

Plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách

V souvislosti s nabytím účinnosti zákona č. 426/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 426/2021 Sb.“), byla do § 55 odst. 5 stanovena s účinností od 1. 2. 2022 nová povinnost pro Drážní úřad a Ministerstvo dopravy: *"Drážní úřad každoročně ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracovává plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách. Opatření obsažená v plánu musí směřovat k naplnění společných bezpečnostních cílů podle předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní cíle pro železniční systém. Tento plán Drážní úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup."*

Důvodová zpráva k zákonu č. 426/2021 Sb. mj. uvádí: *„Čl. 4 odst. 1 písm. f) směrnice o bezpečnosti ukládá členským státům, aby vypracovávaly a zveřejňovaly roční plány v oblasti bezpečnosti stanovující opatření určená k dosažení společných bezpečnostních cílů. ... Současně se výslovně stanoví, že opatření obsažená v plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách musí směřovat k naplnění společných bezpečnostních cílů, které jsou stanoveny rozhodnutím Komise 2012/226/EU o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém, v platném znění.“*

Na úrovni EU byly postupně zavedeny společné bezpečnostní cíle, aby se zajistilo, že bezpečnost bude udržována na vysoké úrovni a v případě potřeby v rozumně proveditelných případech zlepšována. Proto byly stanoveny rovněž společné bezpečnostní ukazatele s cílem posoudit, zda jsou jednotlivé systémy v souladu se společnými bezpečnostními cíli a s cílem usnadnit sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti železnic.

Rozhodnutím Komise 2012/226/EU ze dne 23. dubna 2012 o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém, v platném znění, byly vymezeny národní vnitrostátní referenční hodnoty a maximální přípustné hodnoty rizik pro kategorie:

- cestující
- zaměstnanci

- uživatelé přejezdů
- osoby spadající do kategorie ostatní
- nepovolané osoby v prostoru dráhy
- společnost jako celek.

V roce 2023 bylo provedeno Agenturou EU pro železnice v souladu se společnou bezpečnostní metodou definovanou v rozhodnutí Komise 2009/460/ES hodnocení plnění bezpečnostních cílů. Z výsledku hodnocení vyplývá, že úroveň bezpečnosti železnic zůstává na úrovni EU přijatelná pro všechny kategorie uživatelů železnic. Nicméně Česká republika vykazuje možné zhoršení bezpečnosti v oblasti rizik pro osoby spadající do kategorie „ostatní“.

Tabulka: Úrovně bezpečnosti na základě zhodnocení plnění bezpečnostních cílů Českou republikou

Kategorie rizika	NRV (*10 ⁻⁹) ¹	MWA (*10 ⁻⁹) ²	$MWA \leq NRV * 1,2$	Úroveň bezpečnosti
cestující	46,49	12,49	ano	přijatelná
	0,82	0,21	ano	přijatelná
zaměstnanci	16,45	12,56	ano	přijatelná
uživatelé přejezdů	237,76	136,16	ano	přijatelná
ostatní	2,41	13,17	ne	zhoršená
nepovolané osoby	301,26	47,91	ano	přijatelná
společnost	591,22	226,24	ano	přijatelná

V rámci zpracovávání plánu opatření Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy vycházel ze závěrečných zpráv o výsledcích šetření, resp. bezpečnostních doporučení uváděných v těchto zprávách, které Drážní úřad obdržel v období od 26. 5. 2017 do 9. 1. 2023. Celkem bylo zanalyzováno 90 bezpečnostních doporučení. V rámci této analýzy Drážní úřad

¹ Národní referenční hodnota

² Vážený průměr v letech 2017-2021

ve spolupráci s Ministerstvem dopravy dospěl k tomuto plánu opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na nich:

Opatření týkající se rizika pro cestující

Přestože z výsledků uvedených v tabulce vyplývá, že úroveň bezpečnosti je přijatelná, může i v rámci této oblasti docházet k systematickému zlepšování, resp. snižování pravděpodobnosti výskytu tohoto rizika. Je žádoucí, aby provozovatelé drážní dopravy zavedli do svých systémů bezpečnosti:

- postupy zamezující vzniku situace umožňující neuzavření/neúplné dovření nástupních dveří taženého drážního vozidla před aktivací funkčního automatického zajišťovače nástupních dveří,
- dostatečnou kontrolu a údržbu vnějších dveří u vybraných drážních vozidel tak, aby se případný nevyhovující technický stav projevil zdánlivě v pořádku uzavřenými dveřmi.

Opatření týkající se rizika pro zaměstnance

V rámci analýzy bezpečnostních doporučení z posledních let se jeví jako účelné zavést opatření zaměřená především na řízení rizik v oblasti řízení drážních vozidel. Pozornost by měla být zaměřena především na nácvik a zvládnání následujících provozních situací:

- Střet ŽKV s vozidlem na přejezdu, funkce přejezdníku, – správné standardizované postupy po této MU, zajištění bezpečnosti, nezbytné úkony; reakce strojvedoucího na návěsti přejezdníků, postup při otevřených závorách. Tento nácvik lze modifikovat i pro případ jiné překážky na trati (např. spadlý strom do průjezdného profilu).
- Posun mezi dopravními – PMD s jedním posunovým dílem, s více posunovými díly, jízda pro uvážený vlak.
- Jízda a brzdění za zhoršených adhezních podmínek – posun a najíždění na vlak, jízda a brzdění hnacího vozidla / vlaku.
- Projetí návěsti „Stůj“ (resp. „Posun zakázán“) – správné standardizované postupy po této MU, zajištění bezpečnosti, nezbytné úkony.
- Posun – dodržování správných postupů, radiová komunikace, kontrola funkčnosti radiového spojení.

V rámci tohoto opatření je nezbytné zavedení procesu monitorování spočívající v ověření správného uplatňování a účinnosti nastavených procesů a postupů. V případě zjištění nedostatků zavedeného postupu ve školení uvedených situací je nutné zavést nápravná či preventivní opatření.

V rámci nácviku a zvládnání výše uvedených provozních situací se jeví jako žádoucí zavedení systému, kterým bude rozsah a obsah znalostí a dovedností a postupů nezbytných k prokázání zvláštní odborné způsobilosti pro řízení drážního vozidla na dráze železniční, kategorie celostátní a regionální, rozšířen o ověření praktické schopnosti osoby řídící drážní vozidlo na lokomotivním simulátoru. Ověřovat by se měla především schopnost adekvátně řešit i situace, které mohou nastat jen zřídka, a to včetně sledování signalizace, její správné interpretace a odpovídajícího způsobu jednání, způsobu jízdy a maximální rychlosti vzhledem k charakteristikám tratě a proměnným údajům, jimiž jsou např. omezení rychlosti či povětrnostní podmínky. Nedílnou součástí tohoto opatření může být i zlepšování „netechnických“ dovedností, jako například zvládnání stresu, rozhodování, pravidelné udržování dovedností a týmová práce.

Opatření týkající se rizika pro uživatele přejezdů

Provozovatelé infrastruktury musí provést analýzu a posouzení kritických míst na síti v místech křížení s pozemními komunikacemi. Smyslem je zmapování železničních přejezdů s nejvyšší pravděpodobností výskytu rizika a určení opatření, která jsou považována za vhodná ke snížení pravděpodobnosti výskytu rizika mimořádné události. Výchoziskem pro snížení rizika může být přijetí opatření spočívající v zabezpečování železničních přejezdů zabezpečovacím světelným zařízením doplněným o závorová břevna (ta z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstražce). U železničních přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži musí být zhodnocena účelnost a míra využití železničního přejezdu a následně zvážena možnost jeho zrušení či zvýšení úrovně jeho zabezpečení. Mapování rizik je třeba průběžně aktualizovat, např. na základě mimořádných událostí, a tyto výsledky zohlednit v plánech investic, bezpečnostních nebo nápravných opatřeních.

Opatření související s rizikem pro osoby spadající do kategorie „ostatní“

V rámci eliminace výše uvedeného rizika a zvýšení úrovně bezpečnosti, resp. znovudosažení přijatelné úrovně bezpečnosti, může být jedním z řešení např. snížení

pravděpodobnosti pádu překážky do průjezdného průřezu. Pak je potřebné a žádoucí, aby provozovatelé drah ve svých vnitřních předpisech měli zapracován postup dle § 10 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, a tento postup primárně a důsledně aplikovali.

Jako žádoucí se rovněž jeví, aby provozovatelé infrastruktury a provozovatelé drážní dopravy zahrnuli do svého systému zajištění bezpečnosti způsob posuzování rizik a přijímání opatření pro usměrňování rizik tak, aby jejich stanovené postupy a metody byly aplikovány efektivněji nejen na konkrétní provozní situace, ale i v případech, kdy v rámci modernizace, optimalizace nebo rekonstrukce infrastruktury dochází k technickým, provozním a organizačním změnám.

Opatření související s rizikem pro nepovolané osoby v prostoru dráhy

Provozovatelé infrastruktury musí provést analýzu a posouzení kritických míst na síti v železničních stanicích, resp. zastávkách, která nedisponují podchodem nebo nadchodem, a určit vhodná preventivní opatření zaměřená zejména na:

- ztížení neoprávněného přístupu do prostoru veřejnosti nepřístupného,
- znepřístupnění nevyužívaných objektů a budov nepovolaným osobám,
- podporu výstavby nadchodů nebo podchodů nahrazujících úrovněvé přechody

Opatření související s rizikem pro společnost jako celek

- Zajištění definice všech procesů nezbytných pro řízení, kontrolu a ověřování účinnosti údržby v souladu s ustanoveními společných bezpečnostních metod, zajištění souladu se specifickými požadavky, a to jak v případě, že je činnost prováděna interně, tak v případě, že je zadávána dodavatelsky.
- Zajišťování kompetencí pracovníků s bezpečnostními úkoly, sledování správného plnění úkolů, analyzovat rizika vyplývající z lidských a organizačních faktorů (pracovní zátěž, únava nebo přiměřenost postupů systému řízení bezpečnosti).
- Analýza nehod a incidentů. Je nezbytné zajistit, aby výsledky vyšetřování nehod a mimořádných událostí a bezpečnostní doporučení byla průběžně využívána k přezkumu hodnocení rizik a případně přijmout nápravná nebo zlepšovací opatření.

Opatření související se sledováním a eliminací rizik uvedená výše, včetně oblastí ke zlepšování, směřují k naplnění společných bezpečnostních cílů podle rozhodnutí Komise

2012/226 o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém, v platném znění. Drážní úřad i Ministerstvo dopravy doporučují, aby provozovatelé drah a drážní dopravy v rámci své činnosti přijali výše uvedená opatření identifikovaná v rámci analýz bezpečnostních doporučení do svých bezpečnostních plánů (včetně stanovení ročních lhůt jejich průběžného monitorování a vyhodnocování). Přístup k opatřením bude ze strany Drážního úřadu předmětem dozorové činnosti.