## Zabezpečení železnice obecně

**Základní principy zabezpečení provozu na železnici podle právních předpisů:**

* **Do rychlosti 100 km/h (včetně) zabezpečení pomocí návěstidel**
* **Nad rychlost 100 km/h přenosem návěstního znaku na lokomotivu (návěstní opakovač) nebo vlakový zabezpečovací systém ETCS**
* Návěstní opakovač není povinný pro vozidla do 100 km/h, a to ani na tratích vybavených traťovou částí národního systému. Povinné je pouze použití při jízdě rychlostí vyšší než 100 km/h (pokud vlak již nejede pod dohledem ETCS).

**Opatření: Návěstní opakovač je již překonaný, proto pracujeme na zvýšení stupně zabezpečení jízdy vlaků v ČR – máme plán zavádění výhradního provozu ETCS. To je systém, který umí kontrolovat traťovou rychlost a aktivně automaticky zastavit vlak nerespektující návěst „Stůj“. ETCS také postupně standardizuje způsob zabezpečení na všech tratích – dopravce bude mít jen jedno zařízení na vozidle fungující na standardizovaném rozhraní.**

* **ETCS je moderní digitální systém a nahradí postupně přístup vycházející z doby před více než 60 lety.** ETCS sice nevyřeší všechny nebezpečné situace v železničním provozu, ale dokáže zabezpečit jízdu vlaku na úrovni těch nejvyspělejších vlakových zabezpečovačů současné doby.
* Jedná se však o časově i finančně nákladný proces. V současnosti cca 1200 km tratí vybaveno + cca 750 vozidel. Traťová část finančně doposud přes 6 mld. Kč, dotace dopravcům přes 5,6 mld. Kč a další cca 2 mld. Kč z OPD se nyní dopravcům rozděluje.

## Uzel Pardubice a výluky

* **Modernizovaný uzel Pardubice** je postupně uváděn do provozu. Nedávno byla dokončena zařízení pro cestující. Technologicky se nachází **stále ve fázi stavebních postupů**, kdy se jezdí do 100 km/h se zabezpečením návěstidly.
* Historicky před modernizací byl uzel již vybaven systémem ETCS. Po dokončení stavby bude obnoven ETCS, který bude zaveden od 1.1.2025 v režimu výhradního provozu. Práce na zprovoznění ETCS zhotovitelem ještě probíhají.

## Návěstní opakovač

**Fungování**:

* Přenese sice návěst na vozidlo, avšak nedokáže přenést přesně všechny návěsti
* **Nedokáže kontrolovat traťovou rychlost a zastavit vlak** nerespektující návěst „Stůj“
* Statisticky **dochází k řadě mimořádných událostí na tratích s národním systémem** (176 projetí Stůj v roce 2022, z toho 72 s návěstním opakovačem)
* Ve zhlavích a na výhybkách dochází k přerušení přenosu kódu.
* Při delším pobytu vlaku ve stanici dochází ke ztrátě kódu.

## Výstupy z Bezpečnostní komise

**Klíčovým opatřením vzešlým z Bezpečnostních komisí je zavádění ETCS. Kromě toho vzešla z činnosti této komise celá řada dalších zlepšení.**

**Legislativní změny:**

* Novela nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě (2022) – **prodloužena doba zkráceného odpočinku z 6 hodin na 7 hodin.**
* Sankční systém pro strojvedoucí v zákoně o dráhách (2022) – **správní postih mj. nedovoleného projetí návěsti** „Stůj“; při opakovaném možnost odebrání licence strojvedoucího.
* Již dříve (2020) byl zaveden v zákoně o dráhách **monitoring licencí strojvedoucích** sledující dobu, po kterou strojvedoucí vede vlak; **v roce 2023 byla doplněna možnost pro dopravce kontrolovat cestou DU informace o výkonech jeho strojvedoucího pro jiné dopravce**.
* Novela vyhlášky č. 16/2012 Sb. (**aktuálně** před podpisem PM a odesláním do Sbírky zákonů) – **jednoznačné stanovení rozsahu odborného výcviku** strojvedoucích v hodinách namísto v týdnech; **eliminace možnosti snižování rozsahu školení účelovým výkladem ze strany dopravců.**

**Dozorová činnost:**

* **Systematické sledování** statistik a míst s největším počtem průjezdu návěsti „Stůj“
* **Státní dozory** na nejvíce problematických místech na síti – DU společně se SŽ a dalšími partnery vykonal dozory v **Poříčanech, Praze-Libni a Brně** a byla identifikována konkrétní opatření ke zlepšení bezpečnosti

**Nové technologie a aplikace pro zlepšení práce strojvedoucích:**

* Postupné zavádění **výcviku strojvedoucích na simulátorech**, včetně vytvoření scénářů školení ze strany Drážního úřadu
* Aplikace **„navigace pro strojvedoucí“** – pilotní projekt u ČD Cargo, předání specifikací dopravcům k využití v případě zájmu využít aplikaci pro své strojvedoucí
* **Elektronizace** tabulek traťových poměrů a práce na elektronizaci rozkazů ze strany SŽ
* Zavedeníaplikace SŽ **„Helpdesk Dopravci“** pro nahlašování **rizikových míst na trati**, včetně filtrování podnětů ze strany dopravců a systému zpětné vazby strojvedoucím
* **Interaktivní mapa mimořádných událostí** v rámci projektu CDV pro MD

 **Další důležitá zlepšení:**

* **Dotazník** z roku 2022 na vzorku 2500 strojvedoucích s cílem zjistit názory z praxe
* Podněty **ke zlepšování vybavení konkrétních ubytoven** pro strojvedoucí
* **Zpřehlednění předpisů SŽ** – komunikace SŽ s dopravci i odbory vytvořením systému pracovních skupin k projednávání změn předpisů
* **Apel na dopravce** směrem ke zlepšení plánování a skladby směn strojvedoucích a také směrem k eliminaci různých závad na vozidlech, které by „rozptylovaly“ strojvedoucí během výkonu činnosti