





			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.	tel.: +420 585 570 444
	LEGIONÁŘSKÁ 1085/8, 779 00 Olomouc	IDS: kjee9md e-mail: moravia@moravia.cz http://www.moravia.cz

OBJEDNATEL		 Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. LADISLAV DORAZIL		VEDOUcí TÝMU ING. PAVEL KUČERA
ODPOVĚDNÝ PROJ. OBJ., PS	NAVRHL, VYPRACOVAL		EXTERNÍ SUBDODAVATEL
ING. JIŘÍ BĚLOHOUBEK	ING. DALIBOR ALTER		Ecological Consulting a.s. Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
KRAJ: OLOMOUCKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: LIPNÍK n.B., HRANICE		OBEC: DLE PŘÍLOHA
"Lipník n.B. – Drahotuše, BC"		ZÁK.ČÍSLO MCO	18-047-235-XX
		ÚČEL	DSP
		DATUM	06/2020
		FORMÁT	x A4
		MĚŘÍTKO	-
Zpráva o nezávislém posouzení bezpečnosti		ČÁST B.14.2	POŘ.Č.

Zpráva o posouzení bezpečnosti

	Jméno, příjmení, titul:	Datum:	24. 9. 2020
Posuzovatelé systému:	Ing. Dalibor Alter Ing. Petr Kopečný Bronislav Ryšavý	Evidenční číslo zprávy:	EC_0420-18132
Vypracoval	Ing. Dalibor Alter	Datum:	24. 9. 2020
Kontroloval, Schválil:	Ing. Jiří Perďoch	Datum:	24. 9. 2020
Navrhovatel změny: Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1 			Výtisk č.
Subjekt pověřený posouzením bezpečnosti: Ecological Consulting a.s. (oddělení nezávislého posuzování bezpečnosti) IČ: 25873962, DIČ: CZ25873962 Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc tel: + 420 585 203 166, + 420 588 519 365 fax: + 420 585 203 169 e-mail: ecological@ecological.cz http:// www.ecological.cz 			
Identifikace požadavku na nezávislé posouzení: Nezávislé posouzení bezpečnosti		Subsystém	INF,CCT,ENE
		Přístup:	<input type="checkbox"/> Důvěrné <input type="checkbox"/> Vyhrazené <input checked="" type="checkbox"/> Zákaznický přístup <input type="checkbox"/> Bez omezení
Název projektu/ realizované technické změny: „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“		Datum:	24. 9. 2020
Název dokumentu: ZPRÁVA O POSOUZENÍ BEZPEČNOSTI		Verze:	V1
		Počet stran:	17
		Počet příloh:	0

Všechna práva vyhrazena

Tento dokument nesmí být rozmnožován, kopírován ani postoupen třetí straně.

Tento dokument může být postoupen Drážnímu úřadu ČR a účastníkům procesu řízení rizik dle CSM

HISTORIE VERZÍ:

Verze:	Datum a status	Kapitola	Rozsah změny
2	Revize 1 po připomínkách		Změna rozsahu PS

Pojmy

Pojem	Definice
Navrhovatel:	<ul style="list-style-type: none"> Železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který zavádí opatření pro usměrňování rizik v souladu s článkem 4 směrnice 2004/49/ES; Subjekt odpovědný za údržbu, který zavádí opatření pro usměrňování rizik v souladu s čl. 14a odst. 3 směrnice 2004/49/ES Smluvní subjekt nebo výrobce, který požádá oznámený subjekt, aby provedl postup ověřování „ES“ v souladu s čl. 18 odst. 1 směrnice 2008/57/ES, nebo určený subjekt podle čl. 17 odst. 3 uvedené směrnice; Žadatel o povolení k uvedení strukturálních subsystémů do provozu.
Subjekt pro posuzování/posuzovatel	nezávislá a způsobilá externí nebo interní osoba, organizace nebo subjekt, provádějící šetření s cílem dospět na základě důkazů k rozhodnutí, zda systém splňuje bezpečnostní požadavky.
Posuzovatelský tým	jsou jmenovaní posuzovatelé, v rámci zakázky dle posuzovaných subsystémů, jejichž výstupy jsou podkladem pro tvorbu Zprávy o nezávislém posouzení bezpečnosti
Zpráva o posouzení bezpečnosti	dokument, který obsahuje závěry posouzení, jež s ohledem na posuzovaný systém provedl subjekt pro posuzování.
Rizikem:	se rozumí, četnost výskytu nehod a mimořádných událostí vedoucích k újmě (zapříčiněných nebezpečím) a stupeň závažnosti této újmy
Nebezpečí:	se rozumí stav, který by mohl vést k nehodě.
Analýza rizik:	systematické používání všech dostupných informací k určení nebezpečí a odhadu rizik
Hodnocení rizik:	postup založený na analýze rizik s cílem určit, zda by bylo dosaženo přijatelné úrovně rizika
Posuzování rizik:	celkový postup zahrnující analýzu a hodnocení rizik
Řízení rizik:	systematické uplatňování politik, postupů a praktik řízení na úkoly týkající

Pojem	Definice
Identifikace nebezpečí:	postup ke zjištění, zdokumentování a charakterizaci nebezpečí.
Zásada přijatelnosti rizik:	pravidla používaná s cílem dospět k závěru, zda riziko spojené s jedním či více konkrétními nebezpečími je, či není přijatelné
Kodexem správné praxe:	písemný soubor pravidel, která jsou li správně uplatňována, lze použít k řízení jednoho či více konkrétních nebezpečí.
Referenčním systémem:	systém, u něhož byla při posuzování prokázána přijatelná úroveň bezpečnosti a podle něhož lze porovnáním vyhodnotit přijatelnost rizik vyplívajících z posuzovaného systému.
Odhadem rizika:	Postup používaný k měření úrovně analyzovaných rizik, který se skládá z těchto kroků: analýza četnosti, důsledků a jejich integrace.
Systém:	jakákoliv část železničního systému, na které dochází ke změně.
Technický systém:	Výrobek nebo soubor výrobků včetně výkresové, prováděcí a podpůrné dokumentace. Vývoj technického systému začíná stanovením požadavků a končí jeho schválením, ačkoli se bere v úvahu návrh příslušných rozhraní s lidským chováním, nejsou lidská obsluha a její úkony do technického systému zahrnuty; postup údržby je popsán v příručkách údržby, sám o sobě však není součástí technického systému.
Rozhraní:	všechny body vzájemného působení během doby živnosti systému nebo subsystému, včetně provozu a údržby, kde jednotliví účastníci železničního odvětví vzájemně spolupracují za účelem řízení rizik.
Účastníci:	jsou všechny subjekty, které se přímo nebo prostřednictvím smluvních ujednání podílí na procesu řízení rizik.
Bezpečnost:	odstranění nepřijatelného rizika újm.
Bezpečnostní požadavky:	bezpečnostní vlastnosti systému a jeho provozu nezbytné ke splnění cílů v oblasti bezpečnosti stanovených právními předpisy nebo dotčenou společností.
Bezpečnostní opatření:	soubor opatření ke snížení četnosti výskytu nebezpečí nebo ke zmiřnění jeho důsledků s cílem dosáhnout a/nebo zachovat přijatelnou úroveň rizika
Kritérium přijatelnosti rizik:	referenční pokyny, na základě nichž se posuzuje přijatelnost určitého rizika; tato kritéria se používají k určení, zda je úroveň rizika dostatečně nízká, takže není nutno přijmout okamžitá opatření k jejímu dalšímu snížení.
Záznam o nebezpečí:	doklad, v němž jsou zaznamenána a kde jsou odkazy na zjištěná nebezpečí, související opatření, jejich původ a odkaz na organizaci, která je má řídit.
Schválení bezpečnosti:	Stav přidělený změně navrhovatelem na základě zprávy o posouzení bezpečnosti, kterou předložil subjekt pro posuzování.
Katastrofickým důsledkem:	se rozumí smrtelné nehody nebo četná těžká zranění a nebo velké škody na životním prostředí v důsledku nehody.
Oznámeným vnitrostátním předpisem	jakýkoli vnitrostátní předpis oznámený členskými státy podle směrnice Rady 96/48/ES nebo směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES a směrnic 2004/49/ES a 2008/57/ES

Obsah

1.	ÚVOD: IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	5
1.1.	IDENTIFIKACE NAVRHOVATELE ZMĚNY	5
1.2.	IDENTIFIKACE SUBJEKTU POVĚŘENÉHO POSOUZENÍM BEZPEČNOSTI.....	5
1.3.	PŘEHLED DOKUMENTŮ POUŽITÝCH PRO POSUZOVÁNÍ	5
1.4.	PLÁN POSOUZENÍ	6
1.5.	IDENTIFIKACE POSUZOVATELSKÉHO TÝMU	6
1.6.	POSUZOVATELSKÝ TÝM.....	6
1.7.	SUBDODÁVKY	7
2.	ROZSAH POSOUZENÍ A OMEZENÍ	7
2.1.	VYMEZENÍ OBSAHU POSOUZENÍ	7
2.2.	OMEZENÍ ROZSAHU POSOUZENÍ	13
3.	POPIS HODNOCENÝCH ČINNOSTÍ – VÝSLEDKY NEZÁVISLÉHO POSUZOVÁNÍ	13
3.1.	METODY POSUZOVÁNÍ SHODY	13
3.2.	PROCESY ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI A KVALITY	14
3.3.	HODNOCENÍ PROCESU ŘÍZENÍ RIZIK.....	14
3.3.1.	IDENTIFIKOVANÁ NEBEZPEČÍ VÝSLEDKY HODNOCENÍ RIZIK NAVRHOVATELE	14
3.3.2.	POSOUZENÍ IDENTIFIKOVANÉHO NEBEZPEČÍ A JEHO KLASIFIKACE PRO POSUZOVANOU ZMĚNU	16
3.4.	SEZNAM PŘEZKOUMANÝCH DOKUMENTŮ	17
4.	ZJIŠTĚNÍ – NESOULADY	17
5.	ZÁVĚR	17

1. Úvod: Identifikační údaje

1.1. Identifikace navrhovatele změny

Správa železnic, státní organizace

Se sídlem: Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00

IČ: 709 94 234

1.2. Identifikace subjektu pověřeného posouzením bezpečnosti

Ecological Consulting a.s.

(oddělení nezávislého posuzování bezpečnosti)

IČ: 25873962, DIČ: CZ25873962

Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Externí subjekt pro posuzování typu A (dle ISO ČSN EN 17020)

Číslo uznání SPB: DUCR-64000/18/Pr

EIN: CZ/36/0018/0004

Vydáno: Vnitrostátní uznávací subjekt NSA-Drážní úřad

Datum uznání: 2. 11. 2018

S působností na území EU pro strukturální subsystémy a jeho části infrastruktura (INF), energie (ENE), traťové řízení a zabezpečení (CCT) z výše uvedených strukturálních subsystémů jsou vyloučeny tunelů

1.3. Přehled dokumentů použitých pro posuzování

1.	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES	2004/49/ES
2.	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/57/ES, o interoperabilitě železničního systému ve Společenství	2008/57/ES
3.	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/110/ES, kterou se mění směrnice 2004/49/ES	2008/110/ES
4.	SMĚRNICE KOMISE 2009/149/ES, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES	2009/149/ES
5.	NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 352/2009, o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik - neplatí	352/2009/ES
6.	Nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009	402/2013/ES
7.	Prováděcí nařízení (EU) č. 2015/1136, ze dne 13.7. 2015, kterým se mění nařízení (EU) č. 402/2013	1136/2015/EU
8.	ROZHODNUTÍ KOMISE, o přijetí společné bezpečnostní metody posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a rady 2004/49/ES	2009/460/ES
9.	ROZHODNUTÍ KOMISE, o společných bezpečnostních cílech podle článku 7 směrnice 2004/49/ES	2010/409/EU
10.	Průvodce pro uplatňování nařízení Komise o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik	ERA/GUI/01 -2008/SAF
11.	Soubor příkladů posuzování rizik a některých nástrojů podporující CMS	ERA/GUI/02 -2008/SAF

Normativní dokumenty

1.	Železniční aplikace – stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti (RAMS)	ČSN EN 50126-1
4.	Management rizik – techniky posuzování rizik	ČSN EN 31 010

1.4. Plán posouzení

Termín konání posouzení: 16. 12.2019. – 23. 3. 2020

Místo provedení změny: Místem stavby je především lokalita celostátní železniční tratě č.270 Praha – Česká Třebová – Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Bohumín, a to v mezistaničním úseku Lipník n.B. - Drahotuše.

Kraj: Olomoucký, Zlínský

Stavba: „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“

Cíl posouzení:

Cílem posouzení je provedení kontroly plnění požadavků **Nařízení Komise (EU) č. 402/2013** ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 pro posouzení významné technické změny.

Plán posouzení:

- Úvodní jednání
- Posouzení vyhodnocení významnosti změny a vlivu změny na bezpečnost
- Posouzení určení identifikace nebezpečí
- Posouzení analýzy a vyhodnocení rizik včetně, určení zásady přijatelnosti rizik
- Hodnocení přijatelnosti rizik
- Zhodnocení souladu s požadavky na bezpečnosti
- Závěr

Prověřovaný proces:

Návrh významné změny subsystému infrastruktura a energie a řízení a zabezpečení ve fázi 1-6 a dle ČSN EN 50 126.

1.5. Identifikace posuzovatelského týmu

Zpracovatele a řešitele dokumentu:

Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013 projektu „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“

Arrano Group s.r.o.,

Adresa sídla:

Střední Novosadská 10,

Olomouc – Nové Sady 779 00

IČO: 26792303

- Ing. Denisa Konrátová
- Ing. Radovan Liberda
- Ing. Eva Bařinová

Zpracovatel projektové dokumentace:

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Legionářská 1085/8

779 00 Olomouc

IČ: 64610357

Hlavní inženýr projektu: Ing. Ladislav Dorazil, č. autorizace 1201564

1.6. Posuzovatelský tým

Provádění posuzování subsystému infrastruktura: Ing. Dalibor Alter

Provádění posuzování subsystému energie: Ing. Petr Kopečný

Provádění posuzování subsystému řízení a zabezpečení: Bronislav Ryšavý

1.7. Subdodávky

Za účelem tohoto posouzení nebyly použity žádné odborné posudky ani zkoušky

2. Rozsah posouzení a omezení**2.1. Vymezení obsahu posouzení**

Systém je vymezen projektovou dokumentací stavby „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“.

Zpracovatel projektové dokumentace:

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Legionářská 1085/8

779 00 Olomouc

IČ: 64610357

Hlavní inženýr projektu: Ing. Ladislav Dorazil, č. autorizace 1201564

Stavba byla rozdělena na tyto provozní soubory a stavební objekty:

D.1.		TECHNOLOGICKÁ ČÁST
D.1.1		Železniční zabezpečovací zařízení
D.1.1.1		Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)
	PS 64-28-01	ŽST Lipník nad Bečvou, úvazka TZZ
	PS 65-28-01	Odbočka Jezernice, SZZ
	PS 66-28-01	ŽST Drahotuše, úvazka TZZ
D.1.1.2		Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ)
	PS 65-28-02	Lipník nad Bečvou - Jezernice, TZZ
	PS 65-28-03	Jezernice - Drahotuše, TZZ
D.1.1.5		Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ)
	PS 50-28-01	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, DOZ
	PS 50-28-02	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, úpravy ETCS
	PS 50-28-03	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, úpravy AVV
D.1.2		Železniční sdělovací zařízení
D.1.2.1		Místní kabelizace včetně přenosových systémů
	PS 65-14-01	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, DOK a TK
	PS 65-14-02	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, ochrana stávajících kabelů TKK, DK a DOK
	PS 65-14-03	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, doplnění přenosového zařízení
D.1.2.3		Integrovaná telekomunikační zařízení
	PS 65-14-04	Odbočka Jezernice, sdělovací zařízení

D.1.2.4		Elektrická požární a zabezpečovací signalizace (PZTS atd.)
	PS 65-14-05	Odbočka Jezernice, PZTS a ASHS
	PS 64-14-01	ŽST Lipník nad Bečvou, PZTS
	PS 66-14-01	ŽST Drahotuše, PZTS
D.1.2.9		Dálková kontrola a ovládání vybraných sdělovacích zařízení
	PS 65-14-06	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, DDTS ŽDC
	PS 50-14-01	CDP Přerov – úpravy sdělovacího zařízení
D.1.3		Silnoproudá technologie včetně DŘT
D.1.3.1		Dispečerská řídicí technika (DŘT)
	PS 50-05-01	ED Přerov, doplnění řídicího systému
	PS 64-05-01	ŽST Lipník nad Bečvou, zařízení DŘT
	PS 65-05-01	Odbočka Jezernice, zařízení DŘT
	PS 66-05-01	ŽST Drahotuše, zařízení DŘT
D.1.3.5		Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
	PS 64-13-01	ŽST Lipník nad Bečvou, trafostanice 22/0,4kV
	PS 64-13-02	ŽST Lipník nad Bečvou, demontáž stávající trafostanice 22/0,4kV
	PS 65-13-01	Odbočka Jezernice, trafostanice 22/0,4kV
	PS 66-13-01	ŽST Drahotuše, trafostanice 22/0,4kV
	PS 66-13-02	ŽST Drahotuše, demontáž stávající trafostanice 22/0,4kV
D.1.3.6		Silnoproudá technologie elektrických stanic
	PS 65-08-01	Odbočka Jezernice, trafostanice 6/0,4kV
	PS 65-08-02	Odbočka Jezernice B, trafostanice 6/0,4kV
D.1.3.7		Provozní rozvod silnoprůdu
	PS 64-07-01	ŽST Lipník nad Bečvou, rozvodna nn v trafostanici
	PS 64-07-02	ŽST Lipník nad Bečvou, úprava rozvodny nn v RZZ
	PS 65-07-01	Odbočka Jezernice, rozvodna nn v trafostanici
	PS 66-07-01	ŽST Drahotuše, rozvodna nn v trafostanici
	PS 66-07-02	ŽST Drahotuše, úprava rozvodny nn v RZZ

D.2.		STAVEBNÍ ČÁST
D.2.1		Inženýrské objekty
D.2.1.1		Železniční svršek a spodek
	SO 65-17-01	Lipník nad Bečvou - Jezernice, žel. svršek
	SO 65-17-02	Odbočka Jezernice, žel. svršek
	SO 65-17-03	Jezernice - Drahotuše, žel. svršek
	SO 65-16-01	Lipník nad Bečvou - Jezernice, žel. spodek
	SO 65-16-02	Odbočka Jezernice, žel. spodek
	SO 65-16-03	Jezernice - Drahotuše, žel. spodek
	SO 50-16-01	Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba
D.2.1.4		Mosty, propustky, zdi
	SO 65-19-01	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, propustek v ev. km 200,519
	SO 65-19-02	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, žel. most v ev. km 201,171
	SO 65-19-03	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, žel. most v ev. km 201,960
	SO 65-19-04	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, propustek v ev. km 202,762
	SO 65-19-05	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, žel. most v ev. km 203,000
	SO 65-19-06	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, žel. most v ev. km 204,032
	SO 65-19-07	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, propustek v ev. km 204,487
	SO 65-19-08	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, žel. most v ev. km 204,703
	SO 65-19-09	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, propustek v ev. km 204,726 - zrušení
	SO 65-19-10	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, žel. most v ev. km 204,876
	SO 65-19-11	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, žel. most v ev. km 205,004
	SO 65-19-12	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, žel. most v ev. km 205,246
	SO 65-19-13	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, žel. most v ev. km 205,880
	SO 65-19-50	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, opěrná zeď vpravo trati v km 204,532-204,697
	SO 65-19-50.1	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, opěrná zeď
	SO 65-19-50.2	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, dlouhodobý monitoring opěrné zdi
	SO 65-19-51	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, návětní krakorec v km 203,230
D.2.1.6		Potrubní vedení
	SO 65-27-01	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, přeložka kanalizace v km 204,703

D.2.1.8		Pozemní komunikace
	SO 65-18-01	Odbočka Jezernice, příjezdná komunikace
	SO 65-18-02	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, úprava silniční komunikace u mostu km 204,703 - Slavič
D.2.1.10		Protihlukové objekty
	SO 65-15-01	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, PHS v km 204,670 – 205,080 vpravo
	SO 65-15-02	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, PHS v km 204,779 – 204,994 vlevo
D.2.2		Pozemní stavební objekty
D.2.2.1		Pozemní objekty budov
	SO 64-15-01	ŽST Lipník nad Bečvou, technologický objekt
	SO 64-15-01.1	ŽST Lipník nad Bečvou, technologický objekt
	SO 64-15-01.2	ŽST Lipník nad Bečvou, demolice budovy č.p. 1123
	SO 65-15-03	Odbočka Jezernice, pozemní objekty
	SO 65-15-03.1	Odbočka Jezernice, pozemní objekty - technologiická budova
	SO 65-15-03.2	Odbočka Jezernice, pozemní objekty - objekt místního ovládání
	SO 66-15-01	ŽST Drahotuše, technologický objekt
D.2.3		Trakční a energetická zařízení
D.2.3.1		Trakční vedení
	SO 65-01-01	Lipník nad Bečvou - Jezernice, trakční vedení
	SO 65-01-02	Odbočka Jezernice, trakční vedení
	SO 65-01-03	Jezernice - Drahotuše, trakční vedení
D.2.3.4		Elektrický ohřev výměn
	SO 65-06-01	Odbočka Jezernice, EO V
D.2.3.6		Rozvody a přeložky VN, NN, osvětlení, DOÚO
	SO 64-06-01	ŽST Lipník nad Bečvou, přeložky silnoproudých rozvodů nn
	SO 64-06-02	ŽST Lipník nad Bečvou, přípojka vn
	SO 65-06-02	Odbočka Jezernice, venkovní osvětlení
	SO 65-06-03	Odbočka Jezernice, DOÚO
	SO 65-06-04	Odbočka Jezernice, rozvody nn
	SO 65-06-05	Odbočka Jezernice, přípojka vn

	SO 65-06-06	Odbočka Jezernice, přeložky kabelu 6kV
	SO 65-06-07	Odbočka Jezernice, přípojka pro zabezpečovací zařízení odb. B
	SO 66-06-01	ŽST Drahotuše, přeložky silnoproudých rozvodů nn
	SO 66-06-02	ŽST Drahotuše, přípojka vn
	SO 66-06-03	ŽST Drahotuše, přeložky kabelu 6kV
D.2.3.7		Ukolejnění kovových konstrukcí
	SO 65-01-04	Lipník nad Bečvou - Jezernice, ukolejnění
	SO 65-01-05	Odbočka Jezernice, ukolejnění
	SO 65-01-06	Jezernice - Drahotuše, ukolejnění
D.2.3.8		Vnější uzemnění
	SO 64-06-03	ŽST Lipník nad Bečvou, uzemnění technol. objektu
	SO 65-06-09	Odbočka Jezernice, uzemnění technol. objektu
	SO 65-06-10	Odbočka Jezernice B, uzemnění TTS 6kV
	SO 66-06-04	ŽST Drahotuše, uzemnění technol. objektu
D.2.3.9		Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
	SO 64-50-01	ŽST Lipník nad Bečvou, přípojka vn - část ČEZ
	SO 65-50-01	Odb. Jezernice, přípojka vn - část ČEZ
	SO 65-50-02	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, přeložky kabelů a vedení nn
	SO 66-50-01	ŽST Drahotuše, přípojka vn - část ČEZ
D.2.3.10		Přeložky a úpravy silnoproudých a sdělovacích zařízení drážních a mimodrážních
	SO 65-10-01	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, ochrana stávajících kabelů TK a TOK
	SO 65-10-02	Lipník nad Bečvou - Drahotuše, ochrany kabelů CETIN

Fáze projektu dle ČSN EN 50 126: Návrh významné změny subsystému infrastruktura, energie a řízení a zabezpečení ve fázi 1-6 dle ČSN EN 50 126.

Popis technické změny:

Navržená změna: stavba „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“.

Stavba „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“.

Předmětem této stavby je **rekonstrukce** kolejí číslo 1 a 2 v TÚ Lipník -Drahotuše, železniční trati č.270 a související infrastruktury. Trať prochází zvlněným terénem, v souběhu s řekou Bečvou a silniční komunikací I.ř. Vlastní rekonstrukce trati s plnohodnotnými kolejovými úpravami proběhne v úseku km 200,000 – km 205,950, tj. mimo koncové železniční stanice žst. Lipník n.B a žst. Drahotuše. Na obou koncích této liniové stavby budou

navíc zřízeny napojovací kabelové trasy k nově budovaným technologickým budovám v žst. Lipník n.B. a v žst. Drahotuše.

Účelem dokumentace je příprava a realizace stavby, která přinese zlepšení technických podmínek a parametrů stávajících železničních zařízení, stabilitu jízdního řádu osobních i nákladních vlaků a maximálně výhodnou nabídku železničního spojení dopravce. V důsledku osazení nových zařízení dojde k úspoře provozních nákladů, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu, zvýšení bezpečnosti a kultury pro cestující, snížení vlivu na životní prostředí a zajištění provozu max. povolenou rychlostí, kterou technické parametry daného úseku umožňují.

Aktuální technický stav železničního svršku, ale i propustků, mostů, zabezpečovacího zařízení, trakce a silnoproudých rozvodů a zařízení si vyžaduje provádění pravidelných rozsáhlejších údržbových prací.

Dotčenou dráhou je celostátní trať č.270 Praha – Česká Třebová – Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě – Bohumín dle železničního knižního jízdního řádu, která je zařazena do systému TEN-T (hlavní síť TEN-T v nákladní dopravě a globální síť v osobní dopravě) a je součástí evropského nákladního koridoru 9 (Rail Freight Corridor 9). Trať je součástí druhého a třetího železničního tranzitního koridoru ČR. Trať je dvukolejná s pravostranným provozem, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3kV.

Dle TSI INF je trať zařazena do kategorie P4/F1 (viz Prohlášení o dráze pro jízdní řád 2017).

Dovolená traťová třída zatížení je D4 (22,5 t/ 8f).

Maximální provozovaná rychlost na trati je 160km/h

Přímým správcem železniční dopravní infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Olomouc.

Provoz na žel. trati, zpočátku jednokolejné, mezi Přerovem a Lipníkem nad Bečvou, byl zahájen v r. 1842. Zahájení provozu z Lipníka do Bohumína se posunulo až do r. 1847. Od roku 1851 se začalo se zdvoukolejňováním v úseku Přerov – Lipník. Zdvoukolejnění celé trati (až do Polska) bylo dokončeno do r.1906. V obci Slavič, poblíž Hranic na Moravě, byl na trati jediný tunel, který byl v provozu od r.1847. Druhá kolej, postavená v r. 1873, vedla již mimo tunel a v r.1895 byl tunel opuštěn a trať byla přeložena k již položené druhé koleji. Mezi lety 1960 – 1963 proběhla elektrifikace trati. Staničení trati stoupá ve směru od Přerova. Žel. provoz v úseku Přerov – Bohumín je pravostranný (od prosince r.2012).

Účel užívání

V obecné rovině je účelem užívání stavby provozování drážní dopravy, včetně řízení a zabezpečení provozu. Cílem procesu provozování drážní dopravy je přeprava osob a zboží. Účelem stavby nově zřizované odbočky Jezernice je možnost křižování vlaků při výlukových a mimořádných událostech a tím zajištění větší stability provozu při těchto mimořádnostech. Účelem stavby protihlukových opatření je eliminace hlukové zátěže z provozování dráhy na obytnou zástavbu. Účelem stavby technologických pozemních objektů je umístění technologických zařízení nezbytných pro provoz dráhy. Účelem stavby mostních objektů je zajištění mimoúrovňového křížení dráhy s komunikacemi a vodními toky. Vyvolané úpravy, resp. novostavby pozemních komunikací mimo vlastnictví stavebníka jsou navrhovány buď za účelem zlepšení prostorových poměrů pod mostem, resp. za účelem příjezdu k technologickým budovám. Vyvolané přeložky inženýrských sítí mimo vlastnictví stavebníka jsou navrhovány za účelem přenosu energie, informací a jiných médií nebo za účelem odvodu vody z území.

Podrobnosti rozsahu technické změny jsou uvedeny v projektové dokumentaci se stejnojmenným označením.

Navrhovatelem definované změny:

Navrhovatelem definované změny jsou obsaženy v dokumentaci, která je předmětem posouzení viz bod 3.4. zprávy a jsou pro další hodnocení rozříděny do skupin dle objektů následovně:

- Železniční zabezpečovací zařízení
- Železniční sdělovací zařízení
- Silnoproudá technologie včetně DŘT
- Železniční svršek a spodek
- Mosty, propustky, zdi
- Potrubní vedení
- Pozemní komunikace
- Protihlukové objekty
- Pozemní stavební objekty
- Trakční vedení
- Elektrický ohřev výměn
- Rozvody a přeložky VN, NN, osvětlení, DOÚO
- Ukolejnění kovových konstrukcí
- Vnější uzemnění
- Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních
- Přeložky a úpravy silnoproudých a sdělovacích zařízení drážních a mimodrážních

Během aplikace řízení rizik jsou vyloučeny PS a SO, které měly dočasný charakter a na definitivní výsledek změny nemají vliv.

Hodnocení posuzovatele o definování změn:

Navrhovatelem definované změny v rámci předložené dokumentace, týkající se realizované změny systému, jednoznačně popisují změnu a svým rozsahem vyhovují podmínkám pro posouzení bezpečnosti a jsou úplné.

2.2. Omezení rozsahu posouzení

Předmětem posouzení nejsou provozní a organizační změny související s předmětnou technickou změnou. Posouzení je omezeno a je platné na fázi technické změny 1-10 a 13 dle ČSN EN 50 126.

3. Popis hodnocených činností – výsledky nezávislého posuzování

3.1. Metody posuzování shody

Navrhovatel vyhodnotil přijatelnost rizik posuzovaného systému podle zásady uplatnění kodexu správné praxe.

Posouzení podmínek použití kodexu správné praxe.

Posuzovaná změna železničního systému odpovídá obecně uznávanému kodexu správné praxe. Kodex správné praxe je vhodný k usměrnění rizik navrhované změny. Dokumenty uvedenými v bodě 3.4, byla deklarována shoda s technickou dokumentací a platnými českými a evropskými normami, jejichž výčet byl v projektové dokumentaci uveden.

Parametry změny včetně ověření odpovídá kodexu správné praxe.

3.2. Procesy řízení bezpečnosti a kvality

Navrhovatel je držitelem platného osvědčení o bezpečnosti část A a B

Osvědčení o bezpečnosti potvrzující uznání systému zajišťování bezpečnosti v rámci Evropské unie v souladu se směrnicí 2004/49/ES a použitelnými vnitrostátními předpisy.

(Safety Certificate confirming acceptance of the Safety Management System within the European Union in conformity with Directive 2004/49/EC and applicable national legislation)

EU Identifikační číslo (EU IDENTIFICATION NUMBER) CZ1220180012

Pro významné změny v rámci stavby „**Lipník n. B. – Drahotuše, BC**“ jsou posuzována rizika v krocích a v souladu s přílohou I Nařízení Komise (EU) č. 402/2013 odpovídající realizační fázi změny.

3.3. Hodnocení procesu řízení rizik

Proces řízení rizik byl až do prokázání shody se stanovenými bezpečnostními požadavky realizován navrhovatelem.

Navrhovatel v rámci předložené dokumentace vyhodnotil vliv změn na bezpečnost a jejich významnost pomocí bodové metody. Významnost změny byla hodnocena podle kritérií:

- Důsledek selhání
- Nový prvek použitý při zavádění změny.
- Složitost změny
- Sledování změny
- Vratnost změny
- Adicionalita

Posouzení významnosti a vlivu změn na bezpečnosti je vyhovující a z hlediska nezávislého posouzení bezpečnosti odpovídající kladeným požadavkům, posuzovatel s tímto hodnocením souhlasí. Pro významné změny mající vliv na bezpečnost aplikoval navrhovatel proces řízení rizik dle přílohy I Nařízení Komise (EU) č. 402/2013. Provedl určení nebezpečí, jeho klasifikaci, stanovil zásadu přijatelnosti rizik dle kodexu správné praxe.

3.3.1. Identifikovaná nebezpečí výsledky hodnocení rizik navrhovatele

Identifikace nebezpečí pro posuzovanou změnu proběhla při realizaci změny a jsou uvedena v předložené dokumentaci zejména pak v dokumentu Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení (EU) 402/2013 pro stavbu „**Lipník n. B. – Drahotuše, BC**“, metodou brainstormingu a Ishikawovým diagramem. Záznamy o nebezpečí jsou uvedeny ve výše zmíněném dokumentu a výsledky identifikovaných nebezpečí jsou uvedeny následující:

Železniční zabezpečovací zařízení

Nebezpečí	Kategorie závažnosti
Nevhodný typ konstrukce	4
Nevyhovující kvalita prací	4
Nevyhovující kvalita materiálu	4
Ergonomické požadavky na pracoviště	4
Nesprávně provedený návrh propojení současného stavu se změnami	4
Nesprávně provedený návrh parametrů stavby	4
Sklonové poměry	4
Vliv lidského činitele	4
Klimatické podmínky	3
Křížení energetických zdrojů	4
Zvýšení traťové rychlosti	4
Mírná seismická aktivita	4
Degradace materiálu	4

Železniční sdělovací zařízení

Nebezpečí	Kategorie závažnosti
Nevhodný typ konstrukce	4
Nevyhovující kvalita prací	4
Nevyhovující kvalita materiálu	4
Ergonomické požadavky na pracoviště	4
Nesprávně provedený návrh propojení současného stavu se změnami	4
Nesprávně provedený návrh parametrů stavby	4
Vliv lidského činitele	4
Klimatické podmínky	3
Křížení energetických zdrojů	4
Zvýšení traťové rychlosti	4
Degradace materiálu	4

Železniční svršek a spodek

Nebezpečí	Kategorie závažnosti
Nesprávně navržené parametry stavby	4
Nesprávně provedený návrh parametrů stavby se současným stavem	4
Nedostatečné odvodnění trati	4
Nepřehlednost z důvodu změn	4
Nevyhovující kvalita prací či stavebních hmot	4
Přetížení	4
Prasknutí bezстыkové koleje	4
Koroze	4
Nedostatečná sanace železničního spodku	4
Poloměr oblouků	4
Sklon trati	4
Vliv lidského činitele	3
Skryté vady	4
Klimatické podmínky	4
Zvýšení traťové rychlosti	4
Degradace materiálu	4

Mosty, propustky, zdi

Nebezpečí	Kategorie závažnosti
Nevhodný typ konstrukce	4
Nesprávně navržené parametry oprav	4
Nesprávně provedený návrh parametrů stavby se současným stavem	4

Nevyhovující kvalita stavebních hmot a prací	4
Skryté vady	4
Zvýšení traťové rychlosti	4
Přetížení	4
Chybějící či nedostatečný volný mostní průřez (VMP)	3
Nedostatečná sanace	4
Nedostatečné kotvení zdí	4
Nedostatečné odvodnění	4
Koroze	3
Klimatické podmínky	4
Vliv lidského činitele	2
Degradace materiálu	3

K jednotlivým nebezpečím jsou přiřazena rizika, která mohou pro jednotlivé subsystémy být vyvolány. Rizika, nutná opatření a odpovědnosti jsou stanovena v dokumentu Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013 pro stavbu „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“.

3.3.2. Posouzení identifikovaného nebezpečí a jeho klasifikace pro posuzovanou změnu

Pro jednotlivá nebezpečí byla stanovena rizika, která mohou být vyvolána, včetně nezávažnějších rizik. Klasifikace závažnosti rizik je specifikována v dokumentu Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013 pro stavbu „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“.

Závažnost u každého nebezpečí je posuzována bodovým hodnocením ve čtyřstupňové klasifikaci:

Úroveň závažnosti	Důsledek selhání vztaženo k osobám a životnímu prostředí	Stupeň závažnosti
Katastrofická	Těžká havárie – těžká zranění, usmrcení většího počtu osob, hmotná škoda velkého rozsahu	4
Kritická	Vážná nehoda – lehká zranění většího počtu osob, těžké zranění nebo usmrcení menšího počtu osob, větší hmotné škody	3
Okrajová	Nehoda – hmotná škoda, zranění menšího počtu osob (max. 2 osoby)	2
Nevýznamná	Anomálie – odchylka od normálního provozního stavu	1

3.3.2.1. Posouzení výběru zásad přijatelnosti rizik pro stanovená Nebezpečí

Veškerá identifikovaná nebezpečí byla plně pokryta uplatněním všeobecně uznávaného Kodexu správné Praxe. Proces řízení rizik lze omezit v souladu s bodem 2.3.8 příl. I **NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 402/2013**. Výběr zásady přijatelnosti rizik je odpovídající realizované technické změně.

3.3.2.2. Posouzení specifikace bezpečnostních opatření a následných bezpečnostních požadavků v souvislosti se zvolenými zásadami přijatelnosti rizik

Výběr a specifikované bezpečnostní opatření jsou odpovídající. Všechna rizika jsou usměrňována podle kodexu správné praxe

3.3.2.3. Posouzení porovnání akceptovatelných rizik s kritérii přijatelnosti

Uplatněný Kodex správné praxe pokrývá veškerá identifikovaná nebezpečí, tj. rizika jsou považována za přijatelná. Soubor identifikovaných nebezpečí posuzovatel považuje za úplný a způsob usměrnění nebezpečí za správný, akceptovatelný a provedený v souladu s nařízením.

Posouzení shody s bezpečnostními požadavky

V rámci procesu aplikace řízení rizik dle (EU) 402/2013, byly vytvořeny záznamy o nebezpečí, v rámci kterých, je prokazována shoda s bezpečnostními požadavky.

3.4. Seznam přezkoumaných dokumentů

Záznamy o nebezpečí obsaženy v dokumentu včetně samotného dokumentu:

Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013 projektu „Lipník n. B. – Drahotuše, BC“.

Projektová dokumentace:

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Legionářská 1085/8

779 00 Olomouc

IČ: 64610357

Hlavní inženýr projektu: Ing. Ladislav Dorazil, č. autorizace 1201564

4. Zjištění – nesoulady

V rámci změny jsou plněny všechny předepsané činnosti v souvislosti s bezpečnostními předpisy.

5. Závěr

Konstatuji, že na základě nezávislého posouzení byla u návrhu změny prokázána shoda s bezpečnostními požadavky. Proces požadovaný Nařízením (EU) č. 402/2013 byl dodržen.



24. 9. 2020

Datum

Osoba oprávněna k podepsání zprávy o posouzení bezpečnosti Ing. Dalibor Alter