

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A
REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

BEZPEČNOST V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Autor práce: Michaela Hronovská

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2020

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Michaela Hronovská

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Bezpečnost v železniční dopravě

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Rail Transport Security

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií



Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): leden 2019

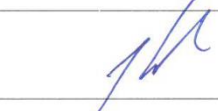


Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem je zhodnotit současný stav zajištění bezpečnosti cestujících a zaměstnanců v prostorách a ve vlacích Českých drah a také stav ochrany majetku společnosti pomocí externí bezpečnostní agentury.

Dílčím cílem je charakterizovat předpisy řešící oblast bezpečnosti a charakterizovat nejčastější porušení bezpečnosti (přestupková a trestná činnost na železnici).

Student: Michaela Hronovská	9.1.2019	
Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.	24.4.2019	

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	29.4.2019	
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	2.5.19	
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	2.5.2019	



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce – v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS a v tištěné podobě knihovnou VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

HRONOVSKÁ, M. *Bezpečnost v železniční dopravě: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2020. 55 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: České dráhy, bezpečnost ve vlaku, bezpečnostní agentura, železnice

V bakalářské práci je řešena problematika zajištění bezpečnosti v železniční dopravě na území České republiky. Hlavním cílem je zhodnotit současný stav zajištění bezpečnosti cestujících a zaměstnanců v prostorách a ve vlacích Českých drah a rovněž stav ochrany majetku společnosti pomocí externí bezpečnostní agentury. Vedlejším cílem je charakterizace předpisů řešících oblast bezpečnosti a charakterizace nejčastějších porušení bezpečnosti.

V praktické části je uvedena analýza výsledků dotazníkového šetření. Cílem tohoto šetření bylo zjistit, zda se cestující při jízdách vlakem cítí bezpečně. Následně byla provedena analýza vývoje bezpečnostních incidentů a škod za uplynulé tři roky.

V práci je též část věnována tématu, do jaké míry věnuje dopravce ČD úsilí pro zajištění bezpečnosti osob a jaké prostředky jsou vynakládány. Dopravce provádí pravidelné analýzy bezpečnostní situace i bezpečnostních incidentů a zavádí potřebná opatření.

ABSTRACT

HRONOVSKÁ, M. **Rail Transport Security**: Bachelor Thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2020. 55 p. Supervisor: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: Czech Railways, train safety, safety agency, railways

The bachelor thesis deals with the issue of ensuring safety in rail transport in the Czech Republic. The main objective is to assess the current state of ensuring the safety of passengers and employees on the premises and trains of Czech Railways, as well as the state of protection of the company's assets through an external security agency. The secondary objective is to characterize safety regulations and to characterize the most common security breaches.

In the practical part there is an analysis of the results of the questionnaire survey. The aim of this investigation was to determine whether passengers feel safe when travelling by train. Subsequently, the analysis of the development of security incidents and damage over the past three years was carried out.

The work also focuses on the extent to which Czech Railways carrier devotes efforts to ensure the safety of people and what funds are spent. The carrier accomplishes regular analyses of the security situation and security incidents and implements the necessary measures.

OBSAH

ÚVOD	9
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	10
2 HISTORIE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY.....	11
2.1 Historie železnice ve světě	11
2.2 Historie železnice v Čechách	11
2.3 Historie železnice v datech.....	12
2.4 Význam železnice.....	13
2.5 Současná železnice v České republice	13
3 BEZPEČNOST VE VLACÍCH V OKOLNÍCH ZEMÍCH.....	14
3.1 Zkoumané země	14
3.2 Dílčí shrnutí.....	18
3.3 Česká republika a Slovenská republika.....	19
4 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI VE SPOLEČNOSTI ČD	20
4.1 Charakteristika akciové společnosti České dráhy	21
4.2 Bezpečnostní politika ČD.....	22
4.2.1 Řízení bezpečnosti ČD	23
4.2.2 Odbor bezpečnosti.....	25
4.2.3 Shrnutí systému zajišťování bezpečnosti	26
4.3 Zajištění ochrany osob a majetku u ČD bezpečnostní agenturou.....	27
4.3.1 Bezpečnostní agentura SECURITAS ČR, s. r. o.....	28
4.3.2 Formy ostrahy	28
4.4 Oblasti zajištění bezpečnosti	29
4.4.1 Oblast bezpečnosti.....	30
4.4.2 Oblast krizového řízení	30

5	ANALÝZA STATISTIK BEZPEČNOSTÍCH INCIDENTŮ.....	32
6	REALIZACE A VYHODNOCENÍ VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ	35
6.1	Řízené rozhovory s pracovníky bezpečnostní agentury	35
6.2	Dotazníky pro cestující na téma bezpečnost ve vlacích	44
6.3	Diskuze	46
	ZÁVĚR.....	48
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	50
	SEZNAM ZKRATEK.....	52
	SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ	53
	PŘÍLOHY	54

ÚVOD

Bezpečnost v dopravě je jedním z předpokladů spokojenosti cestujících i zaměstnanců drah. Tato bakalářská práce je zaměřena na bezpečnost v železniční dopravě v České republice. Jedná se o téma, které je v dnešní době často diskutováno. Železniční doprava je v České republice využívána širokým spektrem obyvatelstva. Proto jsou zřízeny orgány a instituce, které dohlíží na její bezpečný provoz. Práce se detailněji soustřeďuje na akciovou společnost České dráhy, která je národním dopravcem a zároveň i největším dopravcem na železniční síti v České republice.

V práci je systematicky popsána železnice od svého historického vývoje až po současnou podobu a problematiku. Zabývá se dokumenty a předpisy, ze kterých plynou práva a povinnosti v oblasti železniční bezpečnosti a mapuje zajištění bezpečnosti železničního provozu v okolních zemích.

Dále popisuje a zjišťuje problém výhodnosti zadávání bezpečnostní činnosti dodavatelské firmě a posuzuje i možnost zajistit bezpečnost z vlastních zdrojů organizace. Zároveň je zde popsána činnost bezpečnostních pracovníků firmy SECURITAS ČR a vyhodnocen stav zajištění bezpečnosti u Českých drah.

Téma práce je zvoleno s ohledem na působení autorky v železniční dopravě, kde čerpá mnoho praktických zkušeností a poznatků spojených se zajištěním bezpečnosti.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je komplexně zhodnotit proces zajišťování ochrany osob a majetku u národního dopravce ČD v návaznosti na služby poskytované dodavatelskou bezpečnostní agenturou a rovněž v návaznosti na vzrůstající objem služeb. Dílčím cílem je zhodnotit nejčastější bezpečnostní incidenty, vývoj výše škod a možnosti zlepšení zajištění bezpečnosti ve vlacích a prostorách ČD a charakterizovat dokumentaci řešící oblast bezpečnosti a krizového řízení.

Pro výzkumnou část práce je zvolena metoda anonymního dotazníkového šetření. Dotazník čítající 10 otázek je zaměřen na vnímání bezpečnosti ve vlacích ze strany cestujících. Respondenti jsou náhodně vybraní cestující v železničních stanicích Jihočeského a Plzeňského kraje, konkrétně v Plzni, Českých Budějovicích, Strakonících a Táboře. Celkem je osloveno 50 respondentů, všichni jsou osloveni osobně v halách a na nástupištích stanic. Z důvodu osobního kontaktu je návratnost dotazníku 100 %. Věkové rozmezí respondentů je od 15 do 63 let. Dotazníky nejsou předkládány dětem do 15 let, protože děti cestují většinou v doprovodu dospělých osob.

Další metodou pro zjištění stavu bezpečnosti je řízený rozhovor se čtyřmi zaměstnanci bezpečnostní agentury zajišťujícími ostrahu pro ČD v Jihočeském a Plzeňském kraji, kterým je položeno 12 konkrétních otázek týkajících se jejich práce při zajištění bezpečnosti. Jedná se o bezpečnostní pracovníky fyzické ostrahy v Českých Budějovicích a Táboře a o členy hlídek VOD České Budějovice a Plzeň. Dále pro zjištění výše a počtu škod je zvolena jejich analýza a porovnání za uplynulé tři roky, která vychází z centrálně evidovaných škod ČD.

2 HISTORIE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

2.1 Historie železnice ve světě

Lze uvést, že historie železnice ve světě „začala koněspřežkou“, ale to by nejspíše nebyla pravda. Začátek železniční dopravy má své kořeny mnohem dál v historii lidstva, protože člověk si dávno předtím začal uvědomovat potřebu dopravy a vytváření zprvu velmi jednoduchých, ale vývojem stále složitějších a dokonalejších podmínek pro ulehčení přepravy osob i nákladů.¹

Důležitým mezníkem v dějinách lidstva byl vynález parního stroje, který se stal nejen nebývalým zdrojem energie pro rozvoj výroby, ale za krátkou dobu i stále významnějším hnacím strojem parních lokomotiv na železnici. Parní lokomotiva, která stála u zrodu železnice, jí sloužila více než 150 let.

Železnice jako hromadná doprava osob i nákladů je vynálezem počátku 19. století. Od té doby se s každým rokem víc a víc zdokalovala. První parní lokomotiva byla Angličanem Richardem Trevithickem předvedena 21. února 1804 a za tři desetiletí na to již byly budovány celé tratě. Například první dálková železnice v Německu z Lipska do Drážďan byla uvedena do provozu 7. dubna 1839. Za dalších třicet let byla železnice provozována na celém evropském kontinentě. Rozmach železniční dopravy se nevyhnul ani americkému kontinentu. Dne 10. května 1869 byl zahájen provoz na transkontinentální americké železnici, která spojila dva světové oceány. Dějiny železnice však nekončily s 19. stoletím, naopak největší rozmach zaznamenala železniční doprava ve světě i u nás v první polovině století dvacátého.²

2.2 Historie železnice v Čechách

Dne 7. září 1824 bylo Františku Antonínu Gerstnerovi uděleno privilegium ke stavbě v té době nejdelší evropské kontinentální železnice z Českých Budějovic (od Vltavy) do Mauthausenu (na Dunaji) v celkové délce 114 kilometrů o úzkém rozchodu 1 106 mm. Samotná stavba byla zahájena 28. července 1825 u Netřebic. Stavba prvního úseku z Českých Budějovic do Leopoldschlagu pokračovala velmi rychle a podílelo se

¹ ANTONICKÝ, S. *Železniční provoz*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1983, 9 s.

² SCHREIER, P. *České železnice: zajímavosti, rarity, památky*. Praha: Mladá fronta, 201, s. 9-10. ISBN 978-80-204-2790-8.

na ní přes 4 000 dělníků. I když úsek nebyl ještě zcela dokončen, byl na něm zkušební provoz zahájen 7. září 1827, a to převážně převoz stavebního materiálu. V roce 1829 se při stavbě objevily technické komplikace, a proto stavební práce převzal mladý stavitel Mathias Schönerer, který celé dílo dovedl do zdárného konce. 1. srpna 1832 nastal slavnostní den, kdy byla zahájena pravidelná přeprava mezi Českými Budějovicemi a Lincem v celkové délce 129 kilometrů. Koněspřežní vlaky jezdily mezi Českými Budějovicemi a Lincem do roku 1871. Za tu dobu přepravily velké množství nákladu a osob. Období koňské železnice trvalo sice pouze 40 let, ale znamenalo zásadní zlom v přepravě.³ Významným mezníkem v železniční dopravě bylo zavedení elektrifikace. První elektrifikovanou tratí v tehdejší Rakousku-Uhersku, byla Křižíkova elektrická dráha, která 20. června 1903 spojila města Tábor a Bechyni.⁴

2.3 Historie železnice v datech

České dráhy jsou pokračovatelem více než 175 - leté tradice železniční dopravy na území Čech, Moravy a Slezska.

Chronologický vývoj lze popsat v těchto bodech:

- **1825** - zahájeny stavební práce na koněspřežné železnici v úseku České Budějovice – Kerschbaum
- **1832** - zahájena nákladní přeprava na první koněspřežné železnici v Evropě mezi Budějovicemi a Lincem
- **1836** - povolena pravidelná přeprava osob po koněspřežce
- **1845** - příjezd první parní lokomotivy do Prahy z Olomouce
- **1854** - po koněspřežné dráze přijela do Českých Budějovic první parní lokomotiva
- **1870** - z Českých Budějovic bylo možné jet až na nádraží do Vídně
- **1903** - zahájen provoz na první normálně rozchodné elektrifikované trati Tábor – Bechyně
- **1918** - vznik Československých státních drah (ČSD)
- **1937** - byly zřízeny Ozbrojené strážní oddíly železnic (OSOŽ)
- **1980** - pravidelný parní provoz na tratích ČSD byl definitivně ukončen
- **1993** - vznik Českých drah, s.o. po rozpadu ČSFR

³ BINDER, M., KAFKA, J., VIKTORA, J. *Železnice Českobudějovicka: od počátku po současnost*. České Budějovice: Karmášek s.r.o, 2018, s. 10-11. ISBN 978-80-87277-11-9.

⁴ KŘÍŽÍKOVÁ DRÁHA. *Pro větší zážitek z cest a výletů* [online]. Turistika.cz: 2020 [cit. 29.01.2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.turistika.cz/mista/krizikova-draha/detail>>.

- **2003** - vznik společnosti České dráhy, a.s. (ČD)
- **2005** - ČD, a.s. obhájily své exkluzivní postavení mezi 10 největšími evropskými železničními společnostmi
- **2007** - vznik samostatné dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s.
- **2017** - ČD, a.s. získaly titul národní dopravce.⁵

2.4 Význam železnice

V období svého založení měla železnice obrovský význam pro domácí i mezinárodní hospodářský rozvoj. Přinášela práci, prosperitu a ekonomický rozmach, technický pokrok, zvyšovala obranyschopnost států a pomáhala vyhrávat války, zkracovala vzdálenosti, spojovala národy, země i světadíly. Železniční doprava ve svých počátcích byla odvětvím, které nemělo konkurenci. V současné době je železniční síť v ČR dostatečně hustá, železniční doprava je dostupná, avšak v kvalitě českých tratí a koneckonců i železničních vozidel je řada nedostatků.⁶

2.5 Současná železnice v České republice

Železnice v České republice je důležitou součástí českého hospodářství. Zároveň je i součástí evropského železničního systému. Tím má pozitivní dopad na zahraniční obchod, a to nejen v rámci EU. Železnice je mnohem bezpečnější než silniční doprava a je ekologickou formou dopravy, neboť produkuje výrazně méně znečištění než jiné druhy dopravy. Osobní železniční doprava je konkurenceschopnou dopravou s napojením na většinu metropolí v sousedních zemích, čímž mimo jiné výrazně podporuje cestovní ruch.

Železnice je příjemcem evropských dotací, které využívá ke zkvalitnění železničního vozového parku a infrastruktury. Podporuje rozvoj nových technologií a inovací v rámci tradičních českých odvětví navázaných na železnici. Tato odvětví jsou rostoucí a stále více exportně orientovaná, což výrazně podporuje zaměstnanost. EU výrazně podporuje železnici jako udržitelný druh dopravy.⁷

⁵ ČESKÉ DRÁHY. *Historie v datech* [online]. České dráhy: 2020 [cit. 11.02.2020]. Dostupné z WWW:< <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/fistorie-v-datech/-702/>>.

⁶ HLAVÁČKA, M. *Železnice Čech, Moravy a Slezska*. Praha: NN III, 1995, s. 3 ISBN 80-900962-8-X.

⁷DELOITTE TEAM. *České železnice konkurenceschopná doprava pro 21. století*. Praha: Deloitte Česká republika, 2014, s. 4-5. ISBN 978-80-260-8163-0.

3 BEZPEČNOST VE VLACÍCH V OKOLNÍCH ZEMÍCH

Pro analýzu bezpečnosti železniční dopravy bylo vybráno celkem 10 států v Evropě a byla vytvořena komparace se zbytkem světa. Konkrétně se jedná o Německo, Francii, Velkou Británii, Švýcarsko, Itálii, Polsko, Ukrajinu, Rumunsko, Rusko a Švédsko. Americký kontinent zastupují USA a Kanada a asijský Čína, Indie a Japonsko. Do analýzy byla navíc zapracována ještě Jihoafrická republika a Austrálie. Na závěr této kapitoly je provedeno porovnání zajištění bezpečnosti na železnici mezi ČR a nejbližším sousedním státem, a to Slovenskou republikou.

3.1 Zkoumané země

Obr. 1: Mapa zkoumaných zemí⁸



Německo

V roce 2006 založily DB svou dceřinou společnost DB Security, která se zabývá ostrahou majetku na železnici a to tak, že střeží jak stacionární objekty, tak i vlaky jako vlakový doprovod. Vedlejší činností je i zabezpečení objektů pro jiné subjekty. Sídlo

⁸ Vlastní zdroj.

společnosti je v Berlíně a její zaměstnanci jsou v pracovním poměru k DB. Policie se děním na železnici zabývá prostřednictvím oddělení železniční a cizinecké policie.

Francie

Bezpečnost na francouzských železnicích je zajišťována pomocí složky SNCF. Nejedná se však o policii ve smyslu, jak ji známe, nýbrž o ozbrojenou stráž železnice. Tato složka byla založena v roce 1989 a její příslušníci jsou v zaměstnaneckém poměru. Disponují stejnými pravomocemi jako policie, ale pouze při zajišťování bezpečnosti na železnici. Navíc mohou tyto složky díky rozšířeným pravomocem kontrolovat jízdenky, vylučovat cestující z přepravy atd. Její příslušníci jsou vybaveni revolverem nebo pistolí a k další výbavě patří obušek, teleskop, pouta, slzný sprej a taktická vesta. V současné době je pro její příslušníky postavené nové výcvikové středisko a výcvik trvá cca 6 měsíců.

Velká Británie

Britská transportní policie je součástí dopravní policie, která má však na starosti pouze železnici a metro v Londýně. Tato složka je z 95 % financována britskou železnicí a londýnským metrem. Z tohoto důvodu se může plně věnovat pouze této oblasti činnosti. V rámci této složky pracuje v celé Velké Británii přibližně 4 500 příslušníků. Británie je obecně známá používáním největšího množství kamer, proto každá železniční stanice je vybavena kvalitním kamerovým systémem.

Švýcarsko

Švýcarsko ve své historii nikdy samostatnou železniční policii nemělo, protože všichni zaměstnanci železnice mají omezené policejní pravomoci nazývané „Bahnpolizei“. Nicméně, vzhledem k zavedení vlaků bez průvodčích, kriminalita ve vlacích vzrostla, proto federální společnost musela vyškolit strojvedoucí osobních vlaků k zajištění bezpečnosti, a ještě posílit jejich pravomoci. Od roku 2002 je na švýcarských železnicích bezpečnost zajišťována i prostřednictvím soukromé bezpečnostní agentury Securitrans, která chrání švýcarské vlaky, cestující, železniční majetek a zaměstnance. Bezpečnostní pracovníci se každé dva roky účastní školení na Policejní akademii, kde obdrží potřebný certifikát. Tito pracovníci nenosí střelné zbraně na palubě vlaků, ale jsou vyzbrojeni obušky, pepřovým sprejem a pouty.

Itálie

Bezpečnost na italské železnici zajišťuje agentura Ferrovie dello Stato, která operuje v celém drážním provozu, od vyšetřování dopravních nehod, přes trestnou činnost zaměstnanců až po jejich bezpečnost. Na zajištění bezpečnosti stacionárních objektů využívají v Itálii nezávislé bezpečnostní agentury. Pocit bezpečí by měla podporovat železniční policie, která jezdí převážně ve vlacích.

Polsko

V Polsku setrvává stejná situace, která byla donedávna i v České republice. Neexistuje zde centralizovaná ostraha a bezpečnost zajišťuje 50 externích společností, zejména na stacionárních objektech. Cestující ve vlacích jsou doprovázeni především železniční policií, která sídlí ve Varšavě. Dle dostupných informací Polsko uvažuje o zavedení centrální ostrahy železnice po vzoru ČR.

Ukrajina

Na Ukrajině působí ozbrojená stráž železniční dopravy, která spadá pod ministerstvo dopravy. Její příslušníci ochraňují nejen stacionární objekty, ale stejně tak i vlaky osobní a nákladní dopravy. Mezi hlavní úkoly ostrahy patří i převozy drahého a nebezpečného zboží. Železniční policie na Ukrajině nebyla zřízena, ale o to vyšší je počet příslušníků ozbrojené stráže. Policie působí hlavně ve vlacích v příhraničních oblastech, kde kontroluje přepravu zboží a cestujících.

Rumunsko

Velké problémy s kriminalitou řešily v minulosti rumunské dráhy tím, že se podílely na financování železniční policie. Dalším opatřením bylo vypsání veřejného výběrového řízení a přijetí bezpečnostní agentury, která zabezpečuje zejména vlakové spoje. Výběrové řízení vyhrála rumunská bezpečnostní agentura CONSTANT, jejíž další úlohou je střežení stacionárních budov. Bezpečnost na železnici výrazně podporuje i rumunská policie. Po přijetí těchto opatření se nápad trestné činnosti na železnici znatelně snížil.

Rusko

V Rusku bezpečnost na železnici zajišťuje pouze železniční policie, která střeží jak vlaky při jízdě, tak stacionární objekty. Bezpečnostní agentury ke střežení železnice nejsou vůbec využívány. Železniční policie v Rusku byla založena v roce 1867,

v současné době sídlící v Moskvě. Na bezpečnost železniční dopravy je kladena zvýšená pozornost i kvůli teroristickým útokům na železnici, které jsou v Rusku poměrně časté.

Švédsko

Díky vysokému morálnímu kreditu je kriminalita na železnici v severských zemích zanedbatelná, proto jsou pouze velké železniční stanice obsazeny pracovníky bezpečnostních agentur. Švédská železniční společnost SJ klade důraz na IT zabezpečení z důvodu častého falšování jízdních dokladů. Železniční policie zde není.

USA

Policisté železniční policie v USA jsou certifikovaní policisté, kteří mají stejné pravomoci jako státní policisté, ale jen na úseku železnice a ve státě, kde činnost vykonávají nebo ve státě, ve kterém železniční dopravce vlastní majetek. Tito policisté pracují v souladu s předpisy vydanými americkým ministerstvem dopravy.

Kanada

V Kanadě je za všechny aspekty železniční bezpečnosti odpovědná Canadian Pacific Police Service (CPPS). Jsou to řádně jmenovaní a ozbrojení federální policisté, kteří zajišťují bezpečnost prostřednictvím federálního zákona o bezpečnosti železnic. Tito policisté mají veškeré pravomoci běžného policisty při ochraně cestujících a majetku ve vlastnictví nebo spravování železniční společnosti.

Čínská lidová republika

V Číně je vlastníkem velké železniční sítě ministerstvo železnic, které řídí všechny bezpečnostní akce na železnici a provozuje masivní policejní síly poskytující bezpečnostní služby v hlavních železničních uzlech a stanicích.

Indie

Indická Railway Protection Force (RPF) je střežena Central Armed Police Force o síle asi 65 000 zaměstnanců. Mezi její hlavní povinnosti patří ochrana a zabezpečení železničního majetku, prostor a dále ochrana samotných cestujících a jejich majetku.

Japonsko

Společnost Kintetsu, která zajišťuje vnitrostátní železniční přepravu, pro svou potřebu v roce 2008 založila oddělení zabývající se ostrahou vlaků. Jedná se v podstatě o stevardy zajišťující rychlejší odbavení a prodej jízdenek, kteří mají i zvýšené bezpečnostní pravomoci. Na nádražích se pohybuje v rámci služby i japonská policie, ale klasická železniční policie zde neexistuje. Japonsko je zemí, kde se dbá na morálku, proto nejsou trestné činy na železnici tolik běžné. Díky technologické vyspělosti jsou všechny vlaky osazeny kamerovými systémy se záznamem.

Jihoafrická republika

V posledních letech se v JAR velmi zvýšila bezpečnost cestujících na železnici, a to jak z pohledu trestné činnosti, tak i nehod. V minulosti nebyly ničím zvláštním vraždy a znásilnění ve vlacích. Na základě těchto událostí železniční odbory podaly žádost, aby vláda navýšila rozpočet na bezpečnost železniční dopravy. Vláda výrazně zvýšila financování bezpečnosti. Následně byly najaty bezpečnostní agentury a podpořeny i policejní složky. Od tohoto opatření se bezpečnost velice zlepšila, ale i nadále zůstává cestování vlakem v JAR jedním z nejnebezpečnějších.

Austrálie

V Austrálii v roce 2008 vznikl úřad pro bezpečnost na železnici. Mezi hlavní úkoly tohoto úřadu patří vyšetřování nehod, trestných činů páchaných zaměstnanci a trestných činů ke škodě železnice. Zaměstnanci tohoto úřadu mají posílené pravomoci, mohou nosit zbraň, kontrolovat jízdní doklady, vylučovat cestující z přepravy, vypisovat pokuty atd.⁹

3.2 Dílčí shrnutí

Po prostudování systému zajištění bezpečnosti na železnici ve výše uvedených zemích je zřejmé, že bezpečnost se ve velké míře odvíjí od kultury dané země. V zemích s vyšším morálním kreditem obyvatel nemusí být bezpečnosti věnována taková pozornost jako v jiných zemích.

Ukazatelem může být, které ze zkoumaných zemí mají železniční policii. Jedná se v podstatě o všechny země kromě Švédska, Švýcarska, Japonska a Austrálie. Některé

⁹ PROCHÁZKA D. *Analýza bezpečnosti železniční dopravy vybraných zemí světa* [prezentace], Praha: 2011, 5-25.

země mají bezpečnost na železnici zajištěnu naopak pouze policií, např. Rusko, Velká Británie, Čína a Indie. Další země jako je např. Švýcarsko, Francie Japonsko a Austrálie nemají oporu v policii a železniční společnosti jsou nuceny zajišťovat bezpečnost pouze vlastními silami, a to nejčastěji zvýšením pravomocí vlastních zaměstnanců.

3.3 Česká republika a Slovenská republika

Na území společného československého státu působila železniční policie v různých podobách a pod různými názvy již od roku 1935. Nejprve to byly Ozbrojené stráže ochrany železnic (OSOŽ). Po 2. světové válce prováděla ostrahu na železnici Pátrací služba železniční ostrahy Sboru národní bezpečnosti (SNB). Od roku 1953 začaly fungovat útvary Veřejné bezpečnosti na železnici (VBŽ). V roce 1964 byly zřízeny útvary Ozbrojené ochrany železnic (OOŽ), které byly v roce 1974 reorganizovány na Sbor ozbrojené ochrany železnic (SOOŽ). Následně byla v roce 1992 zřízena Federální železniční policie (FŽP), která fungovala necelý rok do rozpadu ČSFR.

V České republice od roku 1994 působila Železniční policie ČR jako Služba železniční policie. V roce 2006 byla organizačně sloučena s pořádkovou policií. K úkolům oddělení železniční policie a doprovodu vlaků PČR patřilo zejména zajišťování veřejného pořádku na železnici, ochrana bezpečnosti osob a majetku v železniční dopravě, odhalování trestných činů a přestupků spáchaných v železniční dopravě, provádění doprovodu vlaků osobní i nákladní přepravy a pátrání po osobách a věcech. Česká železniční policie byla zrušena k 1. červenci 2012.

Slovenská republika se po zániku ČSFR po 31. prosinci 1992 vydala na poli železniční bezpečnosti jinou cestou. V roce 1996 vznikla přetransformováním části FŽP na území SR Železniční policie Slovenské republiky, která nejprve patřila do kompetence Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací SR a od roku 2009 byla organizační složkou Ministerstva vnitra SR. Je to ozbrojený bezpečnostní sbor, který zabezpečuje ochranu železniční dopravy, veřejný pořádek, bezpečnost osob a majetku v obvodu železničních drah na celém území republiky.¹⁰

¹⁰ ŽELEZNIČNÁ POLÍCIA. *Ministerstvo vnútra SR - Polícia Slovenskej republiky* [online]. Ministerstvo vnútra 2020 [cit. 09.03.2020]. Dostupné z WWW: < <https://www.minv.sk/?zeleznicna-policia-1> >.

4 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI VE SPOLEČNOSTI ČD

V České republice tvoří železnice páteř dopravního systému a hraje klíčovou roli pro dopravní obslužnost země. Celková délka tratí dosahuje 9 560 km, což z ní tvoří jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě v přepočtu na obyvatele. Z toho je 20 % tratí vícekolejných a 34 % elektrifikovaných. V kontextu dopravní politiky EU je hustá železniční síť výhodou. V rámci své politiky EU volá po zachování stávající hustoty železniční sítě. Osobní doprava má předpoklady pro další nárůst přeprav, a to nejen v rámci příměstské dopravy. Hlavní železniční síť se skládá ze čtyř národních tranzitních koridorů napojených na celoevropskou koridorovou síť. Mimoto vedou přes území ČR tři evropské železniční nákladní koridory (z celkových devíti v Evropě).

V posledních letech dochází k pozvolnému růstu jak počtu cestujících, tak i průměrné přepravní vzdálenosti. Hlavními důvody pro tento rozvoj jsou mimo jiné rostoucí kvalita vozového parku, postupné zlepšování služeb dopravců a ekonomické důvody na straně cestujících. Železniční doprava je velmi často využívána jako páteřní síť v rámci příměstské dopravy. Protože je většina osobní železniční dopravy provozována se ztrátou (stejně jako např. regionální autobusová doprava), tak u dálkové dopravy stát a u regionální dopravy kraje přisívají dopravcům na úhradu této prokazatelné ztráty. Nicméně v mezinárodním srovnání jsou úhrady v ČR v přepočtu na jeden vlakokilometr nižší než ve většině sousedních zemí.¹¹

Na železniční síť, s níž v ČR hospodaří státní organizace Správa železnic, jsou kladeny stále vyšší požadavky z hlediska rychlosti, kapacity a komfortu pro cestující. Tyto požadavky Správa železnic průběžně naplňuje prostřednictvím řady investičních akcí, jako jsou mimo staveb velkého rozsahu (např. výstavby tratí III. a IV. tranzitního železničního koridoru, modernizace významných železničních uzlů a traťových úseků) zejména rekonstrukce menších stanic, mostů, tunelů, napájecích a spínacích stanic, rekonstrukce nástupišť nebo budování nových podchodů. Samotná příprava staveb je velmi komplexní proces, který trvá většinou několik let. Existují stavby, kde se podaří

¹¹ DELOITTE TEAM. *Česká konkurenceschopná doprava pro 21. století*. [Praha]: Deloitte Česká republika, [2014]. s. 6. ISBN 978-80-260-8163-0.

zahájit realizaci do jednoho roku, a na druhou stranu i případy (naštěstí jich není mnoho), kdy příprava trvá i 15 let.¹²

V současné době na železnici působí kromě ČD ještě několik nových dopravců, a to nejen v komerční, ale od GVD 2019/2020 i v závazkové dopravě, tedy na spojích, které platí ministerstvo dopravy či jednotlivé kraje. Mezi nejvýznamnější nové dopravce patří zejména Arriva, Leo Express, RegioJet, Die Länderbahn (DLB), GW Train a AŽD Praha. Jedná se o dopravce, kteří (s výjimkou AŽD) na některých tratích střídají České dráhy. Většinu výkonů alternativní dopravci (někdy nesprávně označovaní jako soukromí, což ale v případě Arrivy a DLB neplatí) získali v poptávkových řízeních, kdy rozhodovala zejména cena služby. Nově mají dopravci u jednotlivých objednatelů prakticky shodné smluvní podmínky, a to zejména v oblasti kvality svých služeb a sankcí za její nedodržení. České dráhy touto změnou přišly zhruba o pět procent výkonů, stále jsou však na české železnici s počtem 14,5 tisíc zaměstnanců dominantním dopravcem.

4.1 Charakteristika akciové společnosti České dráhy

Akciová společnost České dráhy vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona 77/2002 Sb. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace České dráhy.¹³

Transformací státní organizace České dráhy vznikly tři nástupnické organizace:

- Akciová společnost České dráhy, která poskytuje služby v osobní a nákladní dopravě a zabezpečuje provozuschopnost železniční dopravní cesty.
- Státní organizace Správa železniční dopravní cesty, která hospodář s majetkem státu a mimo jiné poskytuje železničním dopravcům přístup na dopravní cestu a zabezpečuje modernizaci dopravní infrastruktury (od 1. 1. 2020 je SŽDC přejmenovaná na Správa železnic, státní organizace).
- Drážní inspekce jako organizační složka určená pro zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí.

¹² HOFHANZL,P., PŘIBYLOVÁ, S., STOKLASA, J. *Významné investiční akce - Správa železniční dopravní cesty*. Praha: Roadmedia, 2018, s. 4-5.

¹³ ČESKO. Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In: Česká republika, 2002.

ČD zůstaly provozovatelem (nikoliv však vlastníkem) všech celostátních a většiny regionálních drah až do 1. července 2008, kdy tato činnost přešla rovněž do kompetence SŽDC.¹⁴

Skupinu České dráhy tvoří k 1. 9. 2019 akciová společnost České dráhy a 13 dceřiných společností, z nichž největší je ČD Cargo, a.s. zajišťující nákladní dopravu. Skupina ČD patří se svými téměř 24 tisíci zaměstnanci mezi největší zaměstnavatele v ČR. Úlohou ČD je zabezpečit dopravní obslužnost dostupnou širokému spektru zákazníků, geograficky pokrývající celé území ČR s přesahem do sousedních států a zajišťující síťové propojení, a to za ekonomicky výhodných podmínek pro stát i zákazníky.

Počty cestujících ve vlacích ČD již 10 let rostou. Dlouhodobý růstový trend podporují zejména investice do vozidel a zlepšování služeb. ČD se systematicky snaží svůj servis zkvalitňovat. Investiční plán ČD počítá s tím, že v příštích pěti letech dojde k nákupu dalších nových vozidel za zhruba 40 miliard korun. V roce 2019 ČD přepravily více než 182 milionů cestujících, což představuje meziroční nárůst o 3 miliony cestujících. Vedle toho rostly i přepravní výkony, cestující totiž stále častěji jezdí vlaky na delší vzdálenosti. Přepravní výkon vzrostl o 5,6 % a průměrná vzdálenost, kterou zákazníci ve vlacích ČD ujedou, je už téměř 48 km. K nárůstu počtu cestujících na železnici přispěly také státní slevy pro studenty a důchodce zavedené v roce 2019, za něž ČD dostaly dosud přes 3,2 miliardy korun. Největší zájem o přepravu vlaky ČD je evidován tradičně v příměstské dopravě a také na klíčových dálkových linkách. Přes 7 tisíc spojů ČD denně obsloužilo v roce 2019 nejen většinu sídel v ČR, ale spojily ČR se všemi okolními státy, Maďarskem a Švýcarskem.¹⁵

4.2 Bezpečnostní politika ČD

České dráhy považují za nezbytné řešit ochranu společnosti, jejích zákazníků, zaměstnanců a aktiv, komplexním bezpečnostním systémem, který je vybudován na základě požadavků zákonných norem a vnitřních bezpečnostních norem ČD. Základní normou je dokument Bezpečnostní politika ČD, kterou dále rozšiřují a upřesňují

¹⁴ ČESKÉ DRÁHY. *Historie* [online]. České dráhy, 2008–2020 [cit. 11.02.2020]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>>.

¹⁵ ČESKÉ DRÁHY. *Výroční zpráva Skupiny České dráhy* [online]. České dráhy: 2018 [cit.2020-01-23]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financi-zpravy/vyrocnizpravy/vyrocnizprava_1.pdf>.

Bezpečnostní řád ČD a z něj vyplývající jednotlivá bezpečnostní opatření. Prohlášením své bezpečnostní politiky vyjadřují ČD vůli a odpovědnost nastavit a udržovat základní bezpečnostní standardy pro ochranu společnosti před bezpečnostními riziky napříč celou společností, všemi oblastmi jejího působení a s tím souvisejícími činnostmi. Bezpečnostní politika je plně podporována vedením společnosti a je závazná pro všechny zaměstnance ČD.

Vedení společnosti ČD, společně se svými zaměstnanci, se zavazuje:

- Na základě prováděných analýz rizik vyhodnocovat zjištěná rizika a zavádět doporučená bezpečnostní opatření k eliminaci nebo minimalizaci těchto rizik.
- Přijímat kroky vedoucí k zajištění vysoké úrovně bezpečnosti zákazníků, zaměstnanců a aktiv společnosti.
- Udržovat trvale vysokou připravenost společnosti k efektivnímu řešení bezpečnostních hrozeb, nastalých mimořádných událostí nebo krizových situací a kontinuálně zlepšovat bezpečnostní a krizové plánování a řízení.
- Delegovat odpovědnost za oblast bezpečnosti všem zaměstnancům společnosti v rozsahu jejich pracovního zařazení a udržovat vysokou úroveň jejich odborné připravenosti zajištěním vhodného způsobu bezpečnostního vzdělávání.
- Vyžadovat dodržování všech zákonných norem a vnitřních bezpečnostních norem ČD.
- Zachovávat zásadu, že bezpečnostní opatření musí být koncipována tak, aby při zachování jejich účelu a efektivity představovala co nejmenší omezení pro zákazníky společnosti a měla co nejmenší negativní dopad na chod společnosti.¹⁶

4.2.1 Řízení bezpečnosti ČD

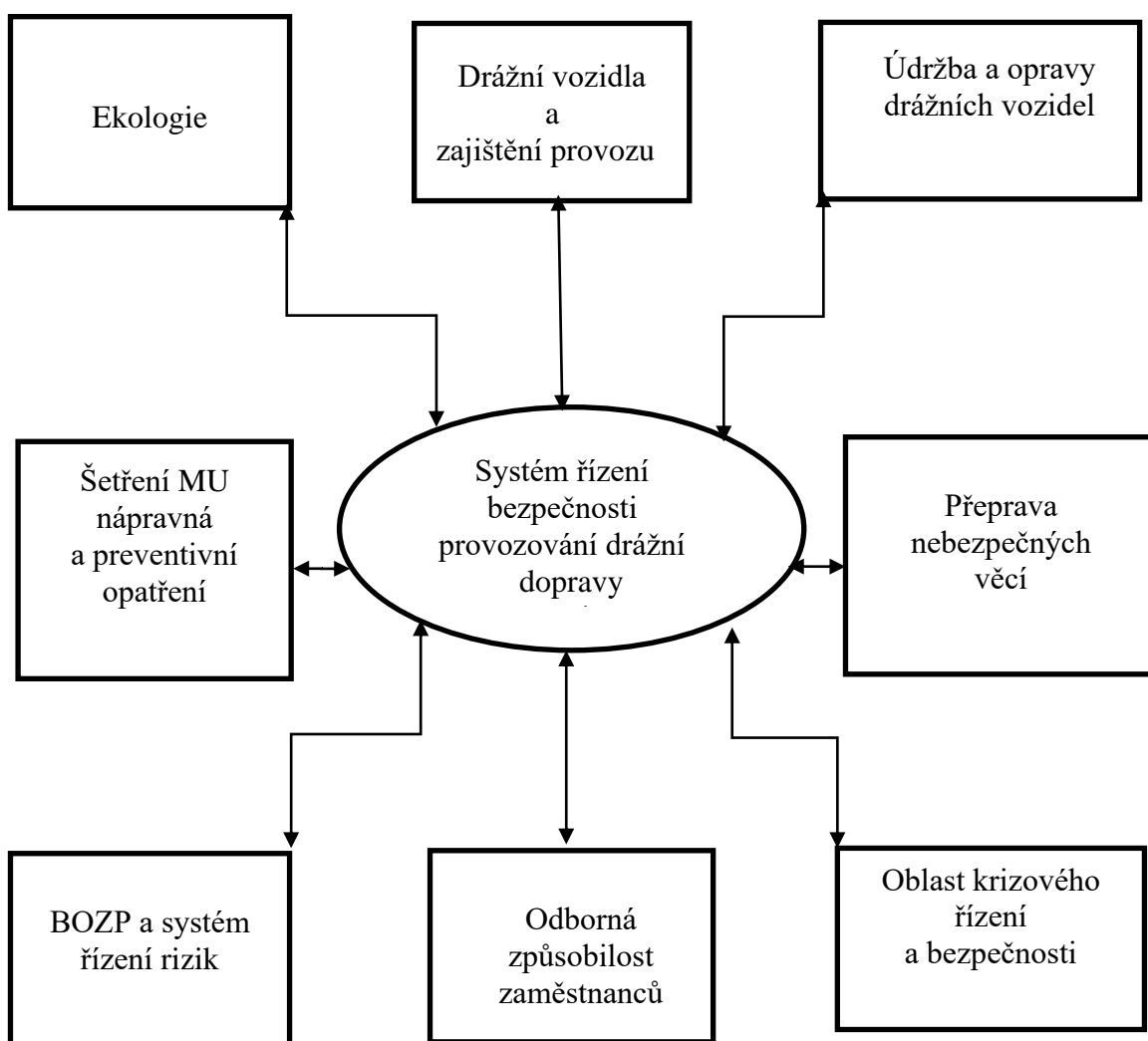
Řízení bezpečnosti je u ČD vrcholově zajišťováno nejvyšším managementem společnosti, výkonné řízení je platnou organizační strukturou přeneseno na všechny úrovně řízení. Řídící dokumenty jsou rozpracovány do interních předpisů a směrnic. Obecným bezpečnostním cílem ČD je poskytovat bezpečné, spolehlivé a ekologické služby v železniční dopravě. Stanovení bezpečnostních cílů u ČD vychází nejen z rozboru mimořádných událostí, ale také z analýzy jejich předchozího a očekávaného vývoje. Nezanedbatelnou roli sehrává také zavedený systém řízení rizik. Rozdělení

¹⁶ ČESKÉ DRÁHY. *Bezpečnostní politika* [online]. České dráhy, a.s.:2020 [cit.2020-02-25]. Dostupné z WWW:< <https://izamportal.cd.cz/Aplikace/izamportal/pdata.nsf> >

odpovědností a kompetencí orgánů ČD v rámci organizace systému řízení rizik je definováno Bezpečnostní politikou, Politikou kvality a BOZP. Organizační struktura systému řízení rizik se skládá ze tří úrovní: dohledové (plní Dozorčí rada), řídicí (plní Představenstvo) a výkonné (plní vlastníci a analytici rizik).¹⁷

Systém bezpečnosti je u ČD zajišťován ve všech oblastech činností, do kterých provozování drážní dopravy zasahuje. Tato skutečnost je patrna z obr. č. 2.

Obr. 2: Systém řízení bezpečnosti provozování drážní dopravy¹⁸



¹⁷ ČESKÉ DRÁHY. *Manuál systému zajišťování bezpečnosti* [online]. České dráhy, a.s.: 2019 [cit.2020-01-23]. Dostupné z WWW: < <https://zamportal.cd.cz/Aplikace/normis/normisdks.nsf/xpSearch.xsp> >.

¹⁸ Vlastní zdroj.

U ČD jsou stanoveny mimo jiné následující bezpečnostní cíle:

- zajišťovat bezpečnou přepravu osob;
- pokračovat ve spolupráci s PČR, případně rozšířit činnost bezpečnostních agentur v režii ČD v oblasti doprovodu zájmových vlaků;
- připravovat a realizovat zvláštní organizační opatření při přepravě specifických skupin cestujících;
- zabezpečovat ochranu osob a majetku v souvislosti s provozovanou železniční dopravou;
- zajišťovat ochranu informačních aktiv;
- zajišťovat bezpečnost informačních systémů a technologií;
- zajišťovat personální bezpečnost a ochranu osobních údajů;
- zajišťovat ochranu životního prostředí;
- zajišťovat požární bezpečnost;
- zajišťovat BOZP.¹⁹

4.2.2 Odbor bezpečnosti

Oblast krizového řízení a bezpečnosti u ČD zajišťuje Odbor bezpečnosti (O 30 GŘ). Jeho základním posláním je zajišťovat komplexní řízení a koordinaci činností v rámci ČD na úseku ochrany utajovaných informací, požární ochrany, krizového plánování, ochrany majetku a osob a v oblasti kybernetické a informační bezpečnosti.

V působnosti odboru je:

- vytvářet a aktualizovat Bezpečnostní politiku ČD a stanovovat strategické cíle v oblasti bezpečnosti ČD, komplexně zabezpečovat úkoly na úseku bezpečnosti osob, majetku a informací v součinnosti s útvary GŘ ČD a OS ČD, zpracovávat metodické pokyny pro oblast bezpečnosti;
- koordinovat, řídit, nasazovat a kontrolovat činnost bezpečnostních agentur působících v objektech a vlacích ČD;
- v součinnosti s příslušnými orgány PČR, Městskou policií a Celní správou vytvářet předpoklady k systémovému zajišťování bezpečnosti a pořádku na železnici, ochrany majetku, zaměstnanců a zákazníků ČD;

¹⁹ ČESKÉ DRÁHY. *Bezpečnostní řád Českých drah, a.s.* Praha: 2010, 6 a 12 s.

- provádět pravidelnou analýzu bezpečnostních incidentů a provádět nápravná opatření k zamezení jejich opakování;
- spolupracovat se zahraničními partnery v oblasti bezpečnosti;
- zabezpečovat povinnosti a úkoly v oblasti požární ochrany, kybernetické a informační bezpečnosti dat, ochrany informací a osobních údajů a ochrany utajovaných informací v ČD dle platných zákonů;
- komplexně zajišťovat a plnit úkoly spojené s připraveností ČD pro řešení nevojenských a vojenských krizových stavů v souladu s platnými zákony a předpisy a zajišťovat kontrolu jejich zabezpečení u OS ČD;
- být hlavní kontaktní subjekt pro Národní bezpečnostní úřad a Národní úřad pro kybernetickou a informační bezpečnost za ČD.²⁰

4.2.3 Shrnutí systému zajišťování bezpečnosti

Železniční doprava patří k nejbezpečnějším druhům dopravy. Je však nutné velmi důsledně uplatňovat politiku přísných bezpečnostních nároků na všechny subjekty, které se na železniční dopravě podílejí. V současné době, kdy se začíná naplňovat liberalizace přístupů jednotlivých dopravců na evropskou železniční síť, je potřebné problematice bezpečnosti železniční dopravy věnovat maximální pozornost. Národní železnice, které měly až dosud výsadní postavení při provozování dráhy a drážní dopravy musí počítat s konkurencí v rámci železniční dopravy. Tato situace však nesmí vést ke snížení bezpečnostní úrovně na železnici.

ČD mají ambici stát se hlavním koordinátorem v komunikaci mezi bezpečnostními experty dopravců z okolních zemí a příslušníky policie a současně i koordinátorem bezpečnosti na mezinárodních vlacích do Polska, na Slovensko a do Maďarska. V souladu s tímto záměrem uspořádaly ČD začátkem října 2019 mezinárodní bezpečnostní konferenci, kterou organizoval Odbor bezpečnosti ČD a zúčastnili se jí specialisté na bezpečnost polského dopravce PKP Intercity, slovenského ZSSK, Policie ČR a SR a další. Konference měla přispět k prohloubení kontaktů mezi osobami odpovědnými za bezpečnost ve vlacích v rámci České republiky a vybraných sousedních zemí, umožnit výměnu aktuálních informací, nastavit přímou a rychlou vzájemnou komunikaci a dojednat společný postup při střežení ve vlacích. *„Cílem setkání bylo především hlubší propojení dopravce se zahraničními kolegy, výměna*

²⁰ ČESKÉ DRÁHY. *Organizační řád generálního ředitelství* [online]. České dráhy, a.s.: 2019 [cit.2020-01-23]. Dostupné z WWW:< <https://izamportal.cd.cz/Aplikace/izamportal/pdata.nsf> >.

aktuálních informací o trestné činnosti, návrhy a přijetí nových bezpečnostních opatření, nastavení vzájemné komunikace tak, aby v případě možných bezpečnostních incidentů spolu dokázaly jednotlivé strany rychle a efektivně komunikovat a přijímat taková opatření, aby cestující a vlakový personál byli účinně ochráněni,“ upřesnil David Procházka z Odboru bezpečnosti ČD.

Vizí do budoucna je vytvoření společné online informační platformy. Uvažovanou variantou je sdílený informační systém, do kterého by měly přístup určené osoby z jednotlivých spolupracujících stran. V tomto systému by probíhala evidence případů a přijatých opatření. Na konferenci také zaznělo, že statistika bezpečnostních incidentů se v čase výrazně nemění. Dopravce dokáže již dnes spolehlivě identifikovat kritická místa a incidentům úspěšně předcházet, a pokud přesto k nějakému incidentu dojde, tak jej efektivně eliminovat. Na vlacích a tratích s největším počtem bezpečnostních incidentů přijímá dopravce ve spolupráci s bezpečnostními složkami adekvátní bezpečnostní opatření.²¹

4.3 Zajištění ochrany osob a majetku u ČD bezpečnostní agenturou

Chránit svůj majetek a zdraví zákazníků i zaměstnanců patří k důležitým aspektům všech velkých firem. České dráhy kladou na zajištění bezpečnosti velký důraz, a proto již v minulosti zavedly jednotnou bezpečnostní politiku po celé republice.

Kromě vlastních vydaných směrnic a opatření a úzkou spoluprací s PČR je ochrana osob a majetku u ČD zajišťována celorepublikově prostřednictvím najatých bezpečnostních agentur. Tyto agentury byly vybrány na základě výběrových řízení a zajišťují dvě oblasti. První oblastí je svoz finančních hotovostí. Jedná se o svoz tržeb a hotovostí ze železničních stanic vytypovaných na základě výše tržeb a vypracovaných bezpečnostních analýz. Vlastní svozy hotovostí probíhají podle zpracovaných harmonogramů. Vzhledem k tomu, že tyto činnosti probíhají v režimu „důvěrných informací“, ČD k tomu více informací nesdělují. Druhou oblastí je vlastní ochrana osob a majetku, kterou od roku 2012 zajišťuje na celé síti ČD bezpečnostní agentura SECURITAS ČR, s. r. o.

²¹ ŽELEZNIČÁŘ, *Na bezpečnostní konferenci se řešila ochrana cestujících a vlaků ČD*. [online]. České dráhy, a.s.: 2019 dostupné z WWW.:<https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/clanky.php?from=08.11.2019&to=08.11.2019&vid=&cid=>>.

4.3.1 Bezpečnostní agentura SECURITAS ČR, s. r. o.

Při cestách vlakem si ne jeden cestující mohl všimnout, že ve vlacích ČD dohlíží na jeho bezpečnost nejen zaměstnanci vlakových čet, ale i najatí zaměstnanci bezpečnostní agentury. Další část bezpečnostních pracovníků se pohybuje v depech, odlehlých částech stanic, kde jsou odstavovány osobní vozy i na odstavných nádražích. Jejich úkolem je zejména působit preventivně a už jen svou přítomností odradit řadu existencí od páchaní ne zrovna poctivých skutků.²²

Do konce roku 2011 pracovalo pro ČD asi 60 bezpečnostních agentur. Služby rozdílných bezpečnostních agentur si najímaly samy výkonné jednotky a organizační složky ČD podle svého uvážení. Kromě rozdílných cen za poskytované služby byla zaznamenána i rozdílná kvalita služeb v jednotlivých regionech. Proto se ČD rozhodly používat jednu bezpečnostní agenturu na území celé České republiky. Od ledna 2012 tuto zakázku o objemu cca 80 milionů korun zajišťuje centrálně bezpečnostní agentura SECURITAS ČR. Jedná se o nadnárodní firmu se sídlem ve Švédsku, která díky své velikosti a dlouholeté tradici má vedoucí postavení na trhu komerční bezpečnosti v ČR.²³

4.3.2 Formy ostrahy

Bezpečnostní pracovníci SECURITAS ČR zajišťují pro ČD čtyři formy ostrahy, a to fyzickou ostrahu objektů a majetku ČD, doprovody vlaků osobní dopravy, monitorovací činnost prostor, které jsou napojeny na Centrálu nouzových služeb a anti-graffiti tým. V rámci fyzické ostrahy na střeženém objektu v rozsahu stanoveném Směrnicí pro výkon služby bezpečnostní pracovníci zejména zabraňují rozkrádání, ztrátě, zneužití, poškození a zničení majetku, neoprávněnému vstupu osob nebo neoprávněnému vjezdu dopravních prostředků do střeženého objektu nebo prostoru. Při ostraze majetku bezpečnostní pracovníci spolupracují se zaměstnanci ČD a s PČR, případně s městskou policií. V současné době je v síti ČD cca 60 objektů, kde je prováděna fyzická ostraha. Jedná se zejména o prostory, kde jsou odstavovány osobní vozy (depa, areály údržby, odstavné koleje v železničních stanicích), dále o administrativní budovy, prostory pro cestující (ČD Centra) a také o dvě železniční stanice, které jsou v majetku ČD, tedy Praha – Masarykovo nádraží a Brno hlavní

²² ČESKÉ DRÁHY. *Bezpečnost pod palcem* [online]. České dráhy, a. s. [cit. 11.02.2020]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/aktualni-tema/-10954/>>.

²³ SECURITAS ČR: *Pomáháme vytvářet váš svět bezpečnějším – Securitas* [online]. Dostupné z: <https://www.securitas.cz/o-se7curitas/>.

nádraží. Na některých objektech ČD je ostraha prováděna také formou mobilních patrol.²⁴

Hlídky vlaků osobní dopravy (hlídky VOD) jsou dvoučlenné hlídky, které doprovázejí předem vytypované osobní vlaky, zejména noční a další rizikové spoje, jako jsou vodácké vlaky, nebo vlaky přepravující cestující na různé kulturní akce a festivaly. Více hlídek ve vlacích znamená i menší riziko napadení jak vlakových čet, tak i ostatních cestujících. Pokud za křehkou průvodčí stojí dvojice mužů vzbuzujících respekt, naprostá většina útočníků si svůj čin dvakrát rozmyslí. Bezpečnost a jistota zaměstnanců leží ČD na srdci.

Anti-graffiti tým je služba primárně zaměřená na prevenci vzniku graffiti, nicméně za cíl si klade i potírání vandalismu v jeho nejširším pojetí. Tento tým se specializuje na monitoring, detekci, evidenci, analýzu, prevenci a eliminaci škod způsobených projevy vandalismu na movitém i nemovitém majetku ČD, zejména pak na osobních vozech. Ve spolupráci se zaměstnanci ČD zajišťuje sledování a vyhodnocování aktivit sprejerů, provádí správu centrální databáze výskytu graffiti a vandalismu a spolupracuje s PČR na poli boje proti sprejerství a vandalismu.

Dále bezpečnostní agentura SECURITAS ČR pro ČD zajišťuje monitorovací systém nepřetržitě dálkové ochrany objektů připojením zabezpečovacích systémů ČD (zejména elektronických zabezpečovacích systémů a tísňových systémů) na Centrálu nouzových služeb (dříve Pult centralizované ochrany, tzv. PCO). Tím je majetek ČD, zejména prostory osobních pokladen, ČD Center a administrativních budov, nepřetržitě střežen operátory. Ti okamžitě reagují na všechny typy poplachových signálů a přijímají opatření dle předem dohodnutých instrukcí v zásahových plánech. V případě potřeby operátoři neprodleně vyšlou k objektu zásahovou jednotku. Při řešení mimořádných událostí spolupracují s PČR a se složkami IZS.

4.4 Oblasti zajištění bezpečnosti

Jak je již uvedeno výše, základními dokumenty k zajištění bezpečnosti u ČD jsou dokumenty Bezpečnostní politika ČD a Bezpečnostní řád ČD. Na ně pak navazují

²⁴ MONITOROVACÍ SLUŽBY. *Komplexní bezpečnostní služby pro Vás – Securitas* [online]. Dostupné z WWW.: <https://www.securitas.cz/bezpecnostni-sluzby/monitoring-pco-cns/>.

další dokumenty, které jsou zpracovávány jak pro oblast bezpečnosti, tak i pro oblast krizového řízení.

4.4.1 Oblast bezpečnosti

Jednotlivé činnosti v oblasti ochrany osob a majetku konkretizuje Směrnice k ochraně bezpečnosti osob a majetku Českých drah, a.s. č. j. 55 336/2011 - O30, která vychází z ustanovení Bezpečnostního řádu ČD. Směrnice definuje potřebné bezpečnostní standardy a stanovuje odpovědnost a jednotný postup při zabezpečování úkolů k ochraně osob a majetku. Ochrana osob a majetku je soubor organizačních, režimových a technických opatření s cílem vytvořit nezbytné podmínky k zajištění bezpečnosti zaměstnanců ČD, zákazníků ČD, obchodních partnerů ČD a k ochraně majetku ČD.

Ochrana osob a majetku se dále dělí na tyto činnosti a oblasti:

- personální bezpečnost a ochranu osob
- kategorizaci objektů a standardy jejich zabezpečení
- prostředky k zabezpečení hmotných aktiv
- ochranu hotovosti a cenin.

4.4.2 Oblast krizového řízení

Doprava je brána lidským vnímáním jako samozřejmost, ale je spojena s řadou rizik a ani ona se nevyhne negativním důsledkům různých krizových situací. Při svém narušení však negativně ovlivňuje chod celé společnosti. Vznik krizových situací se společnost snaží předvídat a adekvátně na ně reagovat zejména v podobě krizového plánování a v podobě vytváření nezbytných využitelných materiálních a lidských zdrojů, jejichž použití je podmíněno vyhlášením příslušných stupňů krizových stavů.

V době krizového stavu je Ministerstvo dopravy (MD) oprávněno uložit provozovateli drážní dopravy povinnost zabezpečování dopravních potřeb. Na základě návrhu MD a po schválení vládou mohou být přijata regulační opatření v oblasti dopravy zaměřená zejména na priority ve využívání dopravní infrastruktury, použití dopravních prostředků a efektivní spotřebu pohonných hmot.

ČD již nejsou subjektem hospodářské mobilizace, přesto jako významný národní dopravce a subjekt kritické infrastruktury nadále zpracovávají krizovou dokumentaci,

zejména Plán krizové připravenosti (PKP). Je to plánovací dokument, ve kterém je upravena příprava k řešení krizových situací.²⁵

Oblast KŘ se v podmínkách ČD dělí na:

- krizové plánování k připravenosti řešit vojenské a nevojenské krizové stavy,
- realizaci opatření k řešení mimořádných událostí a krizových situací.

Celou oblast KŘ koncepčně a metodicky řídí a kontroluje O30 GŘ. Ostatní OS spolupracují a poskytují nezbytnou součinnost. Na podporu procesů krizového řízení jsou jak na centrální, tak i na regionálních úrovních zřizovány bezpečnostní rady a krizové štáby.

V PKP mají ČD konkrétně rozpracována opatření pro plnění úkolů při řešení jednotlivých krizových situací. Na zajištění funkčnosti železniční dopravy a na zajištění činností ČD mají zejména vliv krizové situace dle těchto typových plánů:

TP 02	Povodně velkého rozsahu
TP 04	Epidemie, hromadné nákazy osob
TP 07	Radiační havárie
TP 08	Havárie způsobená chemickými látkami a přípravky
TP 10	Narušení vodohospodářských děl se vznikem povodně
TP 13	Narušení dodávky ropy a ropných produktů
TP 14E	Narušení dodávek energií – elektrické energie
TP 18D	Narušení funkčnosti dopravní soustavy – drážní
TP 19-20	Narušení funkčnosti telekomunikačních a informačních vazeb
TP 23	Narušení zákonnosti velkého rozsahu

Součástí PKP ČD je také Plán vyrozumění a svolání a pro případ zajištění dopravy při stavu ohrožení státu nebo válečném stavu také Plán činnosti.

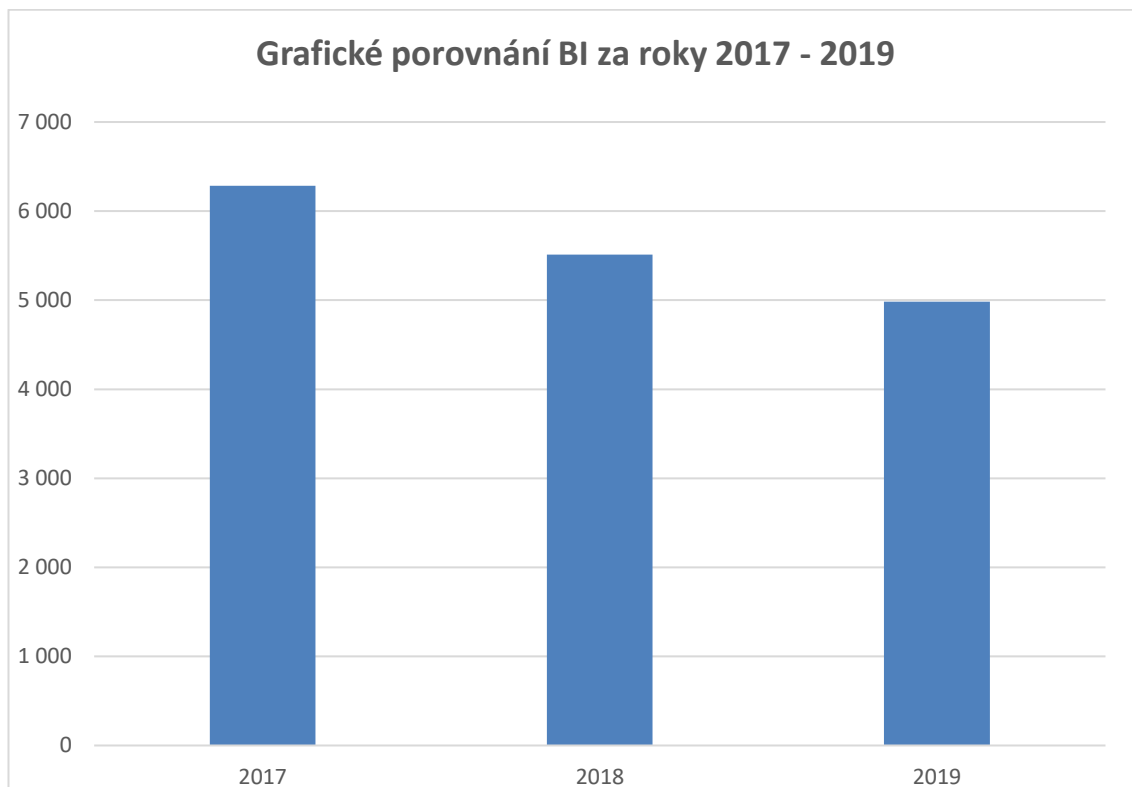
²⁵ SOUŠEK, Radovan. *Doprava v krizových situacích*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2008. 9,73,133 s. ISBN 978-80-86530-46-8.

5 ANALÝZA STATISTIK BEZPEČNOSTÍCH INCIDENTŮ

Statistiky bezpečnostních incidentů

V prvním grafu je názorně porovnán vývoj celkového počtu bezpečnostních incidentů (BI) zjištěných u národního dopravce ČD za uplynulé tři roky:

Graf 1: Porovnání počtu BI²⁶

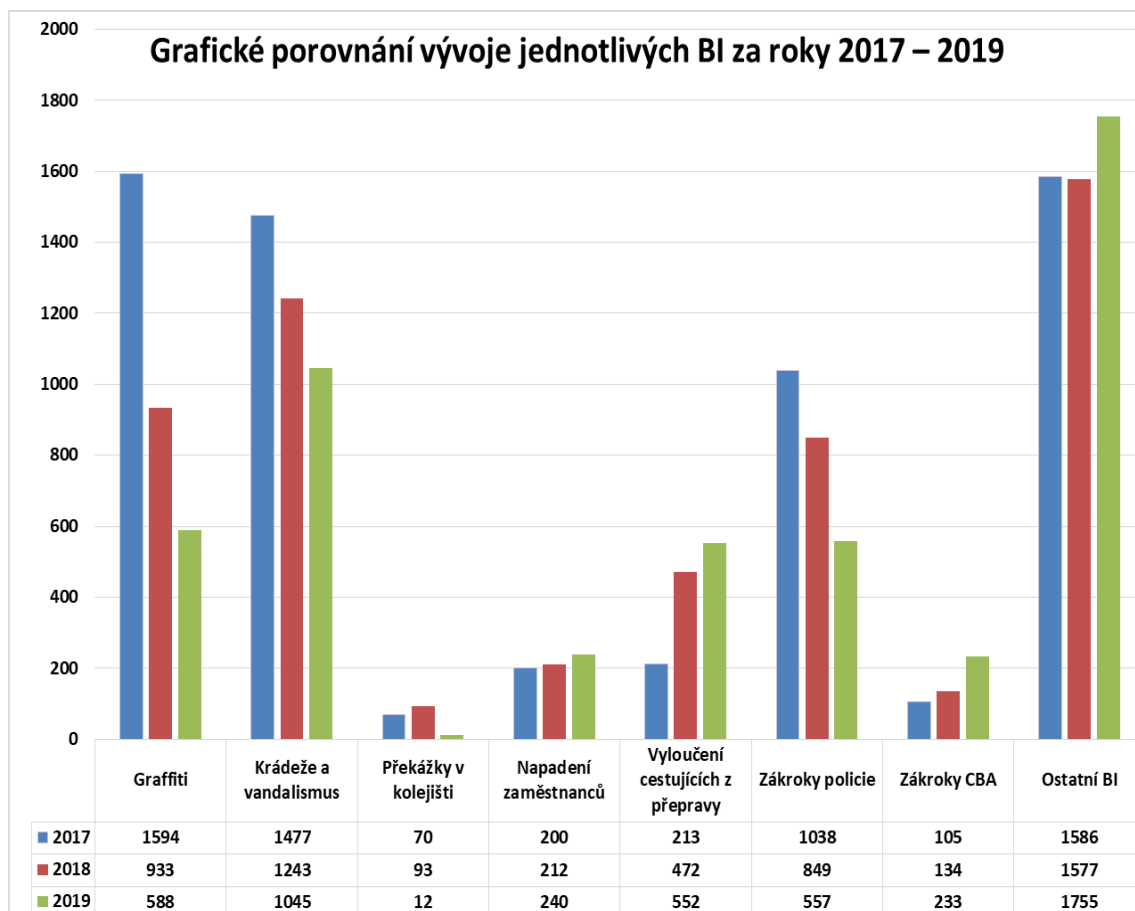


Na základě výsledků porovnání celkového počtu bezpečnostních incidentů, které jsou u ČD evidovány v období roků 2017–2019 lze říci, že počet BI má klesající tendenci.

²⁶ Vlastní zdroj.

V následujícím grafu je v návaznosti na graf předchozí detailněji porovnán vývoj nejsledovanějších BI.

Graf 2: Porovnání vývoje jednotlivých BI ²⁷



Ve sloupci graffiti jsou uvedeny graffiti vnitřní i vnější, ve sloupci krádeže a vandalismus jsou uvedeny rovněž případy vnitřní i vnější (krádeže kovů, kabelů, topných kabelů, zavazadelníků, RHP, ničení vybavení vozů atd.). Ve sloupci ostatní BI jsou pak souhrnně uvedeny zbývající BI: - házení předmětů na vlak, nástražný výbušný systém, napadení cestujících, napadení zaměstnanců bezpečnostní agentury, nehody na přejezdech, vloupání do služebních oddílů, pokladny, usmrcené osoby, zraněné osoby, zásahy RZS, zásahy do brzdového systému vozů, zásahy do systému zavírání dveří vozů a vše ostatní.

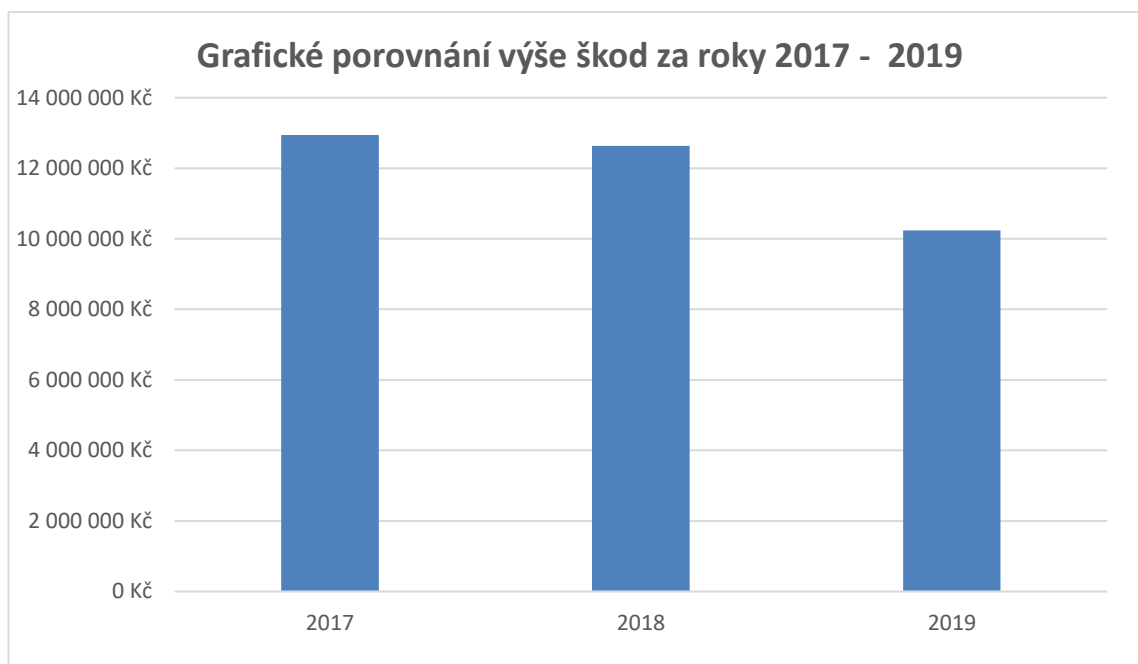
Z podrobné analýzy BI je zřejmé, že zatím co většina majetkových BI klesá, dochází k nárůstu vyloučení cestujících z přepravy a napadení zaměstnanců. Jedná se v drtivé většině o napadení vlakových čet při jízdě vlaků. V roce 2019 bylo těchto

²⁷ Vlastní zdroj.

případů přes 200 a v deseti případech byl útok cestujícího tak agresivní, že vlakvedoucí skončil v pracovní neschopnosti. Nejagresivnější bývají opilí cestující, a to hlavně v nočních vlacích.

V posledním grafu je porovnána peněžní výše škod za sledované období.

Graf 3: Porovnání výše škod²⁸



Z grafu je patrné, že rovněž výše škod v porovnání za roky 2017 – 2019 koresponduje s klesajícím počtem škod a má rovněž klesající tendenci.

²⁸ Vlastní zdroj.

6 REALIZACE A VYHODNOCENÍ VÝZKUMNÉHO ŠETŘENÍ

6.1 Řízené rozhovory s pracovníky bezpečnostní agentury

Pro splnění cíle bakalářské práce je mimo jiné zvolen řízený rozhovor na téma zajištění bezpečnosti v ČD. V rozhovoru je zaměstnancům bezpečnostní agentury SECURITAS ČR položeno 12 otázek (viz. příloha č. I), které jsou přímo dané. Jako respondenti jsou vybráni dva bezpečnostní pracovníci, kteří provádějí fyzickou ostrahu objektu a dva členové doprovodné hlídky VOD. Těmto zaměstnancům jsou položeny tyto otázky:

- 1) Co je náplní Vaší práce? Uveďte klady a zápory Vaší práce z hlediska zajištění bezpečnosti.
- 2) Kde konkrétně práci vykonáváte?
- 3) Pracujete převážně v denních nebo nočních směnách?
- 4) Jak dlouho tuto práci vykonáváte?
- 5) Máte pocit, že Vaše práce je riziková?
- 6) S jakými bezpečnostními incidenty se setkáváte nejčastěji?
- 7) Jaký nejvíce nebezpečný případ jste řešili?
- 8) Jaké roční období je pro Vaši práci nejnáročnější?
- 9) Jaké používáte vybavení pro svou práci?
- 10) Jak probíhá Vaše spolupráce se zaměstnanci ČD?
- 11) Vyhovuje Vám, že Vaši práci děláte prostřednictvím bezpečnostní agentury?
- 12) Co by podle Vašeho názoru mohlo přispět ke zvýšení bezpečnosti?

Odpovědi respondentů na otázky byly následující:

Igor Sobolčík – věk 54 let – hlídka VOD České Budějovice

Ad 1) Moje práce spočívá v zajištění pořádku a bezpečnosti v objektech ČD a to především v osobních vlacích. Procházíme v určitém intervalu celý vlak, a pokud se cokoli děje, má na nás vlaková četa číslo a zavolá. Kladem mojí práce je, že pokud jsme na vlaku, jsme schopni téměř okamžitě zasáhnout. Také jsme neustále mezi lidmi a práce není stereotypní. Zápolem je, že ne každý cestující je příjemný a někdy se člověk může cítit opravdu v ohrožení.

Ad 2) Na směnu nastupuji s kolegou v ŽST České Budějovice a jezdíme všemi směry, jak je potřeba, podle týdenních rozpisů služeb. Doprovázíme pouze vlaky ČD na spojích, kde mohou potencionálně hrozit problémy. ČD mají systém, který eviduje veškerá hlášení od vlakových čet. Zaměstnanci ČD je vyhodnotí, a podle toho nás vysílají na konkrétní vlaky, ať už osobní, spěšné, rychlíky nebo vnitrostátní i mezinárodní expresy. Naše směny jsou přibližně dvanáctihodinové. Někdy stihneme za směnu zkontrolovat jen dva vlaky, někdy třeba i deset. Občas vypomáháme také při zajištění bezpečnosti na různých akcích, které ČD pořádají např. při jízdách zvláštních vlaků.

Ad 3) Naše hlídka je primárně denní, ale přibližně dvakrát v měsíci máme i noční směnu tam, kde je to nejvíc potřeba. Většinou o víkendu doprovázíme noční příměstské vlaky v okolí Prahy, kde jezdí hodně opilců. Už jsme také zajišťovali doprovod nočního mezinárodního vlaku, který jel z Prahy do Varšavy. Mezinárodní vlaky však provázíme jenom na území ČR, naše práce končí v poslední stanici před hranicemi. Vzpomínám si, že tenkrát to byl Bohumín.

Ad 4) Hlídka VOD České Budějovice byla zřízena v roce 2015 a původně byla určena jen pro doprovod vodáckých vlaků a měla jezdit přibližně od poloviny června do poloviny září. Po skončení vodácké sezóny ale bylo rozhodnuto, že se naše práce osvědčila a od té doby, tedy již pět let, jezdím na vlcích téměř denně.

Ad 5) Můžeme říci, že někdy je naše zaměstnání náročně, až rizikové. Hlídky jsou vždy dvoučlenné a je nutné mít partáka, se kterým jste sehraný a můžete se na něho spolehnout. Při nástupu do služby nikdy nevíte, s kým se na vlaku potkáte. Noční akce bývají nejdramatičtější. To se na vlcích objevují zloději, a černých pasažérů také nebývá ve vlcích právě málo. A těch kuřáků na toaletách... Pro tuhle práci je zapotřebí mít nejenom rád vlaky, ale hlavně mít fyzičku. Jsme dvanáct hodin na nohou s malými přestávkami a procházet jedoucí vlak je celkem náročné. Fyzička se hodí také při řešení incidentů. To ale neznamená, že se s cestujícími pereme. Naopak vše se snažíme řešit vysvětlováním a domluvou a vyloženě fyzicky nás zatím nikdo nenapadl. Zejména problém s černými pasažéry a kuřáky řešíme dialogem. Stačí slovní argumentace a většinou se situace uklidní. Pokud ne, přistoupíme k přivolání PČR do následující stanice, kde jí cestujícího většinou předáme.

Ad 6) Kromě nevybíravého a vulgárního chování cestujících či opilců často řešíme i ničení vybavení vozů a krádeže, kuřáky a cestující bez jízdenky.

Ad 7) Z hlediska bezpečnosti provozu mně utkvěl v paměti případ starý asi dva roky, kdy ve stanici Rybník si jeden opilý cestující usmyslel, že bude cestovat tak, že se více než polovinou těla vykláněl z okna. Již v Rybníce jsme ho s kolegou museli držet za nohy, aby nevypadl. Chtěli jsme ho vtáhnout zpět do vlaku, ale muž se držel a nám se to nedařilo. Odmítal i pokyny vlakvedoucího a stále si trval na svém, že bude takto cestovat. Za této situace výpravčí samozřejmě odmítl vlak vypravit, a když se nám ani společnými silami nepodařilo muže přemluvit, aby se stáhl do vlaku nebo vystoupil, tak přivolal PČR. Než hlídka PČR přijela a podařilo se jí muže dostat z vlaku a případ vyřešit, došlo k takovému zpoždění, že byl již čas pro jízdu následujícího vlaku a tento vlak musel být odřeknut.

As 8) Všeobecně se dá říci, že na ročním období nezáleží. S vulgaritou, krádežemi a černými pasažéry se na vlacích setkáváme celoročně. Pro naši hlídku je však nejnáročnější letní období, kdy jsme denně nasazováni na „vodácké vlaky“ tzn. na vlaky v trase z Českých Budějovic přes Rybník až do Vyššího Brodu. Vodáci, to je opravdu zvláštní sorta cestujících. Přijíždějí do Českých Budějovic ze všech směrů, tedy od Prahy, Plzně i od Brna a zde pak většinou již značně posilnění alkoholem přestupují právě na regionální vlaky směr Vyšší Brod. Většinou nabývají dojmu, že za tu hodinu a půl cesty je třeba vozy, když ne úplně zdemolovat, tak alespoň řádně znečistit. Na těchto vlacích míváme opravdu plné ruce práce.

Ad 9) Součástí naší výbavy je standardní uniforma – tedy černé kapsáče, taktická vesta s logem SECURITAS ČR a pevná kotníková obuv. Musíme mít u sebe reflexní vestu pro případ, že bychom se museli pohybovat v kolejišti a dle směrnic jsme vybaveni ještě obuškem, pouty, baterkou, pepřovým sprejem a balíčkem první pomoci. Dále musíme mít u sebe ještě služební průkaz, který nás po absolvování školení opravňuje ke vstupu do kolejiště, služební jízdenku a služební protokol, do kterého nám vlakové čtyř razítkem potvrzují naši přítomnost na vlaku a my do něho zaznamenáváme průběh služby.

Ad 10) Podle mého názoru je spolupráce se zaměstnanci ČD na velmi dobré úrovni. Jak s vlakovými četami, tak i s manažerkou bezpečnosti komunikujeme a operativně si

předáváme poznatky. Vlakové čety si již na naši přítomnost ve vlacích zvykly a zejména ženy nás často žádají i o doprovod během revize jízdenek. S námi za zády mají větší počet bezpečí. Občas se na nás obracejí s prosbou, abychom s nimi jezdili častěji. To bohužel není v naší moci. Jsme v Jihočeském kraji jediná hlídka a musíme jezdit na vlacích, které máme určené v rozpisu služeb, který je zpracováván dle míry vyhodnoceného rizika.

Ad 11) S tím, že práce je mi zadávána prostřednictvím BA nemám problém. Jen někdy by bylo dobré, aby nám změny byly zadávány přímo, a ne prostřednictvím dispečinku SČR.

Ad 12) Určitě by pomohly kontroly vlaků ze strany PČR, ale po zrušení policejních hlídek doprovodu vlaků cca před 7 lety již policie na vlacích příliš nejedí. Občas se ve vlaku, zejména na mezinárodních vlacích z Rakouska, potkáváme s příslušníky cizinecké policie a celní správy, kteří provádějí kontroly cestujících, ale není to příliš často. Naší práci by také pomohlo zvýšení pravomocí, které jsou v současnosti téměř nulové. A samozřejmě by také pomohlo navýšení hlídek VOD. O to se ČD snaží a v poslední době došlo v rámci republiky k mírnému navýšení hlídek. V současnosti jezdí na vlacích ČD 16 hlídek VOD z toho 6 nočních. Ne všechny hlídky však jezdí denně. Navyšování hlídek se odvíjí zejména od finančních prostředků, ale je to záležitost také personální. Ne vždy a ve všech regionech se daří sehnat odpovídající lidi pro tuto práci. Často se stává, že lidé projdou všemi potřebnými školeními a pak na vlaku vydrží týden, maximálně 14 dní a práci pro její náročnost vzdají a odejdou.²⁹

Jaroslav Korbek – věk 45 let – bezpečnostní pracovník FO – depo České Budějovice

Ad 1) Náplní mojí práce je ostraha majetku ČD, konkrétně osobních vozů. Kladem mojí práce je určitě to, že mám dobrý pocit, když se podaří ochránit svěřený majetek, zápor vidím v tom, že ne vždy je to jednoduché a často já i mí kolegové musíme jít do rizika.

Ad 2) Nejčastěji sloužím v Českých Budějovicích, ale někdy musím kolegy vystřídat při nočních směnách v Táboře a nově i v Českých Velenicích.

²⁹ Rozhovor s panem Igorem Sobolčikem, bezpečnostním pracovníkem SECURITAS ČR s.r.o., hlídka VOD České Budějovice, ze dne 17. 1. 2020.

Ad 3) Pracuji podle potřeby v denních i nočních směnách.

Ad 4) Práci bezpečnostního pracovníka vykonávám 5 let, z toho 3 roky jako velitel objektu.

Ad 5) Z vlastní zkušenosti mohu říci, že jde opravdu o rizikové povolání.

Ad 6) Řešíme hlavně nežádoucí osoby ve vozech, krádeže kabelů a topných spojek a velkou část naší energie zabere i ochránění vozů proti graffiti.

Ad 7) Přibližně před rokem jsem při pravidelné kontrole vozů na „staré myčce“ v Českých Budějovicích uviděl tři mladé muže, kteří se chystali posprejovat vůz. Když mě uviděli, začali utíkat. V rychlosti jsem přivolal PČR a začal jsem je pronásledovat. Jednoho z nich se mi podařilo dostihnout a zadržet. Když to zjistil jeho komplic, vrátil se mu na pomoc a proti dvěma už jsem neměl šanci. Skončilo to jejich útekem a mým zraněným kolenem.

Ad 8) Myslím, že při naší práci roční období nehraje příliš roli. V zimě se bezdomovci snaží dostat do předtápěných vozů, teplejší počasí zase nahrává sprejerům a zloději moc počasí neřeší.

Ad 9) Výbava všech BP je jednotná a jasně daná směrnicemi. Je to obušek, pouta, pepřový sprej, telefon, balíček první pomoci, reflexní vesta a telefon.

Ad 10) Se zaměstnanci ČD jsme v úzkém kontaktu. Při ostraze vozů se denně setkáváme s vozmistry a posunovači, snažíme se vyjít vstříc i vlakovým četám, které nás často volají při problémech s cestujícími na odjezdech vlaků. Vzájemné předávání informací o mimořádnostech a rizicích je pro udržení pořádku pro naši práci velmi důležité.

Ad 11) V tom, že bezpečnostní služby jsou zajišťovány prostřednictvím externí agentury, nevidím problém.

Ad 12) Bohužel se neustále potýkáme s nedostatkem zaměstnanců. I když je o práci bezpečnostních pracovníků zájem, málokdo v našich řadách vydrží delší dobu.

Důvodem je pravděpodobně fyzická i psychická náročnost, která naši práci provází. Ve větším počtu zaměstnanců by se pořádek na nádraží zajišťoval určitě snadněji.³⁰

František Aibl – věk 58 let - bezpečnostní pracovník FO – depo Tábor

Ad 1) Moje práce je zaměřena především na ostrahu objektů ČD. V mém případě se jedná o ostrahu odstavených železničních vozů v depu v Táboře. Kladem této práce je, že není jednotvárná, záporom je že může být občas i nebezpečná. Já osobně nemám rád uživatele drog – u těch člověk nikdy neví, co udělají.

Ad 2) Práci vykonávám v železniční stanici Tábor. Vozy jsou většinou odstavené na odlehlých kolejích na severním zhlaví mimo perony.

Ad 3) Na této zakázce se slouží pouze v jedné osobě v šestihodinové noční směně. Vozy jsou zde odstavovány jen o víkendu, proto ostraha probíhá pouze v pátek, v sobotu a v neděli v noci. Další dny dělám výpomoc při ostraze vozů v ŽST České Budějovice.

Ad 4) Jako bezpečnostní pracovník pracuji již 15 let, pro ČD pak zhruba 8 let.

Ad 5) Mě moje práce hlavně baví a vyhovuje mi dělat noční směny. Samozřejmě si riziko uvědomuji, ale naučil jsem se nebát. Když zjistím, že mám co do činění s více jak jedním člověkem na odlehlém místě, raději volám na pomoc policii. Ale je pravda, že většina nových BP po krátké době z práce odchází právě proto, že se bojí v noci procházet vozy. A bez toho by naše práce opravdu neměla smysl.

Ad 6) Nejčastěji se setkávám s různými nežádoucími osobami, bezdomovci a osobami užívajícími návykové látky, které se snaží v odstavených vozech přečkat noc. Pokud by se jim to podařilo, zanechali by ve vozech velký nepořádek a často i zápach a na to by dopláceli cestující. Mojí prací je to, abych jim v tom zabránil. Proto po nástupu do služby všechny odstavené vozy projdu, zkontroluji, zamknu a pak už jen hlídám, aby se nikdo nepokusil dostat dovnitř. Dalším důvodem ostrahy v Táboře je, abych zabránil případným sprejerům poškodit vozy graffiti. To se mi zatím daří. V době mých služeb zde ke graffiti zatím nedošlo.

³⁰ Rozhovor s panem Jaroslavem Korbelem, bezpečnostním pracovníkem SECURITAS ČR s.r.o., fyzická ostraha ŽST České Budějovice, ze dne 7. 1. 202

Ad 7) Z mého pohledu bylo celkem nebezpečné, když se mi v období vánočních svátků snažila do vozu dostat skupina šesti osob se dvěma psy. Nejprve se mě snažily přesvědčit, a pak mi začaly vyhrožovat, že pokud je do vozu nepustím, pošlou na mě psa. To jsem měl opravdu strach a raději jsem přivolal Městskou policii, která je vykázala.

Ad 8) Na ročním období celkem nezáleží. Pro mě je náročné spíše období pracovního volna – víkendy, státní svátky, prázdniny apod. To bývá o odstavené vozy ze strany určitých skupin obyvatel zvýšený zájem. Proto například na Vánoce a Velikonoce zpravidla dochází k rozšíření ostraha a posílení směn.

Ad 9) Moje vybavení je přesně určeno ve směrnících pro výkon služby, které jsou zpracovány pro každý objekt střežení. Při pohybu v kolejích musím mít reflexní vestu a dále pepřový sprej, tomfu, pouta a samozřejmě dobrou baterku klíč a klička pro uzamčení vozu.

Ad 10) Vzhledem k tomu, že pracuji převážně v noci a na odlehlých místech stanice, se zaměstnanci ČD příliš do styku nepřijdu. Občas při nějaké změně v odstavování komunikuji s posunovači. Veškeré další pokyny k ostraze dostávám prostřednictvím svého velitele objektu.

Ad 11) Já to zas tak moc neřeším.

Ad 12) Určitě by bylo dobré, kdyby do míst, kde se odstavují vozy, byly instalovány kamery.³¹

Otmar Ballarin – věk 51 let – hlídka VOD Plzeň

Ad 1) Moje práce je zajišťovat bezpečnost přímo při jízdě vlaku, na kterém se vyskytují problémy. Kladem je, že práce je velmi pestrá a podívám se i do míst, kam bychom se nikdy sám nedostal. Zápor mě žádný přímo nenapadá, jediné, že se občas setkám s lidmi, kteří mohou být nebezpeční.

Ad 2) Naše hlídka jezdí hlavně v Plzeňském kraji, ale občas jsme vysláni i do jiného kraje.

³¹ Rozhovor s panem Františkem Aiblem, bezpečnostním pracovníkem SECURITAS ČR s.r.o., fyzická ostraha ŽST Tábor, ze dne 7. 1. 2020.

Ad 3) Pracujeme převážně v denních směnách, ale když je potřeba tak máme v rozpisu služeb i noční směny.

Ad 4) Práci vykonávám přibližně 7 let.

Ad 5) Určitě ano, ale kdybych si to připouštěl, tak bych jí nemohl dělat. Prostě tohle se snažím neřešit.

Ad 6) Nejčastěji se ve vlaku setkávám s černými pasažéry, opilci a při kontrole WC často narazím na kuřáky.

Ad 7) To se nedá přesně specifikovat, protože každý zákrok je v něčem jiný. Někdy i malé upozornění může v jinak klidně vypadajícím člověku vyvolat agresi.

Ad 8) Na naší práci nemá roční období vliv. Ze zkušenosti vím, že nejvíce problémů je na expresech z Mnichova při pátečních a sobotních směnách a také ve dnech, kdy jsou v Bavorsku státní svátky. To jezdí skupinky mladých Němců za zábavou do Prahy. Většinou jsou již na hranicích opilí, hluční, kouří, kde se dá, demolují a znečišťují vozy a blokují nástupní dveře zavazadly. Znepříjemňují tím jízdu jak normálním cestujícím, tak i vlakovým četám.

Ad 9) Musím mít taktickou a reflexní vestu, pouta, obušek, slzný sprej, černé oblečení, pevnou obuv, lékárničku, baterku a mobil.

Ad 10) Zaměstnanci ČD jsou vždy rádi, když je na vlaku doprovázíme, takže ani nerozlišují, že patříme k jiné firmě.

Ad 11) Se svým zaměstnáním u bezpečnostní agentury jsem spokojený.

Ad 12) Velkým přínosem pro naši práci by bylo, kdybychom byli vybaveni kamerami na taktických vestách a mohli si naše zákroky a komunikaci s problémovými cestujícími nahrát. Možná by to odradilo i řadu pachatelů přestupků.³²

³² Rozhovor s panem Otmarem Ballarinem, bezpečnostním pracovníkem SECURITAS ČR s.r.o., hlídka VOD Plzeň, ze dne 20. 1. 2020.

Shrnutí výsledků řízených rozhovorů

Otázka č. 1 - všichni BP odpovídají, že náplní jejich práce je zajištění ostrahy majetku ČD případně zaměstnanců ČD a cestujících. Klady své práce vidí především v rozmanitosti a uspokojení z dobře vykonané práce při zajištění bezpečnosti. Jako zápor jednotně uvádějí rizikovost a velkou fluktuaci kolegů.

Otázku č. 2 - dva BP vykonávají práci jako FO, konkrétně ostrahu odstavených vozů v ŽST České Budějovice a Tábor, jeden BP je členem hlídky VOD České Budějovice a jeden BP je člen hlídky VOD Plzeň.

Otázka č. 3 - 1 BP z FO pracuje ve směnném provozu, 1 BP z FO slouží převážně noční směny, hlídky VOD jsou koncipované jako denní, v případě potřeby však slouží i noční směny.

Otázka č. 4 - všichni oslovení BP pracují při ostraze na ČD delší dobu – průměrně 6 let.

Otázka č. 5 - všichni BP vnímají svoji práci jako náročnou a z hlediska bezpečnosti rizikovou.

Otázka č. 6 – BP zajišťující FO nejčastěji řeší zabránění graffiti vozů a výskyt nežádoucích osob ve vozech, hlídky VOD se setkávají nejvíce s černými pasažéry, kuřáky a cestujícími pod vlivem návykových látek.

Otázka č. 7 – při odpovědi na tuto otázku si první BP vzpomněl na setkání se sprejery, druhý BP pak na zrušení vlaku z důvodu „řádění“ opilého vodáka, další nerad vzpomíná na to, když sám čelil skupině bezdomovců se psy, která se snažila dostat do vozu. Poslední BP pak uvedl, že potenciálně nebezpečný je každý zásah.

Otázka č. 8 – BP shodně uvádějí, že na náročnost jejich práce nemá roční období příliš vliv. Pouze u hlídky VOD České Budějovice je více náročný doprovod vodáckých vlaků v letním období.

Otázka č. 9 – všichni BP používají při své práci stejnou výbavu, která je uvedena ve směrnících pro výkon služby.

Otázka č. 10 – všichni zaměstnanci shodně uvádějí, že spolupráce se zaměstnanci ČD je na dobré úrovni.

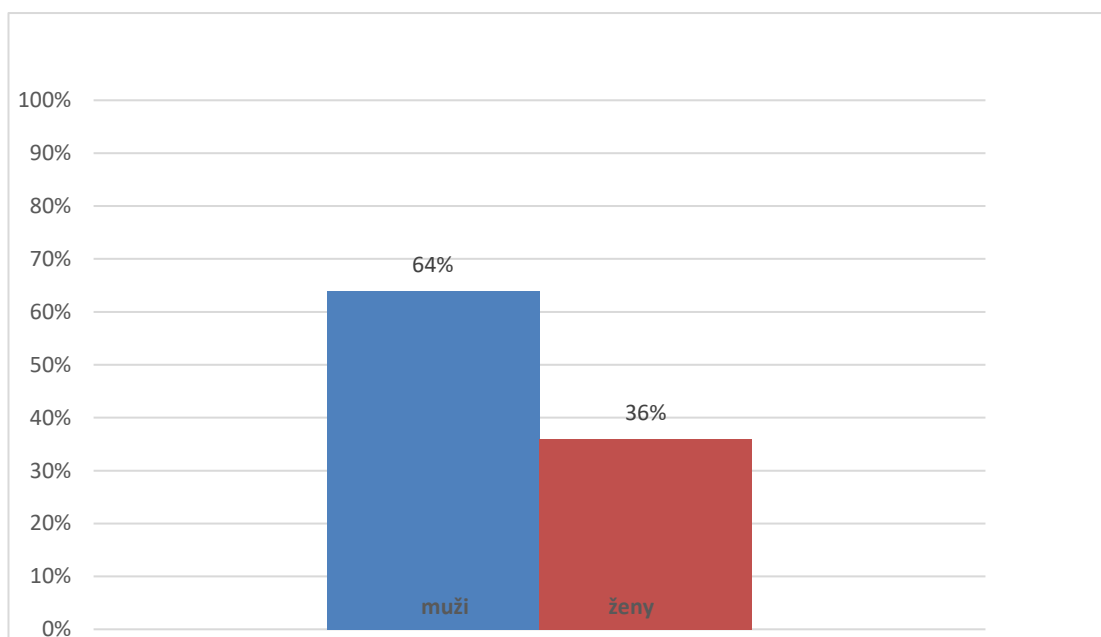
Otázka č. 11 – oslovení BP problém v tom, že pro ČD pracují prostřednictvím agentury, nevidí. Problém spatřují spíše v tom, že noví zaměstnanci, které agentura najímá, často neznají rizika a specifika služby na železnici a pro velkou fyzickou i časovou náročnost často odcházejí ještě ve zkušební době.

Otázka č. 12 – ke zvýšení bezpečnosti by u FO přispělo zabezpečení střežených prostor kamerovými systémy a posílením ostrahy. Na vlacích je to zvýšení počtu hlídek VOD tak, aby bylo pokryto ještě více rizikových spojů a vybavení hlídek VOD kamerami.

6.2 Dotazníky pro cestující na téma bezpečnost ve vlacích

Průzkumné šetření je realizováno prostřednictvím anonymního dotazníku. Respondenti jsou osloveni přímo v několika vybraných ŽST, konkrétně v Plzni, Českých Budějovicích, Strakonících a Táboře. Dotazník, který je uveden v příloze č. II, je složen z 10 otázek zaměřených na vnímání bezpečnosti ve vlacích ze strany cestujících. Průzkum probíhal v období od 15. 1. 2020 do 10. 2. 2020, dotazník vyplnilo celkem 50 osob. Z celkového počtu oslovených je 64 % mužů a 36 % žen.

Graf 4: Znázornění pohlaví respondentů³³



³³ Vlastní zdroj.

Vyhodnocení dotazníkového šetření

1. Pohlaví respondentů:

Z celkového počtu 50 respondentů je 32 mužů a 18 žen.

2. Věk respondentů:

Jejich věkové rozmezí je od 15 do 63 let. Nejvíce respondentů je ve věku 30 – 45 let.

3. Využíváte cestování vlakem pravidelně například při dojíždění do práce, nebo cestu vlakem volíte jen příležitostně:

26 cestujících jezdí vlakem pravidelně, 22 příležitostně a 2 cestující uvedli, že zásadně využívají jiný dopravní prostředek.

4. Cestujete vlakem častěji v pracovní dny nebo o víkendu:

K dojíždění do zaměstnání nebo školy využívá vlak 23 osob, o víkendu většinou na výlety a za zábavou jezdí 17 a občas vlak využije 10 cestujících.

5. Jakým typem vlaků cestujete nejčastěji:

Na druhu vlaku nezáleží většině, tedy 22 cestujícím, expresy a rychlíky preferuje 16 osob, spěšné a osobní vlaky pak 12 osob.

6. Cestujete vlaky ČD nebo využíváte služeb jiných dopravců:

Vlaky ČD jezdí 44 osob a pouze 6 osob z dotázaných využívá služby jiného dopravce.

7. Jak vnímáte svou bezpečnost při cestování vlakem:

Při jízdě vlakem se naprosto bezpečně cítí 11 osob, většinou bezpečně se cítí 37 cestujících. Pouze 2 cestující uvedli, že se ve vlaku necítí bezpečně – jedna žena se po návratu z odpolední směny z Českých Budějovic do Tábora často setkává s nepříjemnými až agresivními opilci a jeden muž byl při cestě ve vlaku okraden o mobilní telefon.

8. Setkali jste se již ve vlaku s doprovodnou hlídkou ostrahy vlaku:

Celkem 13 cestujících si neuvědomuje, že by se ve vlaku setkali s hlídkou VOD, naopak 37 jejich přítomnost ve vlaku zaznamenalo a hodnotilo ji většinou velmi kladně.

9. Preferujete raději vozy s kupé nebo naopak velkoprostorové vozy:

Jízdu ve velkoprostorovém voze volí raději 12 respondentů z důvodu většího pocitu

bezpečí a prostoru, 10 osob jezdí raději v kupé z důvodu většího klidu, soukromí a lepší komunikace se spolucestujícími. 28 cestujících druh vozu neřeší.

10. Co by dle vašeho názoru bylo ještě potřeba ze strany ČD zajistit pro zvýšení bezpečnosti ve vlaku:

Celkem 10 cestujících nepotřebuje žádná další opatření ke zvýšení bezpečnosti ve vlaku, 5 by uvítalo posílení vlakových čet na minimálně dvě osoby, 11 cestujících by uvítalo častější doprovod hlídkami VOD, 4 cestující by rádi ve vlaku viděli hlídky PČR a 10 navrhuje vybavit vlaky kamerami.

6.3 Diskuze

V této kapitole jsou shrnuty všechny výsledky, které jsme k zajištění bezpečnosti na ČD získali během analytického šetření, provedením řízených rozhovorů a vyhodnocením dotazníků pro cestující. Metodou analýzy bezpečnostních incidentů ČD bylo zjištěno, že výše škod a zároveň i celkový počet BI má za poslední tři roky stále klesající tendenci. Tento stav je ve velké míře odrazem toho, že ještě počátkem roku 2016 ČD zajišťovaly ostrahu i v nádražních budovách větších železničních stanic v celé síti. Od 1. července 2016 byly tyto budovy převedeny do majetku tehdejší SŽDC, ale finanční prostředky vyčleňované na zajištění bezpečnosti u ČD zůstaly ve stejné výši. Bylo tedy možné posílit ostrahu odstavených vlakových souprav i v lokalitách, kde do té doby střežení neprobíhalo a zároveň se navýšil i počet hlídek VOD na dalších rizikových vlacích.

Řízené rozhovory se zaměstnanci BA, kteří zajišťují činnost pro ČD nám odhalily, že jejich práce je vzhledem k pohybu v kolejišti a v provozované dopravní cestě značně specifická, namáhavá a často i riziková. BP často i v nočních hodinách provádějí ostrahu vozů a souprav na odlehlých místech dep a železničních stanic. Pro zkvalitnění služeb a zvýšení jejich osobní bezpečnosti by bylo vhodné zavádět zejména v nočních hodinách ostrahu nejméně ve dvou osobách. Příčiny krádeží na železnici lze spatřovat především v tom, že jde převážně o recidivisty, kteří se této trestné činnosti dopouštějí opakovaně. Mezi pachatelé jsou často i lidé drogově závislí, kteří potřebují peníze na drogy. Dalším důvodem krádeží je zhoršující se sociální situace mezi sociálně slabými skupinami obyvatelstva a nezaměstnanost.

Když došlo v lednu 2013 ke zrušení železniční policie, řada železničářů z toho nebyla nadšená. Policisté, kteří byli proškoleni pro pohyb na železnici a měli na starost boj s kriminalitou ve vlacích i mezi výhybkami a kolejemi, byli převeleni většinou na obvodní oddělení. Tímto se sice zvýšila schopnost běžných policistů pohybovat se v podmínkách provozu, bohužel však byla ukončena činnost pro železničáře velmi důležitá, a to doprovázení osobních vlaků policisty. V současnosti pořádkové jednotky PČR doprovází pouze vlaky, kterými jsou přepravovány rizikové skupiny sportovních fanoušků a v příhraničních oblastech se ve vlaku můžeme setkat s příslušníky cizinecké policie nebo celní správy. Proto ČD pro zajištění bezpečnosti vlakových čet i cestujících začaly postupně zavádět doprovody hlídek VOD na osobních vlacích. Opodstatněnost tohoto kroku je názorně patrna z grafu č. 2, kde je jasně vidět, že vyloučení cestujících z přepravy, které je často spojené se zákroky BA na vlacích stále stoupá. Naopak zákroky PČR klesají. Je to dáno tím, že některé BI se daří řešit jen za přispění hlídek VOD a PČR nemusí být volána. Bohužel ne všechny případy mohou zaměstnanci bezpečnostní agentury vyřešit sami, neboť jejich pravomocí při zásazích se nedají srovnat s pravomocemi příslušníků policie.

Formou dotazníkového šetření bylo zjištěno, že většina cestujících se při jízdě vlakem cítí bezpečně a doprovod hlídek VOD posuzují kladně. Uvítali by však také častější výskyt hlídek PČR na vlaku. Dalším námětem k zajištění bezpečnosti ze strany veřejnosti je vybavení vlaků kamerami, zejména u nových moderních velkoprostorových jednotek. O této možnosti ČD rovněž uvažují, v současné době to však není možné z důvodu legislativy.

ZÁVĚR

Závěrem je možno konstatovat, že ČD mají, stejně jako železnice v okolních státech, systém zajištění bezpečnosti propracovaný a věnují mu velkou pozornost. Železniční doprava patří k nejbezpečnějším druhům dopravy. Je však nutné velmi důsledně uplatňovat politiku přísných bezpečnostních nároků na všechny subjekty, které se na ní podílejí.

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo komplexně zhodnotit proces zajišťování ochrany osob a majetku u národního dopravce ČD v návaznosti na služby poskytované dodavatelskou bezpečnostní agenturou a také v návaznosti na vzrůstající objem služeb. Tento cíl byl naplněn, neboť bylo zjištěno, že aktuální model bezpečnosti ČD naplňuje požadavky systematického a koncepčního řízení bezpečnosti. ČD považují za nezbytné řešit ochranu společnosti a jí provozovanou železniční dopravu vzájemně provázaným bezpečnostním systémem. Bezpečnostní politika ČD je závazná pro všechny zaměstnance a členy orgánů společnosti ČD. Ochrana osob a majetku je u ČD v současné době zajišťována prostřednictvím BA SECURITAS ČR. V návaznosti na postupné navyšování služeb, které tato BA pro ČD zajišťuje, má celková výše škod i počet BI klesající tendenci. Dotazníkovým šetřením bylo rovněž prokázáno, že cestující veřejnost v převážné většině vnímá železniční dopravu jako bezpečnou a meziroční nárůst přepravovaných cestujících se stále zvyšuje. K tomu přispívá nejen zvyšování komfortu cestování, ale i zvyšování počtu vlaků doprovázených hlídkami VOD.

Dílčím cílem bylo zhodnotit nejčastější bezpečnostní incidenty, vývoj výše škod a možnosti zlepšení zajištění bezpečnosti ve vlacích a prostorách ČD. Rovněž tento cíl byl splněn. Podrobnou analýzou škod, které ČD evidují, bylo zjištěno, že výše škod i počet nejzávažnějších BI za poslední tři roky klesají. V případě zajištění bezpečnosti formou FO lze konstatovat, že zajištění těchto činností prostřednictvím dodavatelské agentury je zcela funkční. Rovněž svozy finančních hotovostí jsou dodavatelskou BA zajišťovány bez vážnějších BI. Pokud k nim přesto dojde, jedná se zejména o nedodržení časů svozových oken v jednotlivých ŽST. V případě systému zajištění ostrahy vlaků při jejich jízdě by pro zkvalitnění a urychlení činností bylo vhodné, aby tyto činnosti zajišťovali BP, kteří by byli přímo zaměstnanci ČD, případně dceřiné společnosti ČD. V současné době vlakové čety píší oznámení o závadách, která jsou následně zpracovávána a analyzována zaměstnanci O 30 GŘ a případná opatření jsou

cestou manažerů ČD a následně manažerů a dispečinku BA uváděny do praxe. Pokud by bylo u ČD zřízeno oddělení s vlastním dispečerským aparátem, které by disponovalo i vlastními bezpečnostními pracovníky, tato činnost by se výrazně urychlila a nutná opatření by bylo možné zavádět operativněji.

Dále bylo zjištěno, že přibývá útoků na personál ve vlacích a vlakové čety se zejména v nočních spojích necítí bezpečně a dlouhodobě volají po vyšší ochraně. Prevenci na vlacích v současné době zajišťují hlídky VOD, podle vlakových čet to ale nestačí. Hlídky VOD nemohou být ve všech vlacích a jejich BP nemají ani kompetence jako policie. Řešením by bylo vybavit vlakové čety kamerami na uniformě a pepřovými spreji, případně vybavit vozy kamerovým systémem. Kamery by sloužily k záznamu potyček, napadení a dalších incidentů. Příkladem by mohly být některé sousední státy, např. Německo, kde jsou již kvůli bezpečnosti kamerami vlakové čety vybaveny a dopravce DB díky tomu již zaznamenal snížení počtu konfliktů ve vlaku.

V bakalářské práci byla také charakterizována dokumentace řešící oblast bezpečnosti a krizového řízení. Zajištění bezpečnosti u ČD vychází ze základního dokumentu Bezpečnostní politika ČD, kterou dále rozšiřuje a upřesňuje Bezpečnostní řád ČD a z něj vyplývající jednotlivá bezpečnostní opatření. Řídící dokumenty jsou rozpracovány do interních předpisů, směrnic a opatření, z nichž nejpodrobnější je Opatření k ochraně osob a majetku ČD zpracovávané jednotlivými OS pro jejich místní podmínky. V oblasti KŘ k zajištění připravenosti na řešení krizových situací ČD zpracovává Plán krizové připravenosti, Plán vyrozumění a svolání a Plán činnosti po vyhlášení vojenských krizových stavů. V PKP jsou v rámci jednotlivých typových plánů detailně rozpracována opatření pro jednotlivé krizové situace, které by v případě vzniku mohly ovlivnit činnost ČD.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. ANTONICKÝ, S. *Železniční provoz*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1983, 198 s.
2. BINDER, M., KAFKA, J. a VIKTORA, J. *Železnice Českobudějovicka: od počátku po současnost*. České Budějovice: Karmášek s. r. o., 2018, 206 s. ISBN 978-80-87277-11-9.
3. ČESKÉ DRÁHY. *Bezpečnostní politika*. České dráhy a.s., Praha: 2020, 3 s.
4. ČESKÉ DRÁHY. *Bezpečnostní řád*. České dráhy a.s., Praha: 2010, 15 s.
5. ČESKÉ DRÁHY. *Výroční zpráva Skupiny*. České dráhy a.s., Praha: 2018, 55 s.
6. DELOITTE TEAM. *České železnice konkurenceschopná doprava pro 21. století*. Deloitte Česká republika, Praha: 2014. 51 s. ISBN 978-80-260-8163-0.
7. HLAVAČKA, M., JAKUBEC, I. a JANSÁ, F. *Železnice Čech, Moravy a Slezska*. Praha: NN III, 1995. 147 s. ISBN 80-900962-8-X.
8. HOFHANZL, P., PŘIBYLOVÁ, S., STOKLASA, J. *Významné investiční akce - Správa železniční dopravní cesty*. Praha: Roadmedia, 2018, 173 s.
9. SCHREIER, P. *České železnice: zajímavosti, rarity, památky*. Praha: Mladá fronta, 2013, 201 s. ISBN 978-80-204-2790-8.
10. SOUŠEK, R. *Doprava v krizových situacích*. Institut Jana Pernera, Pardubice: 2008, 249 s. ISBN 978-80-86530-46-8.

Elektronické zdroje

1. ČESKÉ DRÁHY. *Bezpečnost pod palcem. Úvodní stránka* [online]. České dráhy, a. s. [cit. 11.02.2020]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/aktualni-tema/-10954/>>.
2. ČESKÉ DRÁHY. *Historie* [online]. České dráhy, 2008 - 2020 [cit. 11.02.2020]. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>>.
3. ČESKÉ DRÁHY. *Historie v datech* [online]. České dráhy, 2008-2020 [cit. 11.02.2020]. Dostupné z WWW:< <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/fistorie-v-datech/-702/>>.
4. ČESKÉ DRÁHY. *Manuál systému zajišťování bezpečnosti* [online]. České dráhy, a.s.: 2019 [cit.2020-01-23]. Dostupné z WWW:<<https://zamportal.cd.cz/Aplikace/normis/normisdks.nsf/xpSearch.xsp>>.

5. ČESKÉ DRÁHY. Organizační řád generálního ředitelství [online]. České dráhy, a.s.: 2019 [cit.2020-01-23]. Dostupné z WWW:<<https://izamportal.cd.cz/Aplikace/izamportal/pdata.nsf> >.
6. KŘÍŽÍKOVÁ DRÁHA. Pro větší zážitek z cest a výletů [online]. Turistika.cz: 2020 [cit. 29.01.2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.turistika.cz/mista/krizikova-draha/detaill>>.
7. MONITOROVACÍ SLUŽBY. Securitas. Komplexní bezpečnostní služby pro Vás – Securitas [online]. Dostupné z WWW: <<https://www.securitas.cz/bezpecnostni-sluzby/monitoring-pco-cns/>>.
8. SECURITAS ČR. Pomáháme vytvářet váš svět bezpečnějším - Securitas. Komplexní bezpečnostní služby pro Vás - Securitas [online]. Dostupné z WWW: <<https://www.securitas.cz/o-securitas/>>.
9. ŽELEZNIČÁŘ. Na bezpečnostní konferenci se řešila ochrana cestujících a vlaků ČD [online]. České dráhy, a.s.: 2019. Dostupné z <WWW.:<https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/clanky.php?from=08.11.2019&to=08.11.2019&vid=&cid=>>.
10. ŽEZNIČNÁ POLÍCIA. Ministerstvo vnútra SR – Polícia Slovenskej republiky [online]. Ministerstvo vnútra 2020 [cit. 09.03.2020]. Dostupné z WWW: <<https://www.minv.sk/?zeleznicna-policia-1> >.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In: Česká republika, 2002.

Ostatní zdroje

1. PROCHÁZKA, D. Analýza bezpečnosti železniční dopravy vybraných zemí světa [prezentace], Praha, 2011, s. 35.
2. Rozhovor s panem Igorem Sobolčikem, bezpečnostním pracovníkem SECURITAS ČR s.r.o., hlídka VOD České Budějovice, ze dne 17. 1. 2020.
3. Rozhovor s panem Otmarem Ballarinem, bezpečnostním pracovníkem SECURITAS ČR s.r.o., hlídka VOD Plzeň, ze dne 20. 1. 2020.
4. Rozhovor s panem Jaroslavem Korbelem, bezpečnostním pracovníkem SECURITAS ČR s.r.o., fyzická ostraha ŽST České Budějovice, ze dne 7. 1. 2020.
5. Rozhovor s panem Františkem Aiblem, bezpečnostním pracovníkem SECURITAS ČR s.r.o., fyzická ostraha ŽST Tábor, ze dne 7. 1. 2020.

SEZNAM ZKRATEK

AŽD Praha	Automatizace železniční dopravy Praha s .r .o .
BA	bezpečnostní agentura
BI	bezpečnostní incident
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
BP	bezpečnostní pracovník
ČD	České dráhy, a.s.
ČSD	Československé státní dráhy
ČSFR	Česká a Slovenská Federativní Republika
DB	Deutsche Bundesbahn v překladu Německá spolková dráha
FO	fyzická ostraha
FŽP	Federální železniční policie
GŘ	Generální ředitelství
GVD	grafikon vlakové dopravy
Hlídka VOD	hlídka vlaků osobní dopravy
IZS	Integrovaný záchranný systém
JAR	Jihoafrická republika
KŘ	krizové řízení
MD	Ministerstvo dopravy
OOŽ	Ozbrojená ochrana železnic
OS	organizační složka
OSOŽ	Ozbrojené strážce ochrany železnic
O 30 GŘ	Odbor bezpečnosti GŘ
PKP	Plán krizové připravenosti
PKP Intercity	polský železniční dopravce
RHP	ruční hasicí přístroj
RZS	rychlá záchranná služba
SNB	Sbor národní bezpečnosti
SOOŽ	Sbor ozbrojené ochrany železnic
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s.o. - dnes Správa železnic, s.o.
VBŽ	Veřejná bezpečnost na železnici
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. - železniční dopravce v SR
ŽST	železniční stanice

SEZNAM OBRÁZKŮ A GRAFŮ

<i>Obr. 1: Mapa zkoumaných zemí.....</i>	14
<i>Obr. 2: Systém řízení bezpečnosti provozování drážní dopravy.....</i>	24
<i>Graf 1: Porovnání počtu BI.....</i>	32
<i>Graf 2: Porovnání vývoje jednotlivých BI.....</i>	33
<i>Graf 3: Porovnání výše škod.....</i>	34
<i>Graf 4: Znázornění pohlaví respondentů.....</i>	44

PŘÍLOHY

Příloha č. I

Otázky řízeného rozhovoru

- 1) Co je náplní Vaší práce? Uveďte klady a zápory Vaší práce z hlediska zajištění bezpečnosti.
- 2) Kde konkrétně práci vykonáváte?
- 3) Pracujete převážně v denních nebo nočních směnách?
- 4) Jak dlouho tuto práci vykonáváte?
- 5) Máte pocit, že Vaše práce je riziková?
- 6) S jakými bezpečnostními incidenty se setkáváte nejčastěji?
- 7) Jaký nejvíce nebezpečný případ jste řešili?
- 8) Jaké roční období je pro Vaši práci nejnáročnější?
- 9) Jaké používáte vybavení pro svou práci?
- 10) Jak probíhá Vaše spolupráce se zaměstnanci ČD?
- 11) Vyhovuje Vám, že Vaši práci děláte prostřednictvím bezpečnostní agentury?
- 12) Co by podle Vašeho názoru mohlo přispět ke zvýšení bezpečnosti?

Příloha č. II

Dotazník pro cestující

1. Jste:

- Muž
- Žena

2. Věk:

3. Využíváte cestování vlakem pravidelně například při dojíždění do práce, nebo cestu vlakem volíte jen příležitostně:

- Pravidelně
- Příležitostně
- Nikdy

4. Cestujete vlakem častěji v pracovní dny nebo o víkendu:

- Pracovní dny
- Víkendy a svátky
- Neumím specifikovat

5. Jakým typem vlaků cestujete nejčastěji:

- Expres
- Rychlík
- Spěšný vlak
- Osobní vlak
- Nerozlišuji

6. Cestujete vlaky ČD nebo využíváte služeb jiných dopravců:

- České dráhy
- Jiný dopravce

7. Jak vnímáte svou bezpečnost při cestování vlakem:

- Cítím se vždy bezpečně
- Většinou se cítím bezpečně
- Necítím se bezpečně – v případě této volby prosím o popsání důvodů:

8. Setkali jste se již ve vlaku s doprovodnou hlídkou ostrahy vlaku:

- Ne
- Ano - *v případě této volby prosím o popsání, jak vnímáte její působení ve vlaku*

9. Preferujete raději vozy s kupé nebo naopak velkoprostorové vozy:

- vozy s kupé - *v případě této volby prosím o popsání důvodů:*
- vozy velkoprostorové - *v případě této volby prosím o popsání důvodů:*
- typ vozu nerozlišuji

10. Co by dle vašeho názoru bylo ještě potřeba ze strany ČD zajistit pro zvýšení bezpečnosti ve vlaku: