

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

Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracoval v souladu s ustanovením § 55 odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o dráhách“) a v souladu s rozhodnutím Komise 2012/226/EU ze dne 23. dubna 2012 o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém (dále jen „rozhodnutí Komise 2012/226“) plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování celostátní dráhy a regionálních drah a drážní dopravy na nich.

Opatření obsažená v plánu směřují k naplnění společných bezpečnostních cílů definovaných rozhodnutím Komise 2012/226. Druhý soubor společných bezpečnostních cílů, by měl podle rozhodnutí Komise 2012/226 odrážet všechny prioritní oblasti, v nichž je třeba bezpečnost dále zvyšovat.

Společné bezpečnostní cíle (*Common Safety Targets*, dále jen „CST“) je nutno odlišovat od bezpečnostních cílů, jež si stanovují jednotliví provozovatelé dráhy a provozovatelé drážní dopravy, popř. osoby odpovědné za údržbu v rámci vlastních systémů zajišťování bezpečnosti a systému údržby podle příslušných ustanovení nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/779 ze dne 16. května 2019 kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011.

Rozhodnutím Komise 2012/226 byly vymezeny národní vnitrostátní referenční hodnoty (dále jen „NRV“) a maximální přípustné hodnoty rizik pro kategorie:

- 1 - cestující
- 2 - zaměstnanci
- 3 - uživatelé přejezdů
- 4 - osoby spadající do kategorie ostatní
- 5 - nepovolané osoby v prostoru dráhy
- 6 - společnost jako celek.

Výpočet a posouzení stupně dosažení společných bezpečnostních cílů je prováděno Agenturou Evropské unie pro železnice a vychází ze společné bezpečnostní metody zakotvené rozhodnutím Komise 2009/460/ES ze dne 5. června 2009 o přijetí společné bezpečnostní metody posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES (dále jen „rozhodnutí Komise 2009/460“).

S přihlédnutím k výsledkům za posledních 5 let je úroveň bezpečnosti v jednotlivých kategoriích rizika na přijatelné úrovni (z hlediska stanovené NRV podle rozhodnutí Komise 2012/226), s výjimkou kategorie rizika „ostatní“. Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy i přes tuto skutečnost níže určuje opatření k dosažení CST ve vztahu ke všem kategoriím, ve kterých může dojít ke vzniku rizik.

Kategorie rizika 1 „cestující“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA¹ (*10⁻⁹) byla v tomto období v kategorii rizika 1.1 - 16,57 (vážený průměr v letech 2016-2020) a kategorii rizika 1.2 - 0,30 (vážený průměr v letech 2019-2023).

¹ Klouzavý vážený průměr ve smyslu rozhodnutí Komise 2009/460 významný pro určení stupně dosažení NRV a CST.

Kategorie rizika 2 „zaměstnanci“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($*10^{-9}$) byla v tomto období 13,55 (vážený průměr v letech 2019-2023).

Kategorie rizika 3 „uživatelé přejezdů“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($*10^{-9}$) byla v tomto období 146,39 (vážený průměr v letech 2016-2020). Hodnoty mají za toto sledované období sestupnou tendenci, za poslední vyhodnocované období je nejnižší.

Kategorie rizika 4 „ostatní“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($*10^{-9}$) byla v tomto období 14,07 (vážený průměr v letech 2016-2020). Přestože je úroveň v této kategorii hodnocena jako „zhoršená“, má tato hodnota od prvního sledovaného období (vážený průměr v letech 2015-2019) sestupnou tendenci, za poslední vyhodnocované období je nejnižší.

Kategorie rizika 5 „nepovolané osoby“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($*10^{-9}$) byla v tomto období 47,91 (vážený průměr v letech 2017-2021). Nejnižší hodnota v této kategorii rizika byla v tomto posledním sledovaném období tj. 40,60 (vážený průměr v letech 2019-2023).

Kategorie rizika 6 „společnost“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($*10^{-9}$) byla v tomto období 233,15 (vážený průměr v letech 2016-2020). Nejnižší hodnota v této kategorii rizika byla v tomto posledním sledovaném období tj. 194,07 (vážený průměr v letech 2019-2023).

V rámci zpracování plánu opatření Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy bral v úvahu také obsah závěrečných zpráv o výsledcích šetření mimořádné události vydaných Drážní inspekcí a dospěl k tomuto plánu opatření k zajištění provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na nich.

Kategorie cestující:

V rámci sledovaného období lze rozdělit skutečnosti zakládající vznik rizika v této kategorii do čtyř oblastí, a to:

- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná srážkami drážních vozidel,
- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná srážkami drážních vozidel se silničními vozidly na železničních přejezdech,
- úmrtí a těžká zranění cestujících (zákenců o přepravu) při nástupu do drážních vozidel a výstupu u nich v místech tomu určených a
- úmrtí a těžká zranění cestujících při opuštění pohybujících se drážních vozidel cestujícími.

S přihlédnutím ke shora uvedenému se jako vhodná jeví následující opatření ke zlepšování úrovně dosažení společných bezpečnostních cílů:

- další implementace bezpečnostních systémů dálkového ovládní dveří drážních vozidel (SSOD/LAT, TB0, TBS ÖBB aj.),
- eliminace fyzických rozhraní dráhy a pozemní komunikace v podobě úrovnových křížení dráhy s pozemní komunikací (rušení železničních přejezdů),
- zvyšování úrovně zabezpečení jízdních cest v obvodu dopraven (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla, implementace evropského vlakového zabezpečovače aj.).

Kategorie zaměstnanci:

V rámci sledovaného období lze rozdělit skutečnosti zakládající vznik rizika v této kategorii do čtyř oblastí, a to:

- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná srážkami drážních vozidel,

- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná srážkami drážních vozidel se silničními vozidly na železničních přejezdech,
- úmrtí a těžká zranění zaměstnanců při střetech s drážními vozidly při výkonu práce,
- těžká zranění zaměstnance elektrickým proudem zapříčiněné nesprávným pracovním postupem pod trakčním vedením pod napětím.

S přihlédnutím ke shora uvedenému se jako vhodná jeví následující opatření ke zlepšování úrovně dosažení společných bezpečnostních cílů:

- zvyšování úrovně zabezpečení jízdních cest v obvodu dopraven (výstraha při nedovoleném projetí návěstidla, implementace evropského vlakového zabezpečovače aj.),
- eliminace fyzických rozhraní dráhy a pozemní komunikace v podobě úrovněových křížení dráhy s pozemní komunikací (rušení železničních přejezdů),
- zavedení a prosazování kultury bezpečnosti s akcentem na zásady pohybu zaměstnanců v provozovaných kolejích dráhy (zkušenosti jako zdroj poučení), řízení lidského a organizačního faktoru (práce se stresem včetně časového aj.), řízení zdrojů (zlepšování pracovních podmínek v rovině vybavení zaměstnanců přenosnými radiostanicemi aj.), popř. prezentace faktických následků porušování pravidel pohybu zaměstnanců v provozovaných kolejích dráhy a pod trakčním vedením pod napětím v rámci pravidelných školení (názornost a „lěčba šokem“).

Kategorie uživatelé přejezdů:

V rámci sledovaného období lze konstatovat, že riziko v této oblasti spočívá ve střetech uživatelů přejezdů s jedoucími drážními vozidly majících za následek úmrtí nebo vážné zranění, kdy tyto uživatelé se nacházejí na železničním přejezdu neoprávněně, proto se jeví jako vhodná následující opatření ke zlepšování úrovně dosažení společných bezpečnostních cílů:

- informační kampaň směřující k prezentaci pravidel využití přejezdů osobami stojícími mimo železniční systém (uživatelé pozemních komunikací), popř. prezentace faktických následků porušování těchto pravidel v rámci této kampaně (názornost a léčba šokem)
- zvyšování úrovně zabezpečení železničních přejezdů (instalace fyzických bariér v podobě závor),
- rušení železničních přejezdů a jejich nahrazení mimoúrovňovými kříženími (nadjezdy, podjezdy).

Kategorie ostatní:

V rámci sledovaného období lze rozdělit skutečnosti zakládající vznik rizika v této kategorii do tří oblastí, a to:

- úmrtí zapříčiněná srážkami drážních vozidel s pracovními stroji,
- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná srážkami drážních vozidel se zaměstnanci třetích stran (dodavateli),
- těžká zranění zaměstnance elektrickým proudem zapříčiněné nesprávným pracovním postupem pod trakčním vedením pod napětím.

S přihlédnutím ke shora uvedenému se jako vhodná jeví následující opatření ke zlepšování úrovně dosažení společných bezpečnostních cílů:

- zavedení a prosazování kultury bezpečnosti s akcentem na zásady pohybu zaměstnanců v provozovaných kolejích dráhy (zkušenosti jako zdroj poučení), řízení lidského a organizačního faktoru (práce se stresem včetně časového aj.), řízení zdrojů a dodavatelů (dohled nad řádným výkonem povinností na společném pracovišti aj.), popř. prezentace faktických následků porušování pravidel pohybu zaměstnanců v provozovaných kolejích dráhy a pod trakčním vedením pod napětím v rámci pravidelných školení (názornost a léčba šokem).

Kategorie nepovolané osoby v prostoru dráhy:

V rámci sledovaného období lze rozdělit skutečnosti zakládající vznik rizika v této kategorii do čtyř oblastí, a to:

- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná srážkami drážních vozidel s osobami v místech v obvodu dráhy, jež jsou veřejnosti nepřístupná obecně,
- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná srážkami drážních vozidel s osobami v místech v obvodu dráhy, jež jsou veřejnosti přístupná podmíněně (úrovňové přechody a přejezdy aj.),
- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná neoprávněnou jízdou osob na drážních vozidlech (nákladní vozy, popř. jízda vně drážního vozidla, tzv. *train surfing*),
- úmrtí zapříčiněná neoprávněným vstupem osoby na drážní vozidlo stojící pod trakčním vedením pod napětím.

S přihlédnutím ke shora uvedenému se jako vhodná jeví následující opatření ke zlepšování úrovně dosažení společných bezpečnostních cílů:

- informační kampaň směřující k prezentaci důvodnosti pravidel pohybu osob v místech v obvodu dráhy, popř. prezentace faktických následků porušování pravidel pohybu osob v provozovaných kolejích dráhy a pod trakčním vedením pod napětím v rámci této kampaně (názornost a „léčba šokem“),
- zřizování fyzických bariér znemožňujících nebo podstatně ztěžujících pohyb nepovolaných osob v místech v obvodu dráhy veřejnosti nepřístupných (zábradlí, příkopy, vegetační pásy apod.),
- rušení úrovňových přechodů a jejich nahrazení mimoúrovňovými kříženími.

Kategorie společnost jako celek:

Z dostupných údajů týkajících se relevantních mimořádných událostí (vážných nehod) je zřejmé, že rizika související s existencí dráhy, jakož i jejím provozováním a provozováním činností na ní (provozování drážní dopravy) pro společnost jako celek vznikají typicky nikoliv v rámci železničního systému, ale na jeho rozhraní s okolím, popř. jednáním třetích osob, jež nejsou jeho součástí (z hlediska četnosti zdaleka nejvýznamnější položkou z hlediska četnosti úmrtí a vážných zranění jsou úmrtí a vážná zranění nepovolaných osob, popř. uživatelů přejezdů). Je tedy zřejmé, že pro společnost jako celek je namístě v rámci dosahování společných bezpečnostních cílů přijímat ta opatření, jež jsou vlastní ve vztahu ke kategoriím rizik *uživatelé přejezdů a nepovolané osoby v prostoru dráhy*.