



O tom, že se liberalizace železničního trhu netýká pouze provozování drážní dopravy, se lze přesvědčit mimo jiné i v depech bývalých ČSD. Snímek ze 7. prosince 2023 představuje pohled do haly depa v Liberci, kde České dráhy v rámci svých podnikatelských aktivit v sektoru opravárenství právě provádí údržbu motorové jednotky Siemens Desiro Classic 642.341/841 držitele Die Länderbahn.

Nastavení železničního systému Unie

V časopisu *Dráha* č. 3/2023 jsme si mohli přečíst text popisující činnost subjektů odpovědných za údržbu (ECM). Problematika ECM však je pouze malou výsečí z obsáhlé tematiky popisující a nastavující železniční systém Evropské unie v jeho aktuální podobě. Celý tento železniční systém, jehož součástí je také naprostá většina naší železniční sítě, prošel v posledních třech dekádách celkovou proměnou. Ta v naprosté většině souvisela s otevřením, tzv. liberalizací, železničního trhu, z významné části ale také s vytvářením tzv. jednotného evropského železničního prostoru.

Občasné čtení příspěvků v různých internetových diskuzích a komunikace s řadou klientů ze železničního sektoru mě však často utvrzuje v tom, že nemalá část veřejnosti stále ještě tyto změny v podstatě fungování evropské železnice zcela nepřijala nebo v horším případě vůbec nepochopila. Stále tak je možné z různých zdrojů zaznamenávat různé stížnosti na složitost celého systému, obsáhlou předpisovou základnu a přílišnou byrokracii. Ovšem proti tomu prakticky nikdy nezazní konkrétní reálné návrhy, co tedy dělat jinak a lépe...

Tímto prohlášením rozhodně nechci tvrdit, že je v aktuálním nastavení evropského železničního systému vše dokonalé – to určitě není a některé procesy ještě bude třeba vyladit. Jisté však je, že dnes už se opravdu není možné dívat na současnou železnici optikou starých Československých státních drah (ČSD), tedy jediné svrchované železniční společnosti, která sama o sobě reprezentovala celý železniční systém od vlastnictví pozemků, staveb i dopravních prostředků přes tvorbu předpisů, řízení bezpečnosti až po provozování dopravy a jako celek podléhala řízení Ministerstvem dopravy. Uvědomme si, že dnes jen v České republice máme přes 140 železničních dopravců (tj. takových „malých

ČSD“ se všim co s tím souvisí) a osm provozovatelů drah. Už pouze z této skutečnosti plyne logické zjištění, že v absolutním čísle opravdu musí existovat výrazně více předpisů než za dob ČSD, když každý z dopravců a provozovatelů drah má své vlastní. V praxi ale stále většina z nich principiálně vychází ze starých, jak se právem říká „krví psaných“ předpisů ČSD, které jsou pouze modifikovány na současnou právní prostředí a soudobou technickou úroveň. Kdyby si ale kdokoli z vás vyskládal na stůl vytištěnou předpisovou základnu jednoho dnešního dopravce a provozovatele dráhy a porovnal ji s hromadou předpisů bývalých ČSD, zjistí, že soudobá hromádka je přece jen menší.

Nadále však platí, že právě předpisy jsou základním stavebním prvkem nastavení železničního systému. Kromě toho však platí také to, že jakýkoli postup či situaci v provozu, která není nastavena systémem zajišťování bezpečnosti (a tedy popsána v předpisech), je nutno řešit procesem řízení bezpečnosti (rizik) s vytvořením a uchováním související dokumentace.

Evropská železniční agentura (ERA), jakožto nejvyšší orgán zastřešující fungování evropských železnic, dokonce cestu řízení bezpečnosti jednoznačně preferuje před sestavováním,

schvalováním a dodržováním velkého množství předpisů. V tuzemských podmínkách jsme ale do tohoto stadia ještě zdaleka nedospěli, řízení bezpečnosti je velkou částí firem vnímáno jako „nová buzerace z Evropy“ a není dostatečně zažité. A tak u nás prozatím stále platí, že je vhodnější mít v předpisech popsáno řešení ideálně všech situací, které mohou v „běžném provozním životě“ železničního subjektu nastat. Právě proto tedy obvykle není možné drážní předpisy nějak zásadně zestručnit. Co ale určitě možné je – a právě tímto směrem by se měly soudobé diskuze na téma předpisů ubírat – je nějaká forma cílenější distribuce potřebných částí předpisů pouze těm zaměstnancům, kteří je pro svou práci potřebují. Jejich zavedení by v dnešní době IT technologií ani nemuselo být tak náročné, moderní informační systémy navíc dokáží vyřešit i (prokazatelné) seznámení zaměstnanců se zněním předpisů, včetně možnosti vyhledávání.

K tématu údajné přílišné byrokracie v železničním sektoru je vhodné říci alespoň to, že jde spíše o dojem daný tím, že k léta zažitým postupům v „úředničtině“ kolem železnice v posledních letech přibýlo nemalé nových postupů tzv. „po evropsku“, které právě souvisí s postupným zaváděním jednotného evropského železničního prostoru a interoperability. Skutečnost je ale taková, že ony nové postupy nepřibýly, pouze nahradily postupy původní, které už dnes můžeme zapomenout. Stejně tak se postupně stává minulostí běhání s dokumenty na úřady a naprostou většinu agendy lze dnes vyřešit elektronicky z pohodlí domova či kanceláře.

Odbornou část posuzování, např. při schvalování vozidel nebo staveb na dráze, už neprovádí státní úřady (které napříč Evropou spojuje

společný problém, že si nemohou dovolit platit stále více nedostatkové odborníky), ale externí subjekty pro posuzování. Jedná se o oznámené subjekty (NoBo), které posuzují shodu s evropskou legislativou (tj. zejména s TSI), určené subjekty (DeBo), které posuzují shodu s národními předpisy, a dále nezávislé posuzovatele bezpečnosti (AsBo). Tyto odborné posuzovatele si žadatel může svobodně vybrat, ale samozřejmě je musí také zaplatit. Právě značný nárůst ceny např. za schvalování či změnu oblasti použití vozidel je také poměrně dost kritizovanou skutečností, ale i v tomto případě má mince dvě strany. Platba je totiž velmi často – a nutno říci, že i logičtější – svázaná s daným procesem (tj. časem, který nad žádostí úředníci stráví), nikoli však s počtem vozidel, kterých se schválení či změna oblasti použití týká. Od určitého počtu na jednu žádost řešených vozidel tak i tyto úkony vyjdou ve srovnání s dřívější dobou finančně levněji.

Neopomenutelnou novinkou posledních měsíců je přechod na jednotný evropský registr vozidel (EVR) místo dosavadního vedení registru železničních vozidel na úrovni jednotlivých členských států EU, ke kterému došlo k 16. červnu 2024. Šlo o poslední významnější změnu spojenou se zaváděním jednotného evropského železničního prostoru, po jejímž zavedení do praxe už můžeme s čistým svědomím prohlásit, že bezmála třicet let trvající období přerodu (nejen) naší železnice je u konce a další velké změny se v blízké budoucnosti neočekávají.

Nastává tak ideální čas si alespoň zjednodušeně a v „lidštitější mluvě“ představit základní filozofii nastavení současného evropského železničního systému tak, aby odpadly zbytečné nejasnosti a nepochopení zejména u těch z vás, kteří jste sami nedílnou součástí tohoto systému.

Základní legislativa

Celý železniční systém Unie, do kterého v České republice spadají dráhy celostátní a regionální, legislativně nastavuje soustava směrnic a nařízení Evropské unie, z nichž těmi klíčovými jsou:

- tzv. „nová směrnice o bezpečnosti“ – Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798,
- tzv. „směrnice o interoperabilitě“ – Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797,
- tzv. „systém bezpečnosti“ – Nařízení komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762,
- tzv. „TSI-OPE“ – Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773,
- tzv. „nařízení o ECM“ – Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779,
- tzv. „společné bezpečnostní metody“ – Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013,
- tzv. „bezpečnostní metody sledování“ – Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012.

Uvedené dokumenty jsou i v českém jazyce dostupné na webu Evropské agentury pro železnice (ERA), stačí si do libovolného internetového vyhledávače zadat čísla příslušných dokumentů.

Všechny tyto právní normy platí i v České republice už několik let, ale protože nebyly až do 1. února 2022 transponovány (tj. lidově řečeno „překlopeny“) do českého právního řádu, přinášela praxe mnohdy nejednoznačné výklady některých problematik, protože se jejich nastavení mezi českou a evropskou legislativou někdy i významně lišilo. Tato doba už je ale pryč, a tak dnes můžeme s čistým svědomím mezi akty nastavující fungování železničního systému Unie v České republice zařadit také:



Nejvýznamnějším subjektem ve vztahu k drážním vozidlům je už více než deset let držitel vozidla (nikoli vlastník, jak dodnes občas slyšíme). Držitel nese veškerou odpovědnost za platnost schválení, registraci i určení ECM pro vozidlo. Například držitelem lokomotivy 240.144 (původně S 499.1026), zachycené ve společnosti „mandelinky“ MVTV 02-10 dne 30. dubna 2024 na hlavní stanici v Bratislavě, je firma Railtrans International, a. s. Vlastníkem lokomotivy je ale jiná společnost.

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, a dále jeho prováděcí předpis:
- vyhlášku č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

Aktéři železničního trhu

Na soudobé evropské železnici působí celá řada tzv. „aktérů“, z nichž těmi nejzásadnějšími jsou:

- dopravci (tzv. železniční podniky – Railway Undertakers, RU),
- správci infrastruktury (tzv. manažeři infrastruktury – Infrastructure Managers, IM),
- subjekty odpovědné za údržbu vozidel (dle zákona o dráhách též „osoby zabezpečující údržbu“ – Entities in Charge of Maintenance, ECM),
- držitelé vozidel (keepers), někdy též uváděni jako „provizovatelé vozidel“,
- vlastníci vozidel (owners).

Dalšími pak jsou např. výrobci vozidel, odesílatelé, příjemci, podniky zajišťující nakládku vozů, podniky zajišťující vykládku vozů, inspekční

orgány, vnitrostátní bezpečnostní orgány, Evropská agentura pro železnice (ERA) atd. Jejich úplný výčet najdete v Článku 3 nové směrnice o bezpečnosti.

Když se zaměříme pouze na první trojici výše zmiňovaných aktérů, tedy dopravce (RU), správce infrastruktury (IM) a ECM, je dobré vědět, že pro jejich činnost stanovuje evropská legislativa celou řadu požadavků, které vytváří jakési mantinely pro fungování každého z nich a nastavuje i rozhraní pro komunikaci mezi nimi. A to včetně silného důrazu na **vzájemnou spolupráci** a dokumentované (tedy zpětně dohledatelné) předávání informací.

Slova o spolupráci mezi RU, IM a ECM najdeme prakticky v každé z výše uvedených směrnic, i když samozřejmě vždy z pohledu konkrétního zaměření každé z nich. Tak například nařízení o ECM ve svém Článku 5 podrobně popisuje nutné toky informací týkající se technického stavu železničních vozidel, problematiku spolupráce na řízení rizik a nezbytném zvyšování



Jednou z ukázek smluvní spolupráce mezi dopravci byl až do konce platnosti jízdního řádu 2024 posun se stejnosměrnými lokomotivami řady 150.2, využívanými dopravcem České dráhy pro vedení spěšných vlaků linky R41, zajišťovaný ČD Cargem ve stykové stanici napětových soustav Kutná Hora hl. n. Na snímku ze dne 24. července 2024 právě odrazil stroj 708.010 ze střídavě elektrizované části koleje zpět pod „stejnosměrné dráty“ lokomotivu 150.202 při jejím objíždění soupravy spěšného vlaku.



Dne 13. září 2023 byla v depu v Horažďovicích zastížena prototypová lokomotiva 744.501 (ex T 475.1501) držitele RETROLOK, s. r. o. Kdo je držitelem vozidla, to v označení každého z nich uvádí tzv. zkratka držitele (VKM), která je v případě této společnosti RLK. Seznam všech držitelů je veřejně dostupný na internetu. Kdo však je vlastníkem kteréhokoli vozidla, je údaj, který není veřejný. I v případě lokomotivy 744.501 jde o jinou společnost, než je její držitel.

bezpečnosti železnic zase řeší Článek 4 nové směrnice o bezpečnosti. Důležitost spolupráce jednotlivých aktérů železničního systému zde zvláště zmiňují především proto, že její stále poměrně nízká úroveň je nesporně jednou z největších slabín české železnice. I když pomineme otázky bezpečnosti, na jejímž systematickém zvyšování musí všichni spolupracovat povinně, mělo by být už jen z jakéhosi „pudu sebezáchovy“ železnice samotné samozřejmé, že spolu budou všichni spolupracovat i na dobrovolné bázi s cílem maximálního zachování funkčnosti celé železnice například při mimořádnostech

v provozu, při plánování rozvoje atd. Uvědomme si totiž jednu zásadní věc – **ne konkurenční dopravci nebo správci infrastruktury, ale jen a pouze ostatní dopravní módy jsou skutečným konkurentem každého z aktérů i železnice jako celku.**

Má-li železnice na dopravním trhu obstát, musí vůči ostatním dopravním módům vystupovat jako jeden kompaktní, vnitřně jednotný, spolehlivý a funkční celek. Z pohledu zákazníka (cestujícího či nákladu) totiž vůbec nezáleží na tom, zda jej do cíle jeho cesty v očekávaném čase a kvalitě dovezou dopravce X nebo Y, ale



Důsledkem tlaku na dekarbonizaci dopravy je snaha o minimalizaci využívání spalovacích motorů, bez kterých se ale prozatím nelze na některých typech železničních výkonů zcela obejít. Jedním z možných řešení nastiněného problému je používání duálních lokomotiv, které už nabízí i tuzemský výrobce CZ LOKO. Na snímku z 20. října 2023 je zachycena vůbec první z nich, stroj 190.001, při zkouškách ve vlečkovém kolejišti SD-KD v Tušimicích. Odběratelem lokomotivy je italská společnost Mercitalia Shunting & Terminal.

pokud jej necháme stát na cestě kvůli ujetému přípoji, výluce nebo poruše vozidla, prohrává železnice jako celek vůči konkurenčním dopravním módům. A je vlastně jedno, zda na „průšvihů“ při přepravě nese vinu infrastruktura, dopravce nebo třeba údržba vozidel...

Dopravci ve vyspělejších zemích Evropy si toto dobře uvědomují a vcelku běžně např. při odřeknutí či značném zpoždění spoje jednoho z nich dopraví cestující bezplatně (i když bez nároku na místo) do dalšího klíčového bodu jejich cesty jiný dopravce.

Bezpečnostní certifikace

Další podstatnou skutečností ve vztahu k RU, IM a ECM je, že tiho aktéři mohou na železničním trhu samostatně působit až poté, co budou (obvykle národním bezpečnostním úřadem – National Safety Agency, NSA; v České republice jde o Drážní úřad) pro tento účel prověřeni a certifikováni, tedy **uznání způsobilými**.

Princip této certifikace je u RU, IM i ECM prakticky shodný a staví na stejné filozofii, kdy se v rámci prověřování zkoumá po teoretické i praktické stránce (zde prostřednictvím důkazů) plnění jednotlivých požadavků popsaných v Příloze I a II nařízení 2018/762 (v případě RU a IM) nebo v Příloze II nařízení o ECM (jedná-li se o subjekt odpovědný za údržbu vozidel).

V případě RU a IM je předmětem certifikace tzv. **systém zajišťování bezpečnosti**, jehož řádné nastavení a funkčnost potvrzuje udělení Jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce (pro RU) nebo Jednotného osvědčení o bezpečnosti provozovatele infrastruktury (pro IM). V případě ECM je předmětem certifikace tzv. **systém údržby**, po jehož nastavení a prověření získá žadatel Osvědčení subjektu odpovědného za údržbu.

Všechna tři zmiňovaná osvědčení se evropskou legislativou obecně označují za **bezpečnostní osvědčení**. Osvědčení o bezpečnosti dopravce a správce infrastruktury jsou navíc vydávána zcela unifikovaným postupem za využití jednotného kontaktního místa One-Stop Shop (OSS) a procesně se vlastně jedná o jeden druh osvědčení – tzv. **jednotné osvědčení o bezpečnosti (SSC)**, i když v případě IM se toto osvědčení oficiálně jmenuje **bezpečnostní autorizace**.

Systémy zajišťování bezpečnosti a systém údržby

Výše zmiňované požadavky na systémy zajišťování bezpečnosti či údržby principiálně vychází z léta praxí prověřených požadavků na systémy řízení kvality (Quality Management System, QMS) ovšem s jedním zásadním rozdílem – zatímco u QMS, reprezentovaných známými normami z řady ISO 9000, je hlavním cílem spokojenost zákazníka, v případě systémů zajišťování bezpečnosti či údržby je jediným cílem **zajištění bezpečnosti železniční dopravy**.

V praxi nejsou popisované „železniční systémy“ – zjednodušeně řečeno – ničím jiným než souborem různých vzájemně provázaných procesů, opatření a kontrolních bodů, které mají stanovit jasná a ideálně i jednoduchá pravidla pro interní komunikaci ve firmách s jednoznačným stanovením toho, kdo za co odpovídá, kdo koho zastupuje v případě nepřítomnosti, jakým způsobem se předávají klíčové provozní nebo technické informace a podobně. A podotýkám, že to není proto, aby bylo jasné, koho potrestat v případě nějakého opomenutí či chyby (ač

právě s tímto mýtem se lze často v praxi setkat), ale je to z důvodu, aby každý zaměstnanec vždy a bez pochybností věděl, kdo z kolegů řeší kterou problematiku a kdo jej případně zastupuje, kde lze najít všechny pro práci klíčové informace a dokumentaci v její aktuální a platné podobě atd. Také je samozřejmé, že každá lidská činnost s sebou přirozeně nese určitou **chybovost**. Systémy zajišťování bezpečnosti, resp. údržby důrazně vyžadují systematickou evidenci těchto selhání, mimořádností, „skoronehod“ i reklamaci a ke každé vyžadují stanovení nápravného opatření, které zamezí, nebo alespoň sníží pravděpodobnost, že by se stejný problém někdy v budoucnu opakoval.

Zkrátka – každý z vlastní zkušenosti víme, že když si v nějaké pravidelně se opakující práci zavedeme „systém“, je pak taková práce mnohem výkonnější, efektivnější a s nižší chybovostí. A totéž se očekává i od zmiňovaných systémů zajišťování bezpečnosti a údržby. Jejich přidanou hodnotou pak jsou různé nástroje pro rozvoj vlastní činnosti, sebezlepšování, inovace technického vybavení, odstranění duplicitního zpracování téže věci více zaměstnanci, řízení rizik plynoucích jak z vlastní činnosti, tak také ze změn v systému atd.

Nevyhnutelnost řízení bezpečnosti (rizik)

Při vyslovení pojmu „management rizik“ naskakuje leckomu husí kůže, avšak zcela zbytečně. Jedná se o zcela samozřejmou a pro firmy s fungujícím „pudem sebezáchovy“ životně důležitou součást jejich všedního života. A nejde jen o řízení podnikatelských rizik nebo běžnému občanovi bližší řízení rizik z oblasti bezpečnosti práce. Často, aniž by si to samy uvědomovaly, provádí i malé firmy např. diverzifikaci rizik, když se snaží nebyť závislé jen na jediném dodavateli surovin (jehož výpadek by znamenal zastavení výroby) nebo když se snaží rozšiřovat množství svých produktů, aby opadnutí zájmu zákazníků o „hlavní produkt“ neznamenal automaticky existenční problémy až zánik firmy.

Řízení rizik dělá zcela přirozeně také každý z nás v soukromém životě. Když si například budete chtít pořídit místo svého malého auta pořádný rodinný vůz, také si určitě napřed změříte průjezdnou šířku brány a ujistíte se, že pojedete i pod roletou do garáže, že se do garáže vejdete na délku a že v garáži otevřete u nového auta dveře tak, abyste si je neodfeli a mohli pohodlně vystoupit. Stejně tak si asi nekoupíte elektromobil, když doma nemáte elektrickou zásuvku potřebného příkonu, nebo si nenecháte postavit rodinný dům ve vesnici, kam je vlakové spojení pouze lokálkou, které hrozí zastavení provozu (tedy pokud vás vnošené nebaví dělat zbytku rodiny taxikáře a snesete pomyslení, že jste odkázáni pouze na auto).

Obdobně to funguje také v oblasti bezpečnosti (nejen) železniční dopravy. Ovšem protože podnikání v dopravě opravdu úzce souvisí s bezpečností a sebemenší selhání s sebou může nést nebezpečí značných materiálových škod i zmařených lidských životů, je systematické řízení bezpečnosti (jehož podskupinou je i řízení známých rizik) pro všechny tři výše popisované aktéry železničního trhu povinné a musí být vždy prokazatelné. V aktuálně platném zákoně o dráhách najdeme ustanovení o povinnosti řízení rizik pro dopravce v § 35 odst. 2 písm. g, pro správce infrastruktury v § 22 odst. 2 písm. e, pro ECM pak v § 43b, odst. 5 písm. e. Za nepraktikování procesu řízení rizik nebo nepřijetí potřebných opatření ke známým rizikům stanovuje zákon také pokuty, a to až v řádech milionů korun.



Ve stávajícím pojetí schvalování vozidel, které se řídí nařízením Komise (EU) 2018/545, je nově oblast použití vozidla součástí jeho „schvalovacích parametrů“. Tak například lokomotiva Voith Maxima 30 CC čísla 783.001, která je jako jediný zástupce svého typu provozována i v České republice, je schválena pro provoz v České republice, Německu a na Slovensku. Tuto skutečnost zachycuje jak její záznam v Evropském registru vozidel (EVR), tak také rastr se zkratkami CZ, DE a SK na bočnici lokomotivy, která byla v Ústí nad Labem vyfotografována dne 25. června 2024.

Stejně tak jsou v zákoně o dráhách uvedeny také požadavky na to, že dopravci, správci infrastruktury a ECM odpovídají za výběr takových svých subdodavatelů služeb nebo věcí (typicky náhradních dílů), kteří praktikují procesy řízení rizik a ustanovení o tomto musejí být zakotvena také do uzavíraných dodavatelských smluv. To samozřejmě v případech, kdy jde o věci či služby, které mají dopad do bezpečnosti.

Způsob řízení bezpečnosti při změnách v železničním systému je předepsán prováděcím nařízením Komise (EU) č. 402/2013, které definuje tzv. společnou bezpečnostní metodu pro hodnocení a posuzování rizik (Common Safety Methods, CSM). I když je tato společná bezpečnostní metoda nejmodernějším postupem pro řízení bezpečnosti, principiálně vychází z postupů zakotvených už více než 30 let v normách CENELEC, využívaných především v elektrotechnice a energetice. Rozdíly jsou pouze v zavedení kategorizace změn s tím, že u těch bezpečnostně nejzávažnějších je povinnost nechat celý provedený postup řízení bezpečnosti přezkoumat nezávislým subjektem pro posuzování bezpečnosti (ASBo).

Pro ujasnění terminologie ještě připomenou, že pod pojmem „řízení bezpečnosti“ se souhrnně rozumí trojice úkonů: analýza rizik (zjišťuje se četnost výskytů a následky možných selhání), hodnocení rizik (kategorizace přípustnosti každého z rizik) a řízení rizik (tj. usměrnění známých rizik na přijatelnou úroveň).

Řízení bezpečnosti v praxi

Jak už bylo výše nastíněno, řízení bezpečnosti je nevyhnutelnou součástí všedního života jakéhokoli subjektu působícího (mimo jiné i) v železničním prostředí. Už když budoucí dopravce, správce infrastruktury či ECM nastavuje svůj systém zajišťování bezpečnosti či údržby, měl by jednotlivá ustanovení svých předpisů sestavovat za využití řízení bezpečnosti. Až je celý systém „postaven“ a certifikován ze strany NSA, měli by v něm všichni zaměstnanci daného RU, IM nebo ECM najít ideálně všechny postupy a pravidla, které potřebují pro svou všední čin-

nost. Což ale neznamená, že v takto nastavených postupech není prostor pro zlepšení, tedy snadnější, efektivnější, ale hlavně bezpečnější práci a v důsledku toho i bezpečnější provoz. Právě z toho důvodu jsou součástí každého systému zajišťování bezpečnosti a údržby také procesy pro zavádění preventivních a nápravných opatření, jejichž zdroji mohou být např. podněty zaměstnanců, výstupy z auditů, výstupy z šetření nehod či „skoronehod“, doporučení bezpečnostních orgánů apod. Výsledkem zavedení nápravného opatření pak může být třeba i změna zavedeného systému zajišťování bezpečnosti či údržby. V takovém případě ale platí, že měníme-li systém, je nutné tak činit za využití řízení bezpečnosti, včetně případného řízení rizik (tedy usměrnění rizik navrhovatelem identifikovaných nebezpečí na přijatelnou úroveň) pro zajištění, že i po provedené změně bude celý systém minimálně stejně tak bezpečný jako před jejím zavedením.

Za uplatnění procesu řízení rizik je vždy odpovědný navrhovatel změny, což je firma, která hodlá změnu zavést, a to až do úrovně jejího managementu. V tomto případě nelze nezmínit významný precedens, jehož důsledkem bylo urychlení zavedení ECM do údržby vozidel. Tím se 29. června 2009 stala závažná železniční nehoda u italského města Viareggio, v důsledku které zahynulo 32 lidí a řada dalších byla zraněna. Za nehodu byli dodnes trvajícím nepodmíněnými tresty potrestáni nejen ti, kteří měli přímo na starost (zanedbávanou) údržbu nákladních vozů, jejichž selhání bylo příčinou této nehody, ale také vrcholoví manažeři firem, včetně bývalého ředitele Italských drah, kteří nesli odpovědnost za chybné nastavení svého systému údržby.

Z pohledu řízení bezpečnosti při změnách v systému je důležité vědět, že v souladu s Článkem 2 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 může mít každá změna povahu buďto technickou, provozní, nebo organizační. A každá buďto může, nebo nemusí mít dopad do bezpečnosti.

Pokud je změna systému vyhodnocena jako významná, prochází v souladu s prováděcím na-



Snímek setkání rychlíků linky R8 se zvláštním vlakem z Tovačova, který při příležitosti konání Výlovu Hradeckého rybníka vypravil spolek Kroměřížská dráha dne 14. října 2023, je především rozlučkou se stávající podobou nádraží v Kojetíně. Ještě v tomto roce se totiž rozběhne velká rekonstrukce trati Přerov – Nezamyslice na trat' pro rychlost 200 km/h. Pro úplnost dodejme, že vlaky dopravce RegioJet, a. s., jsou vedeny lokomotivami řady 388.2 držitele RegioJet Pool, a. s., a zvláštní vlak dopravce České dráhy, a. s., je veden lokomotivou 750.333 držitele ČD Cargo, a. s.

řízením Komise (EU) č. 402/2013 odborným posouzením na základě kritérií: důsledek selhání, nový prvek, složitost změny, sledování změny, vratnost změny a doplňkovost.

Bez znalosti postupu to asi takto napsané vypadá příliš neproniknutelně, ale v praxi nejde o nic náročného. Pouze je nutné překonat počáteční obavy a naučit se dívat na problematiku trochu „z nadhledu“. Protože však jde o téma, které zasahuje prakticky do všech úrovní podnikání na železnici a u kterého lze stále ještě v řadě firem pozorovat určité obavy z neznámého, představme si níže několik konkrétních příkladů řízení bezpečnosti. Snad z nich bude zřejmé, že kromě nového „obalu“ vlastně nejde o nic nového ani složitějšího, pouze o systematické zpracování a průkazné zaznamenání toho, co ve zdravě uvažujících firmách stejně musí při každé změně proběhnout.

Příklad první – ze života ECM

Na úvod prvního příkladu si připomeňme, že ECM je kromě jiného odpovědný i za stanovení proběhů a lhůt vozidel do předepsaných stupňů údržby a jejich předání dopravci. Pokud by to neudělal, ohrožuje své osvědčení subjektu odpovědného za údržbu. Dopravce pak je povinen provozovat pouze takové vozidlo, které nemá překročené lhůty proběhů do předepsané údržby (což platí pro všechny stupně údržby až po generální opravy) – pokud by takové vozidlo provozoval, ohrožuje své osvědčení o bezpečnosti dopravce.

Všichni ale cítíme, že pouze skutečnost, že konkrétní vozidlo má naježděný konkrétní počet kilometrů od minulých údržby, nijak neřeší jeho skutečný technický stav. Jinými slovy – je rozdíl, zda např. motorový vůz řady 810 najezdí 50 000 km sólo provozem na nenáročném rovinatém lokálce s volnými jízdními dobami, nebo zda se s několika vozy denně lopotí po sklonově náročném trati s napjatými jízdními dobami. U prvně zmíněného případu lze předpokládat, že jeho opotřebení bude významně menší a mohlo by tedy být možné jeho údržbu lehce

odložit. Jako ECM mám svrchované právo takto rozhodnout, ale je to samozřejmě na mou odpovědnost. Protože jde o odchylku oproti zavedenému systému údržby (v tomto případě reprezentovaného předpisem/návodem pro údržbu dané řady vozidla), přistupuje se k ní jako k jednorázové změně systému. Ovšem nemohu to udělat jen tak „střelením od boku“, ale měl bych nechat v první řadě dané vozidlo prohlédnout a prověřit zejména bezpečnostně významné komponenty, jako jsou např. dvojkolí, prvky pojezdu, tažné a narážecí ústrojí nebo třeba dveře.

Protože odložení proběhu vozidla do předepsané údržby bezesporu je změnou s dopadem do bezpečnosti a možná i změnou významnou, určité se musím pustit do analýzy možných rizik postupem stanoveným v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 402/2013. V rámci analýzy si musím projít celý soupis předepsaných úkonů údržby pro odkládaný stupeň údržby a posoudit, jaký nejhroší dopad může mít odložení každého z nich. Výstupem tohoto úkonu bude soupis tzv. nebezpečí, která – pokud by nastala – by mohla být přímým ohrožením bezpečnosti provozu. Takové ohrožení ale samozřejmě nesmím připustit, jinak bych porušil podmínku, že systém musí být i po realizaci změny minimálně stejně bezpečný jako před změnou. Na každé zjištěné nebezpečí tedy musím vymyslet „záplatu“ neboli bezpečnostní opatření, které sníží možné riziko na přijatelnou úroveň.

Výsledkem aplikace celé bezpečnostní metody pak v tomto konkrétním případě nejspíš bude zjištění, že zatímco drtivou většinu úkonů mohu s čistým svědomím (a bez nutnosti opatření) odložit, najde se také několik bodů, které odložit nelze (např. výměna maziva v ložiskách, provedení defektoskopie prvků pojezdu apod.), nebo je lze odložit jen za určitých podmínek (např. četnější prohlídky některých dílů, snížení nějakého výkonnostního parametru vozidla apod.). Tyto body, které i přes odložení ostatních úkonů údržby prostě budu muset vykonat, nebo to, že nastavím pro konkrétní součásti nějaký „přísnější“

režim, budou vlastně usměrněním rizik plynoucích z odložení údržby daného stupně na přijatelnou úroveň.

Celý proces analýzy a řízení rizik se uzavírá vydáním prohlášení navrhovatele změny, které dokládá, že se touto změnou systémem někdo vážně zabýval a zvážil a ošetřil možné důsledky. Přílohou prohlášení pak vždy musí být veškerá dokumentace, která při provádění analýzy a řízení rizik vznikla.

Je také dobré vědět, že žádná rizika nelze odstranit stoprocentně, důležité však je udělat (dle nejlepšího vědomí a svědomí) vše, co je jen možné, pro jejich snížení na přijatelnou úroveň.

Příklad druhý – ze života dopravce

V druhém příkladu si představíme zcela běžnou situaci, je dopravce bude potřebovat nasadit do provozu modernizovaný osobní vůz – první svého typu. Došlo např. jen k lehké obnově interiéru, dosazení výkonnější klimatizace, vakuových WC a změně systému zavírání nástupních dveří. Uvedenou modernizaci už samozřejmě posoudil jako technickou změnu ten, kdo vůz modernizoval a jeho změny nechával schvalovat (obvykle výrobce, popřípadě ECM vozidla). Bylo by však mylné se domnívat, že tím je hotovo a není už kolem vozidla dál co řešit.

ECM si dle podkladů od dodavatele rekonstrukce musí taktéž udělat analýzu rizik a zmapovat si, jaké dopady má uvedená technická změna do jeho systému údržby – z pohledu ECM půjde o změnu provozní, protože se změně některé postupy při údržbě, dost možná i s nároky na pořízení nějakých nových diagnostických přístrojů, měřidel, přípravků, nářadí či nutnost proškolení personálu údržby. Analýza rizik, která samozřejmě musí proběhnout ještě před zařazením modernizovaného vozu do systému údržby, má v tomto případě za úkol hlavně předejít tomu, že vůz přijede na dílnu a její personál s hrůzou zjistí, že na toto nemá „vercajk“, toto nastavení softwaru nikdo neumí nebo že na tyhle zásahy do elektrické výstroje nemá nikdo kvalifikaci.

A stejně jako ECM, musí si ze svého úhlu pohledu změny na vozidle posoudit také dopravce, který bude vozidlo používat. I z pohledu dopravce půjde o změnu provozní, protože jejím důsledkem bude zcela jistě změna způsobu obsluhy třeba zmíněné klimatizace a dveří, což s sebou nese změnu návodu k obsluze vozidla, a tedy také nutnost proškolení provozního personálu z obsluhy vozidla.

Při analýze rizik by se samozřejmě měly zvážít všechny známé aspekty až do takových detailů, jako jsou dopady do technologických procesů na straně dopravce (např. zajištění odsávání jímek WC či potřeba častějšího dobíjení vozových baterií z externího zdroje kvůli vyšší spotřebě nově instalovaných zařízení) nebo plnění legislativních požadavků – v tomto případě může jít např. o vyhovění požadavku zákona o dráhách, který dopravcům výslovně nařizuje s alespoň dvouměsíčním předstihem oznámit Drážnímu úřadu zahájení provozování veřejné drážní dopravy prostřednictvím dosud neprovozovaného typu drážních vozidel nebo s využitím nových funkcí zaměstnanců a následně neprodleně jakoukoli podstatnou změnu těchto údajů...

Jinou situací, kdy lze na straně dopravce odvodněně očekávat zpracování analýz rizik, jsou změny vozebních ramen jeho vlaků či nasazení „nových“ vozidel na trati, kde tato vozidla dosud nejezdila – ať už jde o nasazení dočasné (např. z důvodu výluk), nebo trvalé (např. při změně grafikonu). Pro připomenutí však opětovně po-

dotýkám, že to platí jen v případě, že postup pro uvedené není součástí předpisů dopravy, tj. nastavení jeho systému zajišťování bezpečnosti. Protože v takovém případě už byly tyto postupy z hlediska možných rizik analyzovány v době budování systému a není důvod (ba naopak je nežádoucí) je posuzovat znovu.

Příklad třetí – ze života správce infrastruktury

Za správce infrastruktury si jako příklad vezmeme třeba situaci, kdy v rámci modernizace trati chceme konkrétní stanici „zbatvit“ zaměstnanců a převést ji do režimu dálkového řízení.

Vlastní rekonstrukce stanice je jednoznačně změnou technickou, kterou posuzuje a zjišťuje dodavatel rekonstrukce. Pro správce infrastruktury však půjde zároveň o provozní změnu, jejímž charakteristickým rysem je vyvolaná změna předpisů či provozních postupů – v tomto případě staničního řádu, tabulek traťových poměrů, přípojových provozních řádů zaústěných vleků a dalších dokumentů. A mimo to půjde také o změnu organizační, protože se změní organizační schéma – a to jak přímo ve stanici, kde všechna či většina pracovních míst zaniknou, tak také na centrálním dispečerském pracovišti, odkud bude stanice dálkově řízena.

Analýza a (v tomto případě zcela jistě také) řízení rizik organizační změny by se tak měly zaměřovat hlavně na ošetření plánovaného stavu odpovědností, nadřazeností či podřízeností a zastupitelnosti zaměstnanců – navrhovatel změny bude podrobně zkoumat jednotlivé body pracovních náplní rušených zaměstnanců a prověřovat, zda jsou všechny činnosti adekvátně zajištěny jiným (a minimálně stejně bezpečným) způsobem.

V případě provozní změny se budou řešit hlavně otázky chodu stanice jako takové, zachování její funkčnosti po stránce možnosti křížování a předjíždění vlaků, obsluhy vleků nebo také ochrany majetku, jehož poškození by mohlo negativně ovlivnit bezpečnost provozu (krádeže kabelů či prvků zabezpečovacího zařízení).

Hlavním důvodem, proč se o obou typech změn takto rozepisují a proč jsem vlastně i zvolil tento příklad, je především ukázat, že se jednotlivé posuzované body obou druhů změn mohou velmi úzce prolínat a ne vždy je zcela zřejmé, do které kategorie změn (technická/provozní/organizační) která řešená problematika patří. Nicméně mohou vás uklidnit – ono to není zase tak důležité.

Vezmeme si například plnění požadavku § 20 vyhlášky č. 173/1995 Sb., který stanovuje správci infrastruktury povinnost sledovat jízdu drážních vozidel osobami řidiči a podílejšími se na řízení drážní dopravy a zároveň i povinnost učinit opatření k odvrácení případného zjištěného nebezpečí, včetně informování dopravce. Není pochyb o tom, že sledování vlaků provozními zaměstnanci infrastruktury je velmi důležitý bezpečnostní prvek v železničním provozu a ne nadarmo povinnost, která je dána i legislativně.

V rámci organizační změny je samozřejmě nutné tuto činnost, která je mimo jiné náplní práce zaměstnanců ve stanici s rušenou osádkou, převést na někoho jiného. Ale je vůbec možné ji bez snížení bezpečnosti převést např. na dispečerské pracoviště? Případný požár na vlaku, osobu přivřenou ve dveřích či chybějící koncovky možná uvidí dispečer CDP i přes kamerové systémy (o tom, zda vůbec má prostor toto sledovat zde raději ani nebudu polemizovat), ale na



Od prosince roku 2023 už evropská legislativa neumožňuje přímé zadání výkonů v osobní dopravě konkrétnímu dopravci a veškeré výkony provozované v závazku veřejné služby se tak musí soutěžit. Stále běžnější proto bude obrázek, kdy budou osobní vlaky či rychlíky provozovány v režii „soukromých“ dopravců. To je už od prosince 2019 i případ linek U5 a U7 v Ústeckém kraji, na kterých od léta 2022 provozuje dopravce RegioJet UK, a. s., elektrické jednotky Pesa Elf.eu. Snímek ze 17. dubna 2024 zachycuje jednotku 654.003 ve stanici Ústí nad Labem západ.

řadu závad na jedoucím vlaku upozorňují třeba také akustické projevy...

Sledování projíždějících vlaků je zároveň i provozní úlohou stanice, která bez zaměstnanců bude těžko moci tuto úlohu plnit. Kdybychom v tomto případě řešili samostatně provozní i organizační změnu, ve většině případů bychom došli ke stejným bezpečnostním opatřením – celá stanice bude pod dohledem kamer (a hlavně zaměstnanců „za nimi“), výměny výhybek (které nebude mít v zimě kdo vymetat) bude nutno vyhřívat, odhrnování sněhu z nástupišť v zimním období zajistíme externí službou a bezpečnostní sledování vlaku v odpovídající kvalitě zajistí nedaleké okolní stanice. Samozřejmě pokud by mělo být za sebou na dálkově řízené trati více stanic bez personálu, je možné si vypomoci indikátorem plochých kol a horkoběžnosti, ale protože zatím nemáme technické řešení např. pro sledování konců vlaků či otevřených dveří, stejně při sérii více opuštěných stanic za sebou nakonec z řízení rizik vyjde nutnost alespoň v některých z nich provozní personál ponechat.

Co z uvedeného příkladu plyne? Hlavně to, že navrhovatel nic nebrání posuzovat obě uvedené změny klidně i společně jediným postupem. V praxi je totiž úplně jedno, zda je prováděná změna provozní nebo organizační. Podstatné je pouze opravdu prověřit pokud možno všechny aspekty zamýšlené změny a usměrnit veškerá z ní vyplývající rizika na přijatelnou úroveň.

Další možná uplatnění CSM

Až doposud jsem popisoval ze zákona povinné uplatnění CSM v oblasti řízení bezpečnosti železniční dopravy. Tím ovšem nemusí uplatnění CSM zdaleka končit! Společnou bezpečnostní metodu lze relativně snadno „přiohnout“ třeba do podoby řízení spolehlivosti železničního provozu – tedy minimalizaci negativních dopadů z mimořádností v provozu na koncové zákazníky, kvůli kterým tu ostatně celá železnice je (a stále se bavíme nejen o osobní, ale také o nákladní dopravě).

Takováto „spolehlivostní“ mutace CSM by dotlačila správce infrastruktury ve spolupráci s dopravci k přípravě krizových scénářů na různé mimořádnosti v provozu s jednoznačným cílem eliminace (často zbytečných) prostojů při sebe-

menších odchylkách od referenčního provozního stavu sítě.

Má-li totiž soudobá železnice v pomyslném boji o zákazníka obstát a nebyť jen bohatě dotovaným systémem, který nikdo nevyužívá, nemůže si dovolit přešlapy, jako jsou různá několikahodinová přerušení provozu na páteřních tratích bez možnosti odklonové jízdy, ujeté klíčové přípoje nebo třeba uvážnutí spoje v beznapětovém úseku, kdy není v okolí žádná lokomotiva na pomoc.

Závěr

Cílem tohoto pojednání rozhodně nebylo popsat stávající nastavení železničního systému Unie vyčerpávajícím způsobem, ale shrnout vám, čtenářům, alespoň ta nejzákladnější fakta, která je dobré mít na paměti, když budete třeba reagovat na události ze současného dění na kolejích někde na internetové diskuzi. Zároveň jsem chtěl připomenout existenci dnes už povinného řízení rizik, které stále významná část (a často i odborné) veřejnosti nebere v potaz a poukazuje na nebezpečnost mnohých změn v železničním systému. Znovu tedy připomínám, že každá provedená změna na železnici dnes musí projít procesem posuzování rizik, ke kterému vždy existuje dokumentace, a pod každou změnou je podepsán někdo, kdo se i před zákonem zaručil, že změnu „vymyslel“ správně a bezpečně.

Tento základ už sám o sobě dává významnou naději, že se do budoucna opravdu bude železnice vyvíjet směrem k vyšší bezpečnosti. Podstatné však je, aby byly systémy zajišťování bezpečnosti a systémy údržby nejen dobře nastaveny a spravovány, ale také aby bylo jejich nastavení ctěno a v praxi dodržováno. Tedy i s tím, že pokud dojde k nějakému selhání, musí být vždy řádně prošetřeno, vyhodnoceno a musí být nastavena nezbytná nápravná opatření ke zlepšení celého systému. Jen v takovém případě si totiž budeme moci problematiku bezpečnosti provozu „odškrtnout“ jako vyřešenou a začít se naplno věnovat už nastíněnému druhému velkému problému naší železnice – její nízké spolehlivosti.

Rostislav Kolmačka