. Pokud jsou součástí infrastruktury i určená technická zařízení, při jejich projektování, schvalování a provádění změn se postupuje v souladu s § 47 zákona o drahách a vyhláškou 100/1995.

- T2. Existují postupy, které zohledňují technickou změnu infrastruktury a řízení takové změny.

Podmínky uvedené v bodě T.1 se vztahují i na technickou změnu infrastruktury a řízení postupu při její realizaci.

- T3. Existují postupy, ze kterých je zřejmé, že byla stanovena příslušná pravidla týkající se projektu infrastruktury a metod zajištění vnitrostátní bezpečnosti a že žadatel je schopen je dodržet.

Při dodržení národních předpisů uvedených v bodu T.1 lze konstatovat, že je splněn i bod T.3. Provozovatel dráhy může doložit na konkrétních případech, že postupuje v souladu s výše uvedenými požadavky.

BEZPEČNÝ PROVOZ INFRASTRUKTURY

- U1. Existují postupy pro zajištění bezpečného řízení a provozu infrastruktury s ohledem na počet, typ a rozsah provozovatelů, kteří poskytují služby na síti, včetně nezbytných interakcí v závislosti na složitosti provozu.

Způsob bezpečného řízení provozu je stanoven vnitřními předpisy provozovatele dráhy. Ty musí případně zahrnovat i provozování zařízení pro poskytování služeb, poskytované provozovatelem infrastruktury ve smyslu vyhlášky 351/2004Sb. V praxi na celostátních a regionálních dráhách řeší tuto problematiku předpisy provozovatele dráhy (D1, D2 ..).

- U2. Existují postupy, ze kterých je zřejmé, jak je zajišťována bezpečnost na fyzických a nebo provozních hranicích infrastruktury.

Styk s ostatními drahami je řešen smlouvami na styku drah, příhraničními ujednáními, provozními řády na hranicích dep. Obvod dráhy je veřejně nepřístupný, a bývá vyznačen.

Dále se provádí vyznačení nebezpečných míst – přechody, přejezdy, zúžené profily v souladu s příslušnými normami.

U3. Existují postupy, ze kterých je zřejmé, jak je zajišťována účinná spolupráce a koordinace jak v běžných, tak v mimořádných situacích.

Koordinaci za mimořádných podmínek řeší předpisy provozovatele dráhy.

U4. Existují postupy, ze kterých je zřejmé, že byla stanovena pravidla týkající se bezpečného provozu a řízení infrastruktury / rozhraní vozidel, a že žadatel je schopen je dodržet.

Provozovatel dráhy zodpovídá za stanovení technických podmínek pro provozování drážní dopravy na příslušných tratích, přechodnosti, naplnění registru infrastruktury, stanovení podmínek pro součinnost vozidel se zabezpečovacím zařízením, Tato pravidla navazují na vyhlášku 173/1995 Tato pravidla však nesmí být diskriminační.

ZAJIŠTĚNÍ ÚDRŽBY A MATERIÁLU

V1. Existují postupy pro zajištění bezpečného provádění údržby infrastruktury, které zahrnují přehlednou kontrolu řízení a dokumentovaný audit a inspekci.

Postupy jsou dány vyhláškou 177/1995, vyhláškou 100/1995, předpisy pro provoz zabezpečovacích zařízení (T 100), předpisy provozovatele dráhy (jako S3/4). Provozovatel dráhy musí zajistit pravidelnou dokladovací a kontrolní činnost. Součástí údržby je soustavná dohledová činnost – jízdy měřícího vozu, pravidelné pochůzky, pravidelné měření GPK a TV.

V2. Existují postupy pro zajištění toho, aby údržba infrastruktury splňovala specifické potřeby sítě.

Specifické potřeby sítě v České republice jsou dány rozsahem provozu, historicky vzniklé řešení jednotlivých součástí dané konstrukčním řešením konkrétních výrobců. Údržba prováděná v souladu s národními předpisy toto pravidlo dle názoru Drážního úřadu automaticky splňuje.

V3. Existují postupy, ze kterých je zřejmé, že byla stanovena pravidla týkající se zajištění údržby a materiálu a že žadatel je schopen je dodržet.

Provozovatel dráhy je povinen zajistit kvalitu požadovaného materiálu a služeb formou certifikace dodavatelů, stanovení technických podmínek apod.

ÚDRŽBA A PROVOZ SYSTÉMU ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ DOPRAVY

W1. Existují postupy pro zajištění toho, aby systém řízení a zabezpečení dopravy byl provozován a udržován tak, aby byl zajištěn bezpečný provoz železnice.

Provozovatel dráhy musí mít zpracovány předpisy pro provoz a údržbu systému řízení a zabezpečení dopravy. Součástí systému je jednak provádění revizí, prohlídek a zkoušek podle vyhlášky 100/1995, jednak údržba radiostanic.

W2. Existují postupy pro dodržování stávajících, nových a pozměněných technických a provozních norem,

Vnitřní předpisy musí být v souladu s TSI, zákony, vyhláškami a jinými národními předpisy. V případě jejich změn musí provozovatel dráhy zajistit jejich aktualizaci.

W3. Existují postupy, které stanoví způsob zajišťování bezpečnosti na fyzických a/nebo provozních hranicích systému řízení a zabezpečení dopravy, v případě potřeby včetně způsobu zajišťování spolupráce.,

Jedná s o vzájemné vazby zabezpečovacích zařízení na státních hranicích, hranicích dep, způsoby zaústění vleček.

W4. Existují postupy, ze kterých je zřejmé, že byla stanovena pravidla pro bezpečný provoz a údržbu systému řízení a zabezpečení dopravy a že žadatel je schopen je dodržet.

Existence pravidel je doložena splněním bodu W.1. Provozovatel dráhy musí být schopen doložit, že je zajišťuje jejich dodržování.