

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ

2010 – 2013

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

František Šmejkal

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na železnici

Praha 2013

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Miroslav Kosina

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHELOR COMBINED (PART TIME)

2010 - 2013

BACHELOR THESIS

František Šmejkal

Occupational health and safety at work on the railway

Prague 2013

The Bachelor Thesis Work Supervisor:

Mgr. Miroslav Kosina

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval(a) samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal(a), v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 6.6. 2013

František Šmejkal

Poděkování

Chtěl bych poděkovat panu Mgr. Miroslavu Kosinovi za účinnou pomoc a vedení bakalářské práce

Anotace

Bakalářská práce se zabývá bezpečností a ochranou zdraví při práci na železnici. Jejím cílem je snaha přiblížit, organizování, podmínky, realizaci, kontrolu a zásady bezpečnosti práce v prostředí železnice.

V empirické části je proveden průzkum úrovně znalostí zaměstnanců včetně jejich postojů na dodržování zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jako celku.

Klíčové pojmy

Analýzy, bezpečnost a ochrana zdraví při práci, bezpečnost práce, dotazníková šetření, pracovní úraz, rizika, zaměstnanec, železnice, znalosti.

Annotation

This thesis deals with health and safety at work on the railway. Its aim is to bring, organizing, conditions, implementation, control and safety principles work in the railroad environment. In the empirical part is a survey-level knowledge of the employees, including their attitudes to occupational safety and health as a whole.

Key words

Analysis, employee, knowledge, occupational health and safety, occupational safety, railway, risk, survey, work accident.

OBSAH

ÚVOD	8
1 PŘEDPOKLADY ZAMĚSTNANCŮ PRO VÝKON DOPRAVNÍ SLUŽBY.....	10
1.1 Zdravotní způsobilost	10
1.2 Psychická způsobilost	11
1.3 Odborná způsobilost	14
2 MANAGEMENT RIZIK.....	16
2.1 Vyhledávání a vyhodnocení rizik při práci.....	16
2.2 Vyhledaná rizika v podmínkách ČD	18
3 PROVĚRKY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI.....	22
3. 1 Organizace a hodnocení prověrek BOZP na železnici.....	22
4 ZÁSADY BOZP V ŽELEZNIČNÍM PROVOZU	25
4.1 Podmínky pohybu zaměstnanců v kolejišti	28
4.2 Práce v obvodu železničních stanic.....	29
4.3 Posun z pohledu BOZP	31
4.4 Bezpečnost zaměstnanců v oblasti železniční přepravy	33
5 PRACOVNÍ ÚRAZY	36
5.1 Pracovní úrazy na železnici.....	36
5.2 Příklady pracovních úrazů na železnici.....	38
5.3 Vliv nových technologií na snížení pracovních úrazů.....	42
6 CÍLE PRŮZKUMU A METODIKA	45
7 VÝSLEDEK A SHRNUÍ OVĚŘOVACÍHO TESTU ZNALOSTÍ BOZP	46
8 VÝSLEDEK A SHRNUÍ DOTAZNÍKU VNÍMÁNÍ BOZP	52
ZÁVĚR	58
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	60
SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	63
SEZNAM PŘÍLOH	64

ÚVOD

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci je nedílnou součástí života každého člověka a stala se základem fungování každé firmy potažmo i státu.

Bezpečnosti a ochrany zdraví při práci by měla být prioritou každého zaměstnavatele, kterému vzniká povinnost zajišťovat, organizovat, vytvářet a kontrolovat dodržování příslušné legislativy a z ní vyplývajících interních směrnic předpisů, technologických postupů a nařízení jím vytvořených.

Správně nastavené mechanismy BOZP jsou jeden ze základních předpokladů k udržení výkonnosti v oblasti produktivity práce, zvýšení konkurenceschopnosti a snižování nákladů každé firmy.

Naopak, tam, kde jsou zaměstnavatelem nesprávně nastaveny mechanismy BOZP hrozí, snížení produktivity, snížení konkurenceschopnosti a zvýšení nákladů za odškodné, pokuty, penále, soudní výlohy, soudní vyrovnání, náhrady škod, zaškolování nových pracovníků apod..

Součástí systému BOZP je samozřejmě také zaměstnanec. Dodržování zásad BOZP, by mělo být jeho prioritou. Každý zaměstnanec by měl vyhodnotit, zda konkrétní práce, kterou ve firmě vykonává je tzv. „bezpečná“ a zda-li jsou pro něho vytvořeny v této oblasti dostatečné pracovní podmínky, které neohrožují jeho zdraví nebo život.

Každý zaměstnanec by si měl uvědomit, že je především v jeho zájmu si chránit své zdraví, že odpovědnost za toto zdraví je pouze na něm a je v podstatě nezastupitelná. Měl by si uvědomit, že ztrátou zdravotní způsobilosti pro určitou pracovní pozici je výrazně snížena jeho možnost dalšího uplatnění na trhu práce.

Nezastupitelnou úlohu v oblasti BOZP má samozřejmě stát, který je tvůrcem především legislativy a má vytvořeny kontrolní orgány. Snaha státu je ochránit sociální výdaje a vynaložené investice, které do svých občanů investoval.

Tyto tři výše uvedené subjekty tzn. zaměstnavatelé, zaměstnanci a stát jsou základními pilíři BOZP.

Motivací k výběru tématu bakalářské práce je mé dlouhodobé působení v manažerské funkci na železnici a znalost problematiky BOZP ve velké organizaci s celostátní působností, velkým počtem zaměstnanců, rozmanitostí pracovních činností a pracovních pozic. V málokteré organizaci bychom našli takovou rozmanitost různých profesí jako právě na železnici.

Jedná se např. o profese působící na úřednických místech, kancelářských pozicích, profese zajišťující výrobu v továrních halách, profese zajišťující údržbu a obnovu

hnacích kolejových vozidel, údržbu a opravy železničních vozů určených pro osobní i nákladní přepravu a na to navazující profese vnitřního vybavení vozů, jakým je například klimatizace, elektrické osvětlení, topení, brzdové systémy, čalounické práce. Dále se jedná o profese bezprostředně zajišťující železniční provoz jakým jsou např. výpravčí, výhybkáři, signalisté, staniční dělníci, posunovači, vedoucí posunu, nádražní, průvodci lokomotiv, operátoři železničního provozu, vozmistři, vozoví elektrikáři, vozoví zámečníci, strojvedoucí, strojmistři, dispečeři, dozorčí provozu, dozorčí přepravy, dozorčí dep, dozorčí výhybek pracovníci údržby sdělovacího zařízení, pracovníci údržby zabezpečovacího zařízení, pracovníci údržby IT technologií, pracovníci údržby tratí jako jsou traťmistři, traťoví dělníci, pochůzkáři a mnoho dalších profesí.

Dále se jedná o profese zajišťující přepravní činnosti, do kterých patří např. osobní pokladníci, informátoři, průvodčí, vlakvedoucí, řidiči motorových vozíků, nakladači, staniční dělníci, vlakoví revizoři, mezinárodní pokladníci, pracovníci v telefonních informačních centrech, pracovníci úschoven apod.

Téměř všechny výše uvedené profese jsou s celostátní působností vykonávány 365 dní v roce a 24 hodin denně, což klade na oblast BOZP vysoké nároky .

Cílem bakalářské práce v teoretické části je přiblížit základní podmínky a organizaci práce na železnici z hlediska BOZP.

Jsou zde zmíněny základní předpoklady pro výkon dopravní služby, jakým je zdravotní, psychická a odborná způsobilost, zásady vyhledávání rizik, provádění a vyhodnocování prověrek BOZP, šetření pracovních úrazů, spolupráce s odborovými organizacemi a zásady dodržování pravidel bezpečnosti a ochrany při práci při výkonu práce přímo v železničním provozu.

Cílem bakalářské práce v praktické části je zjistit úroveň znalostí pracovníků v oblasti BOZP metodou ověřovacího znalostního testu.

Dále je cílem zjistit prostřednictvím dotazníku jak je BOZP zaměstnanci vnímáno jako celek a zda-li z jejich strany dochází k vědomému, či nevědomému porušování bezpečnosti a do jaké míry mezi sebou korespondují jejich znalosti a ochota dodržovat stanovená pravidla.

Průzkumu (dotazník i ověřovací test) se zúčastní zaměstnanci vykonávající provozní činnosti na železnici.

Výsledky průzkumu budou analyzovány, porovnány a vyhodnoceny.

TEORETICKÁ ČÁST

1 PŘEDPOKLADY ZAMĚSTNANCŮ PRO VÝKON DOPRAVNÍ SLUŽBY

1.1 Zdravotní způsobilost

Základním předpokladem pro výkon dopravní služby u ČD je zdravotní způsobilost. Posouzení zdravotního stavu se musí podrobit každý nově nastupující zaměstnanec, kterému v případě přijetí vzniká povinnost se i v průběhu trvání pracovního poměru průběžně podrobovat periodickým lékařským prohlídkám s ohledem na konkrétně vykonávanou pracovní pozici a věk.

Zákon č. 373/2011 Sb., který upravuje celou proceduru vydávání zdravotních posudků o zdravotní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů, stanovuje kdo jej vydává, do kdy musí být vydán, jaké závěry musí být z posudku zřejmé, jaké jsou obsahové náležitosti lékařského posudku, komu a jakým způsobem se lékařský posudek předává, kdo hradí náklady na vydání lékařského posudku, kdy nastávají právní účinky lékařského posudku, jak dlouho lékařský posudek platí, resp., kdy pozbývá platnosti.

V podmínkách ČD platí Vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů. Dle zmíněné Vyhlášky se osoby u nichž je posuzována zdravotní způsobilost do těchto skupin: *„osoby vykonávající činnost pro provozování dráhy a drážní dopravy, které přímo zabezpečují obsluhu dráhy, zabezpečují nebo organizují drážní dopravu a řídí se při tom tvarovými, světelnými a zvukovými znaky a návěstmi, nebo je dávají. Osoby, které při své činnosti:*

- 1. vstupují bez dozoru na provozovanou dopravní cestu a nepodílejí se přímo na zabezpečení obsluhy dráhy, ani na zabezpečení nebo organizování drážní dopravy,*
- 2. provádějí revize , prohlídky a zkoušky určených technických zařízení “ (Vyhláška 101/1995 Sb.s.1).*

Preventivní prohlídky se dělí na vstupní, pravidelné, mimořádné a výstupní.

Vstupní prohlídku absolvují nově příchozí pracovníci, pravidelné se podrobují stávající pracovníci, mimořádné se provádějí z podnětu zaměstnavatele, popř. z podnětu

pracovníka nebo ošetřujícího lékaře při podezření změny zdravotní způsobilosti a po pracovní neschopnosti delší než 56 dnů, ve vyhlášce je uvedeno:

„ Vyjádření posudku o zdravotní způsobilosti obsahuje hodnocení:

- a) zdravotně způsobilý k navrhované činnosti,*
- b) zdravotně nezpůsobilý k navrhované činnosti,*
- c) zdravotně způsobilý k navrhované činnosti jen za určitých podmínek, v posudku jednoznačně vyjádřených.“(Vyhláška 101/1995 Sb. s.2).*

Platnost vydávaného posudku je závislá na činnosti, kterou zaměstnanec vykonává.

V případě osob, které řídí drážní vozidla je to do 50 let jednou za dva roky, nad 50 let jednou ročně. U osob do 18 let je to jednou ročně.

Osoby, které přímo zabezpečují obsluhu dráhy, jako jsou výpravčí, výhybkáři, signalisti, posunovači, vedoucí posunu, dozorčí přepravy, vozmistři ve věku nad 50 let jednou ročně, u ostatních činností, které se nepodílejí přímo na zabezpečení obsluhy dráhy a neřídí se při tom tvarovými a zvukovými znaky a návěstmi , avšak vstupují na provozovanou dopravní cestu /tzn. vstupují do kolejiště bez doprovodu/ je posudek platný dva roky.

Dle Vyhlášky 101/1995 Sb.: *„Posuzují lékař může i u pravidelných prohlídek a u mimořádných prohlídek platnost posudku zkrátit až na jeden rok v případě, že se ve zdravotním stavu posuzovaných osob vyskytují nemoci, které by do příští zdravotní prohlídky mohly omezit zdravotní způsobilost nebo vést k poškození na zdraví posuzované osoby.“(Vyhláška 101/1995 Sb.,s.2).*

Kromě všeobecného prověření zdravotního stavu je prohlídka především zaměřena na smyslovou způsobilost, která je nezbytná při výkonu jednotlivých pracovních pozic v dopravě.

Prohlídky jsou zaměřeny u klíčových pozic z hlediska náročnosti jakými jsou např. strojvedoucí, výpravčí, posunovač, výhybkář, signalista především na zrak, barvocit, sluch, řeč /vada řeči, např, kóktání je nepřijatelná/ a na pohybové schopnosti.

1.2 Psychická způsobilost

Psychická způsobilost se posuzuje jako součást celkové pracovní způsobilosti, která zahrnuje i všechny ostatní druhy způsobilosti tzn. zdravotní i odbornou. Hodnocení zdravotního stavu v rámci zdravotního vyšetření dle Vyhlášky č. 101/1995

Sb., ve znění pozdějších předpisů nenahrazuje posouzení psychické způsobilosti pro výkon konkrétního povolání.

Posuzování psychické způsobilosti se řídí interní směrnici pro posuzování psychické způsobilosti k výkonu vybraných zaměstnání v železniční dopravě.

Psychická způsobilost je z hlediska pracovní způsobilosti jednotným, dynamickým souborem psychických předpokladů jedince pro výkon práce. Tyto předpoklady jsou dány nároky vyplývajícími z pracovní činnosti v konfrontaci se schopnostmi a vlastnostmi individuální osobnosti jedince.

Metodika základního psychologického vyšetření pro vybraná zaměstnání v železniční dopravě obsahuje zhodnocení aktuálního stavu posuzovaného před začátkem psychologického vyšetření a seznámení posuzovaného a účelem a průběhem tohoto vyšetření. Proveďte se analýza anamnestických dat uchazeče, pozorování v průběhu psychologického vyšetření. Proveďte se vyšetření psychických funkcí, vlastností osobnosti včetně sociálně-psychologické orientace a řízeného rozhovoru. Výsledky psychologického vyšetření jsou zpracovány na základě analýzy a interpretace všech získaných dat.

Psychologická vyšetření pro určité zaměstnání resp. určitou pracovní činnost je prováděna stanoveným psychodiagnostickým souborem pro konkrétní pracovní pozici a je kvantifikována dle stanovených norem.

V praxi to znamená, že jiné psychologické vyšetření mají pracovníci na pozicích, kde je vyžadována pozornost, paměť, práce pod zátěží, rozhodnost, samostatnost, udržení více informací najednou, odolnost vůči únavě, odolnost vůči stresu / např. výpravčí, strojvedoucí, vedoucí posunu/. V průběhu psychologického vyšetření jsou tito pracovníci postupně zatěžováni různými informacemi, které musí řešit, prověřuje se u nich schopnost kombinatoriky, jsou jim sdělovány různé informace, které musí vyhodnotit a následně jsou zatíženy jinými úkoly a činnostmi a to jak prostřednictvím různých testů, doplňovacích šablon a obrázků, tak i jednotlivými úsudkovými slovními úlohami. Po této zátěži se vyhodnocuje do jaké míry a s jakou přesností si zapamatovali prvotní informace, které jim byly dodány na začátku a v průběhu psychologického vyšetření. Současně se prostřednictvím jednoduchého testu na začátku a stejného na konci vyšetření prověřuje únava vyšetřovaného a rozdíl soustředěnosti ve vztahu k chybovosti.

Jiné psychologické vyšetření mají pracovníci např. na pozici průvodčí, osobní pokladník, vlakvedoucí, vlakový revizor, informátor apod., kde je důraz kladen především na asertivitu a schopnost jednat s ostatními lidmi. Tito pracovníci též musí

absolvovat různé typy testů zaměřených na to zda-li mají předpoklady pro příslušné pracovní pozice. Současně psycholog s nimi vede poměrně rozsáhlý pohovor, ve kterém si ověřuje schopnosti komunikace vyšetřovaného.

Možno uvést příklad, kdy vyšetřovaná byla mladá žena cca. 27 let, která byla silnější postavy. Psycholožka během pohovoru se na ni náhle kriticky zadívala a řekla jí, že na to jak je tato žena mladá, je dle jejího názoru nadměrně tlustá. Dívka, zčervenala, vyvedlo jí to z míry, a na další otázky reagovala zmateně. Útok psycholožky na svoji osobu neodrazila.

Při tomtéž pohovoru se jiná mladá žena s útokem na svoji osobu nesmířila a ostře reagovala na psycholožku s tím, že ať se podívá sama na sebe, že je ještě tlustější.

Další žena při totožném pohovoru reagovala klidně, pouze se slovy, že každý jsme takový jací jsme.

Tímto modelovým způsobem ověřovala psycholožka do jaké míry jsou tyto pracovnice schopny asertivně reagovat na zákazníka a do jaké míry jsou odolné vůči jejich útoku.

Pracovnici, která agresivně reagovala na požadovanou pozici stevard SC Pendolino z psychologického hlediska nedoporučila.

Všechny závěry psychologických vyšetření jsou považovány za důvěrné.

Psychologická vyšetření se provádí vstupní, mimořádná popř. kontrolní.

Vstupního psychologického vyšetření se podrobují uchazeči o výkon povolání ve funkcích jako je strojvedoucí, výpravčí, vlakvedoucí osobních vlaků, průvodčí osobních vlaků, vlakvedoucí stevard SC Pendolino, stevard SC Pendolino, osobní pokladník, řidič speciálního hnacího vozidla, traťový strojník, řidič drážního vozidla infrastruktury, signalista, dozorce výhybek, staniční dozorce s činností dozorce výhybek, vedoucí posunu, posunovač, vozmistr kolejových vozidel, řidič silničních vozidel, vlakový revizor, informátor železniční dopravy.

Toto vyšetření se provádí dále u zaměstnanců s ohledem na prevenci nehodovosti a úrazovosti popř. na žádost vedoucího zaměstnance organizační složky ČD jako je např. přednosta provozního obvodu, přednosta osobní stanice, přednosta depa kolejových vozidel.

Vstupní vyšetření se provádí před přijetím pracovníka do pracovního poměru

Mimořádnému psychologickému vyšetření se podrobují zaměstnanci, kteří jsou odpovědní, nebo spoluodpovědní za vznik mimořádné události, dále pracovníci, kteří jsou odpovědní nebo spoluodpovědní za smrtelný nebo závažný pracovní úraz a zaměstnanci po opakovaných závažných úrazech, nebo u nichž vzniklo odůvodněné podezření na změnu psychické způsobilosti.

Kontrolní psychologické vyšetření se provádí v případě, že při vstupním psychologickém vyšetření byla zjištěna méně vyhovující úroveň některých psychických funkcí, nezralá, či méně harmonická osobnost a lze při tom předpokládat, že v průběhu praxe jedinec dosáhne požadovaných předpokladů pro výkon zaměstnání. V tomto případě je vhodné provést kontrolní vyšetření nejdříve za jeden rok..

Dále se kontrolní psychologické vyšetření provádí u pracovníků, kterým vznikl nárok na starobní důchod.

Vzhledem k narůstajícímu počtu závažných mimořádných událostí /prudký nárůst sebevražd resp. úmyslné vstoupení na provozovanou dopravní cestu s cílem sebepoškození/, které mohou ovlivnit psychickou pohodu dotčených zaměstnanců ČD nabízejí využití možnosti bezplatné konzultace s psychologem.

Konzultaci s psychologem mohou využít všichni zaměstnanci ČD, kteří byli přítomni mimořádné události v souvislosti s výkonem svého povolání, jedná se především o strojvedoucí, vlakové čety, výpravčí a zaměstnance, kteří vyšetřují nehody.

Cílem konzultace je zaměstnancům poskytnout profesionální psychologickou podporu. Tato konzultace je zcela dobrovolná a nesouvisí s mimořádným psychologickým vyšetřením.

Vzhledem k tomu, že se jedná o mimořádně citlivé informace, jsou všichni zúčastnění vázáni povinností mlčenlivosti a o obsahu ani rozsahu nepodávají žádné informace. Veškerá evidence slouží pouze lékařským a fakturačním účelům.

1.3 Odborná způsobilost

Pro zařazení zaměstnanců do pracovní činnosti je požadována příslušná kvalifikace. Kvalifikace se získává obecným vzděláním jakým je vyučení, středoškolské vzdělání, vysokoškolské vzdělání, zaškolením, zapracováním, různými oborovými zkouškami, všeobecným školením, odborným školením, praxí a dalším vzděláváním v průběhu výkonu příslušné pracovní činnosti.

Zaměstnanci kteří chtějí vykonávat nějakou dopravní nebo přepravní pracovní činnost musí splnit stanovené odborné kvalifikační předpoklady tzn. musí pro každou konkrétní pracovní pozici vykonat předepsanou odbornou zkoušku v požadovaném rozsahu. Zaměstnanci musí prokázat znalost příslušných interních předpisů a technologií provozní práce. Tuto znalost prokazují vykonáním předepsaných zkoušek pro konkrétní pracovní zařazení jako jsou např. výpravčí vlaků, vedoucí posunu, dozorčí

přepravy, vlakvedoucí, osobní pokladník, stevard SC Pendolino, řidič speciálního hnacího vozidla, signalista, dozorce výhybek, posunovač, vozmistr kolejových vozidel, vlakový revizor, informátor železniční dopravy.

Zkouškou se zjišťují teoretické i praktické znalosti a dovednosti, které jsou předpokladem pro samostatný pracovní výkon na příslušné pracovní pozici. Do jaké míry je zaměstnanec teoreticky a prakticky připraven k samostatnému výkonu pracovní činnosti.

Zkoušky rozlišujeme odborné, mimořádné, periodické, popř. opravné.

Složení odborné zkoušky patří mezi základní předpoklady pro možnost vykonávat samostatně příslušnou pracovní pozici. Každá pracovní pozice má přesně stanovené požadavky na znalosti a dovednosti, které musí pro každou pracovní pozici dopravní zaměstnanec ovládat a musí prokázat jejich znalost. Rozsah znalostí je pevně stanoven.

Mimořádná zkouška je zkouška, které se musí podrobit každý provozní zaměstnanec např. při rozhodujících změnách technologických postupů v příslušné dopravní nebo přepravní činnosti, nebo pokud například z důvodu nemoci, mateřské dovolené nebo jiných důvodů nevykonával dopravní nebo přepravní činnost po dobu delší než třináct měsíců, nebo pokud se nezúčastňoval předepsaných pravidelných poučování, které bylo předepsané pro konkrétní pracovní zařazení.

Mimořádnou zkoušku musí též vykonat přepravní nebo dopravní zaměstnanec pokud z jeho viny, i částečné, došlo k nehodě, dále zaměstnanec, u kterého opakovaně byly kontrolní činnosti jeho nadřízených zjištěny hrubé nedostatky ve výkonu dopravní služby například porušením základních předpisových ustanovení, včetně porušení stanovené technologie práce.

Periodická zkouška se provádí vždy v určitých intervalech, kde se ověřují znalosti a dovednosti provozních zaměstnanců, kteří již mají odbornou zkoušku a příslušnou pracovní pozici již aktivně zastávají. Interval zkoušek je individuálně stanoven dle jednotlivých pracovních pozic- většinou vždy po třech až pěti letech.

Opravné zkoušce se musí podrobit zaměstnanec v případě, že neuspěl u odborné, mimořádné nebo periodické zkoušky.

Zkouškou se zjišťuje, do jaké míry je zaměstnanec teoreticky a prakticky připraven k samostatnému výkonu pracovní činnosti.

Úspěšné vykonání předepsaných zkoušek je základní kvalifikační podmínkou pro zařazení zaměstnance k samostatnému výkonu pracovní činnosti a bezprostředně souvisí s bezpečností železniční dopravy.

2 MANAGEMENT RIZIK

Jak říká Neugebauer: „V BOZP se provádějí dvě základní posouzení rizik – jedno pro oblast bezpečnosti práce /BOZP/ a druhé pro oblast ochrany zdraví při práci /BOZP/, tedy zjednodušeně řečeno pro oblast hygieny práce a ergonomie. To první vyhledání a vyhodnocení rizik při práci, vyplývá z § 102 zákoníku práce. To druhé, kategorizace prací, z § 37 zákona č. 258/200 Sb.

Vyhledávání a vyhodnocení rizik při práci je jedním ze základních kamenů současné BOZP v každé firmě /dalšími jsou legislativa a kategorizace prací/. Navazuje na něj stanovení opatření k odstranění rizik nebo snížení jejich působení. Tyto tři fáze /vyhledávání rizik, vyhodnocení rizik, stanovení opatření/ se nazývají management rizik při práci“. (Neugebauer 2010,s.51)

2.1 Vyhledávání a vyhodnocení rizik při práci

Základní právní úprava je stanovena základní legislativou, která je obecně závazná pro všechny typy organizací.

V rámci ČD jsou pak dále obecné zákonné principy bezpečnosti a ochrany zdraví konkretizovány interními předpisy a dalšími typy interních dokumentů.

Proces vyhledávání rizik je soustavná činnost, při které jsou povinny jednotlivé útvary, odborové organizace a organizační složky ČD vzájemně spolupracovat a poskytovat odborně způsobilým osobám v prevenci rizik relevantní, pravdivé a úplné informace.

Vyhledávání a vyhodnocení rizik je povinností každého zaměstnavatele. Na základě vyhodnocení rizik je příslušná pracovní činnost začleněna do kategorie I. až IV., a to podle míry vyhodnoceného rizika. Mimo to se na základě vyhodnocení rizik přidělují osobní ochranné pracovní prostředky /např. pracovní obuv, pracovní oděv, ochranné brýle, přilba apod./.

Hloubka zpracování rizik je odvislá od závažnosti prováděné činnosti a od dlouhodobého sledování a vyhodnocování.

Jak uvádí Neugebauer: „Kategorizace prací musí být prováděna na základě požadavku ustanovení § 37 zákona č. 258/2000 Sb., resp. podle vyhlášky č.432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů

biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitostí hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli.“ (Neugebauer 2010, s.54).

Rozlišujeme čtyři kategorie.

V **první kategorii** není pravděpodobný nepříznivý vliv na zdraví, jedná se o minimální zdravotní riziko, negativní faktor se při výkonu práce nevyskytuje nebo je zátěž faktorem minimálním, z hlediska expozice faktoru se jedná o optimální pracovní podmínky tzn. že zdravotní riziko je minimální i pro hendikepované osoby, vliv faktoru je ze zdravotního hlediska nevýznamný.

Ve **druhé kategorii** jsou zařazeny práce, kde lze očekávat nepříznivý vliv na zdraví jen výjimečně, jedná se o únosnou míru zdravotního rizika, úroveň zátěže a faktorů nepřekračuje limity stanovené předpisy tzn., že vliv faktoru je akceptovatelný pro zdravého člověka, nelze však vyloučit nepříznivý účinek faktoru na zdraví u vnímavých jedinců.

Do **třetí kategorie** jsou zařazeny práce při nichž již jsou překračovány hygienické limity.

Jedná se o významnou míru zdravotního rizika, jsou překročeny stanovené limitní hodnoty expozice zátěže, na pracovištích je nutná realizace náhradních technických a organizačních opatření, nelze vyloučit negativní vliv na zdraví pracovníků, nebezpečí nemocí z povolání.

V **kategorii čtvrté** jsou práce při nichž je vysoké riziko ohrožení zdraví. Úroveň zátěže vysoce překračuje stanovené limitní hodnoty expozice, na pracovištích musí být dodržován soubor preventivních opatření, ohrožení zdraví nelze zcela vyloučit.

Podle míry výskytu faktorů, které mohou ovlivnit zdraví zaměstnanců a jejich rizikovost pro zdraví, navrhuje příslušný odbor GŘ ČD v daných termínech orgánům ochrany veřejného zdraví zařazení prací do kategorií rizika. Návrhy se týkají prací kategorie třetí a čtvrté, o jejichž zařazení rozhoduje orgán ochrany veřejného zdraví /Krajská hygienická stanice/.

Práce do první a druhé kategorie zařazuje na základě stejných kritérií v daných termínech zmíněný odbor.

Ostatní práce, které nebyly takto zařazeny se považují za práce první kategorie. Práce zařazené zaměstnavatelem do první a do druhé kategorie, včetně údajů rozhodných pro toto zařazení, oznámí příslušný odbor ČD Orgánu ochrany veřejného zdraví. Ten je na návrh zaměstnavatele nebo z vlastního podnětu oprávněn rozhodnout o zařazení

práce, o níž má zaměstnavatel za to, že je prací první nebo druhé kategorie, do vyšší kategorie.

Orgán ochrany veřejného zdraví dále rozhoduje o tom, že práce druhé kategorie je prací rizikovou a o tom, že práce dosud zařazené do kategorie třetí nebo čtvrté, již nejsou pracemi této kategorie.

Pro vyhodnocení rizik je stanovena jednoduchá bodová metoda, která přihlíží k pravděpodobnosti vzniku následkům rizika, stupni závažnosti, počtu ohrožených osob, času působení rizika a ostatním vlivům. Odhad pravděpodobnosti se kterou může uvažované nebezpečí nastat, se stanoví dle stupnice odhadu pravděpodobnosti. Posuzuje se četnost, pravděpodobnost vzniku existence rizika ve stupnici 1-5, nepravděpodobná, nahodilá, pravděpodobná, velmi pravděpodobná a trvalá.

Možné následky ohrožení jsou též rozděleny 1-5, poranění bez pracovní neschopnosti, poranění s pracovní neschopností, poranění s hospitalizací, závažné poranění nebo trvalé následky, poranění s následkem smrti.

Riziko se vypočítává tak, že se vždy násobí četnost následky výsledkem je číslo, které vyjadřuje míru přijatelnosti rizika. To znamená 1-5 bezvýznamné riziko, 6-10 akceptovatelné riziko, 11-15 přijatelné riziko, 16-20 významné riziko, přijatelné jen za určitých podmínek a s účinnými opatřeními, 21-25 nepřijatelné riziko.

K tomu, aby mohla být rizika eliminována, je potřeba identifikovat jejich příčiny.

Příčiny, jsou buď zjevné tzn. spojené s krizovou situací, nebo skryté tzn., že je to otázka chybně nastaveného systému a je nebezpečí opakování krizové situace.

Proto je nezbytné rizika vyhledat, konkretizovat, vyhodnotit a přijmou opatření k jejich odstranění.

Jak uvádí Neugebauer: „Vyhledávání a vyhodnocení rizik při práci musí být trvalou součástí řízení firmy. Tedy nejedná se o jednorázový úkol, ale o úkol soustavný. Vlastní vyhledávání a vyhodnocení rizik při práci by mělo být periodicky opakováno. Četnost period se odvíjí od konkrétních podmínek – závažnost rizik, četnost změn, fluktuace atd.. Obecně lze říci, že by mělo být prováděno jedenkrát za rok /zákoník práce požaduje vyhledávat soustavně/“.(Neugebauer 2010,s. 52).

2.2 Vyhledaná rizika v podmínkách ČD

V podmínkách ČD se problematika vyhledávání rizik, hodnocení rizik BOZP a postup při zařazování do kategorizací prací, včetně potřebných měření a vyšetření,

se provádí centrálně pro celou železniční síť. Má to v popisu práce příslušný odbor, který spolupracuje s příslušnými vedoucími pracovníky organizačních jednotek jako jsou přednostové osobních stanic, přednostové provozních obvodů, přednostové dep kolejových vozidel, ředitelé krajských center osobní dopravy apod.

Je vytvořen sborník rizik, kde jsou uvedeny všechny možné zdroje rizik, které se mohou při práci v železniční dopravě vyskytnout.

Sborník rizik obsahuje pořadový kód rizika, zdroj rizika, závažnost rizika označený jako A,B,C, kdy ve sloupci A se uvede pravděpodobnost ohrožení, ve sloupci B možné následky a ve sloupci C přijatelnost rizika, které získáme součinem A x B, viz. jak je uvedeno v předchozí kapitole 2.1.

V dalším sloupci jsou uvedena bezpečnostní opatření.

Ve sloupci zdroje rizika jsou uvedeny např. administrativní práce, budovy schodiště, komunikace, přístupové cesty, nástupiště, rampy, el. zařízení, el. spotřebiče, práce se zobrazovacími jednotkami, úklidové práce, klimatické podmínky, chlad, teplo, pohyb v kolejišti, výměna, výkolejka, výhybky, manipulace se zarážkami, podložkami, přenosnými zámky, drážní vozidla, stupačky nebo schůdky kolejových vozidel, drážní vozidla, pohyb v osobním voze, nástup, výstup, obsluha zařízení uvnitř vozu, drážní vozidla jejich svěšování a rozvěšování, mimořádné události, trakční vedení, ruční manipulace s břemeny, osoby, zvířata, napadení, nepředvídatelné chování zaměstnance.

V následném sloupci sborníku rizik se uvádí popis a charakteristika nebezpečí tzn. např. naražení o ostré hrany a rohy nábytku, skříní, zásuvek, sklouznutí, špatné našlápnutí, podvrknutí, zakopnutí, naražení o překážku, chůze přes vozovku, sražení a zachycení silničním vozidlem, manipulačními nebo motorovými vozíky a mobilní plošinou, zásah elektrickým proudem při obsluze elektrického zařízení a elektrických spotřebičů, zřetelná zátěž, únava pohybového aparátu, pořezání píchnutí, poleptání a otrava úklidovými prostředky, ohrožení infekčním onemocněním, uklouznutí v důsledku vlastní práce, vlivem klimatických podmínek, mokrá podlaha, podchlazení, omrzliny, přehřátí organismu, pád při chůzi v kolejišti, zakopnutí o zařízení, špatné našlápnutí, uklouznutí, úraz závažím výhybkou, která je ústředně stavěná, úraz závažím výhybkou, která je místně stavěná, úraz tělesem výkolejky, přiražení, přimáčknutí, přivření končetin mezi pohyblivé jazyky výměny a opornice, resp. výhybky, zasažení pokožky mazivem, který se používá na kluzné stoličky výhybek, zranění manipulovanými pomůckami jako jsou zarážky, podložky, přenosné zámky, zachycení a zranění projíždějícími drážními vozidly, zachycení nákladem, nebo jeho částí, zachycení

zajišťovacími prostředky jako jsou řetězy, klanice u nákladní vozů, sražení a přejetí drážními vozidly, popálení horkým ložiskem, uklouznutí, pád, zranění při jízdě na stupačce hnacího vozidla popř. železničního vozu, vyklánění se ze stupačky, zranění končetin, trupu, hlavy, zachycení a zranění z důvodu řádně neupnutých osobních ochranných pracovních pomůcek, přiražení zavíracímu dveřmi, přiražení oknem v železničním voze, zakopnutí o přechodové můstky, zranění při pádu z vozidla, zranění při nástupu do hnacího vozidla, zranění při výstupu z hnacího vozidla, úraz šroubovou nebo hadicí průběžného tlakového potrubí pro svěšování nebo rozvěšování kolejových vozidel, uklouznutí, zakopnutí mezi kolejovými vozidly, střetnutí drážních kolejových vozidel, střetnutí kolejových vozidel na přejezdu, vykolejení drážního vozidla, ujetí drážního vozidla, porucha, pohyb pod trakčním vedením, manipulace s předměty pod zapnutým trakčním vedením, pokousání zvířetem, ohrožení hmyzem, klíštětem, uštknutí, způsobení nehody, přimáčknutí kolejovým vozidlem.

Dále ve sborníku rizik je uvedena jejich závažnost tzn. pravděpodobnost ohrožení, možné následky a přijatelnost rizika.

Následně jsou uvedena ve sborníku rizik bezpečnostní opatření, která reagují na již zmíněný zdroj rizika, popis a charakteristiku nebezpečí a závažnost rizika.

Vyhledaná rizika, uvedená ve sborníku rizik, jsou následně rozpracována pro konkrétní profese, které se vyskytují na železnici resp. ke každé profesi jsou přiřazena v úvahu přicházející zdroje rizika, popis a charakteristika nebezpečí, závažnosti rizika tzn. pravděpodobnost ohrožení, možné následky, přiřazení kategorie rizik a bezpečnostní opatření.

S kategorizací prací musí být zaměstnanci železnice prokazatelně seznámeni, podepsaný doklad o vyhledaných pracovních rizicích má každý pracovník založen na personálním oddělení v osobním spise a navíc dle interního nařízení na každém pracovišti jsou vyvěšena vyhledaná rizika profesí, které v daném místě vykonávají dopravní službu.

O výsledcích kategorizace včetně vyhledaných rizik pro jednotlivé pracovní pozice jsou informovány všechny odborové organizace působící na železnici.

Současně jsou vyhodnocována rizika pro výběr a použití ochranných prostředků. Tato rizika jsou rozpracována dle kategorizace prací na konkrétní pracovní pozice. K tomuto účelu je zpracována tabulka resp. matice, kde jsou uvedeny části těla, které jsou dále rozčleněny na hlavu s rozdělením na lebku, sluch, zrak, dýchací orgány, obličej, celá hlava. Dále horní končetiny jsou rozděleny na ruce a paže. Dolní končetiny na

chodidlo a části nohy. V různém je uvedena pokožka, trp, břicho, parentální cesty a celé tělo.

Rizika jsou rozčleněna na fyzikální, chemická a biologická.

Fyzikální jsou dále rozděleny na mechanická, která jsou specifikována jako pády z výšky, úder, náraz, bodné řezné rány, uklouznutí, upadnutí a vibrace.

Tepelná jsou rozdělena na teplo, oheň, chlad a dále elektřinu. Záření je členěno na neionizující, ionizující, navazuje hluk.

Chemická jsou členěna na aerosoly, které se dále člení na prach, vlákna, dýmy a mlhy. Navazují tuhé látky. Kapaliny jsou členěny na ponoření, postříkání a navazují plyny a páry.

Biologická se člení na parazity, plísňe a nebakteriální biologické antigeny.

Na základě těchto vlivů resp. vyhodnocených rizik určených pro výběr použití ochranných pracovních prostředků jsou těmito prostředky pracovníci vybaveni.

3 PROVĚRKY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Česká republika právně zakotvila oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v zákoně č. 262/2006 Sb. Zákoník práce, v platném znění a v dalších právních předpisech, které konkretizují jednotlivé oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Zaměstnavateli tím vzniká povinnost zajistit bezpečnost a ochranu zdraví svých zaměstnanců s ohledem na možná rizika, která se týkají výkonu jejich práce.

Zákoník práce v § 108 odst.5 uvádí že: *„Zaměstnavatel je povinen organizovat nejméně jednou v roce prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na všech pracovištích a zařízeních zaměstnavatele v dohodě s odborovou organizací a se souhlasem zástupce zaměstnanců pro oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a zjištěné nedostatky odstraňovat“* (Zákoník práce 2012,s.37).

Neugebauer uvádí: *„Každá firma by měla mít vytvořen systém kontrolní činnosti zajištění BOZP. V tomto systému by kromě kontrol prováděných vedoucími zaměstnanci měly být i kontroly odborně způsobilou osobou k prevenci rizik a lékařem závodní preventivní péče. Tyto kontroly by měly být postaveny výše než kontroly prováděné vedoucími zaměstnanci / v rámci těchto kontrol je kontrolován vedoucí zaměstnanec, jak na svém úseku zajišťuje BOZP a měly by sloužit jako zdroj informací pro top management firmy o úrovni BOZP ve firmě.“* (Neugebauer 2010, s.183).

Prověrky BOZP je možno chápat jako hloubkovou kontrolu úrovně organizace v oblasti bezpečnosti práce včetně všech činností, technologií, postupů a technických vybavení s tím související.

3.1 Organizace a hodnocení prověrek BOZP na železnici

Základem systému BOZP v podmínkách ČD jsou vnitřní předpisy, opatření a metodické pokyny, kterými jsou dána pravidla, povinnosti a řízeny postupy v oblasti bezpečnosti a zdraví při práci na podkladě legislativního rámce.

Interní dokumenty jsou aktualizovány dle změn legislativy a změn v ČD.

Pro organizování prověrek BOZP je vydávám vždy metodický pokyn k provedení a následnému vypracování zprávy o prověrkách BOZP, platný na všech stupních řízení.

V rámci zajištění systematického a správného průběhu prověrek BOZP jsou v jednotlivých organizačních složkách ČD zpracována konkrétní, vlastní organizační opatření tzn. že vedoucí organizačních složek jako jsou přednostové osobních stanic, přednostové provozních obvodů, přednostové dep kolejových vozidel, ředitelé příslušných složek odpovídají za vydání a realizaci tohoto opatření týkající se bezprostředně jejich obvodů.

Tato opatření obsahují seznam prověřovaných objektů a zařízení, počet prověřkových komisí a jmenování jejich členů. Dále určují jejich působnost, časový harmonogram průběhu a způsob ukončení a projednání prověrek. Komise jsou složeny z kompetentních zaměstnanců příslušných organizačních složek, odborně způsobilých osob v oblasti prevence rizik, odborného pracovníka BOZP příslušného odboru, z lékařů pracovně lékařské služby a zástupců všech dotčených odborových organizací působících v obvodu dané organizační složky. Vzhledem k tomu, že železnice je v současné době jak z hlediska právního, z hlediska vlastnictví a z hlediska kompetencí „rozdobena“ na mnoho organizačních jednotek, výkonných jednotek služebních odvětví jako je např. Správa železniční dopravní cesty, Regionální správa majetku, Správa tratí, Správa mostních obvodů, Správa železniční energetiky, Správa budov, Elektrizace železnic, V místech, kde je požadováno odstranění zjištěných závad nebo zajištění finančního krytí ze strany cizího právního subjektu, jsou přizváni k prověrkám též zástupci příslušných složek.

Prověrky BOZP jsou zaměřeny zejména na systém zajištění BOZP v dané organizační složce ČD a jeho funkčnost v daném prostředí.

Prověrky BOZP probíhají na všech pracovištích, kde pracují zaměstnanci ČD, tedy i v případě, že se jedná o majetek jiného subjektu.

Hlavní zaměření prověrek BOZP:

- zajištění a řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- výchova zaměstnanců k bezpečné a zdraví neohrožující práci,
- prevence pracovních úrazů a nemocí z povolání
- fyzické prohlídky všech pracovišť a provozovaných technických zařízení včetně kolejíště
- revize hodnocení rizik

Při prověrkách komise fyzicky prochází všechna pracoviště a zaměřuje se na možné nedostatky, které by mohly eventuálně ohrozit bezpečnost zaměstnanců. Zaměřuje se na stav přístupových cest na jednotlivá pracoviště, nastav komunikací, na vybavení pracoviště potřebným nábytkem splňujícím ergonomická hlediska, dále na

stav opotřebení tzn. není-li poškozen do takové míry např. ostré poškozené rohy stolu, což by mohlo být zdrojem úrazu, dále se zaměřuje na mikroklimatické podmínky, platné revize elektrických radiátorů, přímotopů, technický stav kamen, kouřovodů, stav komínů z hlediska spalinových cest, stav sociálního zařízení, pokud na některém vzdáleném osamoceném pracovišti jako jsou v některých lokalitách hradla, hlásky nebo stavědla, která nemají k dispozici pitnou vodu zda-li je zabezpečena dostatečná dodávka balené vody a zda-li mají k potřebné hygieně pracovníci tohoto odlehlého pracoviště k dispozici alespoň užitkovou vodu, stav chemického WC a kontrola provádění výměny jeho náplně, stav a funkčnost osvětlení a obecně z uživatelského hlediska stav elektroinstalace zda-li jsou funkční a nejsou poškozeny vypínače, zásuvky apod., kontrola zda-li mají pracovníci k dispozici vytápěné šatny, dále pokud pracovníci vykonávají práci pod širým nebem zda-li mají k dispozici zařízení na sušení oděvů a obuvi, zda-li mají místnost pro odpočinek, zda-li mají možnost si ohřát stravu, uvařit teplé nápoje, zda-li mají k dispozici chladničku, zda-li mají samostatnou místnost, kde se mohou najíst, popř. alespoň její oddělenou část kontrola zda-li do objektu nezatéká, stav výmalby, kontrola zda-li se nevyskytují v kontrolovaném objektu hlodavci, hmyz apod.

Z jednotlivých prověrek je na úrovni organizačních složek vyhotovena předepsaná dokumentace jejíž výsledky jsou zapracovány do dílčích zpráv o prověrkách BOZP, které obsahují výčet zjištěných nedostatků, návrhy na odstranění včetně termínů a konkrétní odpovědnosti.

Dílčí zprávy z jednotlivých organizačních složek slouží jako podkladový materiál pro vypracování celkové zprávy, včetně přijatých opatření.

4 ZÁSADY BOZP V ŽELEZNIČNÍM PROVOZU

Prioritou managementu Českých drah je zajistit vysoký standard v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Pro tuto oblast s celostátní působností je vytvořen příslušný odbor na Generálním ředitelství, který provádí metodickou činnost a úzce spolupracuje s jednotlivými vedoucím organizačních jednotek jakými jsou ředitelé Krajských center osobní dopravy, vrchní přednostové dep kolejových vozidel, přednostové osobních stanic a další manažeři organizačních a výkonných jednotek včetně dceřiných společností, které jsou součástí skupiny Českých drah, a.s..

Tito manažeři, ředitelé, vrchní přednostové, přednostové osobních stanic a další vedoucí pracovníci jsou přímo odpovědní za dodržování zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci bezprostředně na svém svěřeném úseku a to jak z pohledu obecné legislativy tak i z pohledu interních předpisů, vyhlášek a nařízení.

Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci ČD OP 16 v kapitole III bodě 9 přímo ukládá:

„Vedoucí zaměstnanci jsou povinni:

a/ spolupracovat v oblasti BOZP s orgány státního odborného dozoru nad bezpečností práce, požárního dozoru, orgány ochrany veřejného zdraví, životního prostředí a příslušnými odborovými orgány,

b/ vydávat příkazy, zavádět vhodná opatření potřebná pro zajištění BOZP,

c/ věnovat pozornost nově přijatým nebo nově přiděleným zaměstnancům při jejich zařazování do zácviku nebo výcviku k vybraným zaměstnancům,

d/ dodržovat zásadu, aby nový zaměstnanec po vykonání odborné zkoušky pracoval alespoň jeden měsíc na pracovišti, na kterém vykonal výcvik (zácvik),

e/ zajistit periodické ověřování znalostí předpisu ČD Op 16 u všech zaměstnanců jednou za 5 let, kterým není předepsána periodická zkouška,

f/ rozhodnout o mimořádném ověření znalostí z bezpečnostních předpisů, příslušných vyhlášek a norem u zaměstnanců, kteří opakovaně porušili bezpečnostní předpisy nebo v průběhu dvanácti měsíců utrpěli více než jeden pracovní úraz ze stejných příčin a s prokázanou spoluodpovědností,

g/ zajistit na všechna pracoviště pitnou vodu, kde voda není nebo je zdravotně závadná, zabezpečit dodávku pitné vody nebo ji nahradit jinými vhodnými nealkoholickými nápoji,

h/ zajistit při vzniku pracovních úrazů řádnou evidenci, šetření, dokumentaci a ohlašovací povinnost v souladu s Nařízením vlády č. 494/2001 Sb, v platném znění, j/ kontrolovat dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek před a v průběhu směny“.(ČD Op 16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci 2005, s.13).

Tyto povinnosti výše uvedených manažerů se dále přenášejí na jejich podřízené, kteří vykonávají pracovní činnosti na úrovni vedoucího směny.

Týká se to především pracovníků vykonávajících pozice jako jsou vlakvedoucí, výpravčí, mistři v opravárenských a servisních provozech, návěštní mistři zabezpečující údržbu sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, vedoucí posunu, traťmistři apod.

V praxi to znamená, že např. výpravčí, který je ve stanici vedoucím směny provede vždy na začátku směny stručný pohovor o základních zásadách bezpečnosti a ochraně zdraví při práci týkající se bezprostředně jeho podřízených, za které je možno považovat např. výhybkáře a signalisty. Při pohovoru se zaměří především na aktuální situaci tzn. např. na klimatické podmínky jakými je déšť, sníh, náledí, mlha apod. a z toho vyplývající nebezpečí pro vlastní provoz a bezpečnost příslušného pracovníka a samozřejmě na provozní situaci jako je obsazení kolejí, vlaky na cestě apod. Současně provede kontrolu, zda-li jeho podřízený řádně používá ochranné pracovní prostředky, popřípadě má za povinnost jej vyzvat k jejich používání.

O provedené pohovoru o bezpečnosti práce provede jak výpravčí, tak i signalista, výhybkář záznam do předepsané dopravní dokumentace.

Stejným způsobem provede pohovor výpravčí s vedoucím posunu, vedoucí posunu následně s podřízenými posunovači, průvodci lokomotiv apod..

V případě vlakových čet provádí bezpečnostní pohovor a kontrolu výše uvedených skutečností vlakvedoucí s průvodčím, popř. s vlakovým manipulantem. Zaměří se u nich především na ústrojovou kázeň a předepsané vybavení jakým je např. svítilna, návěštní štítky, píšťalka apod..

Výpravčí má navíc právo provést u svých podřízených, signalistů, výhybkářů, vedoucích posunu apod. namátkovou detalkoholovou zkoušku.

V případě podezření na požití alkoholu mu v této oblasti z práva vzniká povinnost zmíněnou zkoušku provést.

O provedené detalkoholové zkoušce musí být učiněn záznam v k tomu určeném Zápisníku detalkoholových zkoušek, kde musí konkrétně uvést datum, hodinu, jméno pracovníka, funkci, výsledek a v případě pozitivního výsledku opatření tzn. zajištění

odeslání pracovníka na odběr krve, nahlášení policii, nahlášení nadřízenému přednostovi popř. řediteli.

Dodržování zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, by mělo být také prioritou jednotlivých provozních zaměstnanců, kteří by ve svém zájmu měli dbát na to, aby se jim v průběhu pracovního procesu nestal žádný pracovní úraz.

V Předpisu o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci ČD Op 16 v kapitole III v bodě 12 se uvádí: „Dále jsou zaměstnanci povinni:

a/ nastupovat do zaměstnání odpočatí a nesmí být pod vlivem alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek. V pracovní době i po pracovní době na pracovišti nepožívat alkoholické nápoje a jiné návykové látky,

b/ podrobit se na výzvu oprávněné osoby orientační zkoušce, případně lékařskému vyšetření, zda nejsou při výkonu pracovní činnosti pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky,

c/ používat předepsaným způsobem osobní ochranné pracovní prostředky, ochranná zařízení a pracovní pomůcky a udržovat je v dobrém a funkčním stavu a s nepřekročenou užívací dobou,

d/ při zjištění nebezpečí, nedostatků a závad, které ohrožují bezpečnost a ochranu zdraví při práci, případně mohou způsobit úraz, ohlásit tyto skutečnosti ihned svému nadřízenému,

e/ zdržovat se jen na příkázaných pracovištích a nevzdalovat se z toho pracoviště bez souhlasu bezprostředně nadřízeného zaměstnance. Při přerušení práce smí pokračovat v práci pouze se svolením zaměstnance, který přerušení práce nařídil nebo povolil.

f/ účastnit se povinného školení BOZP a periodického ověřování znalostí dle služebního předpisu,

g/ ohlásit ihned vznik pracovního úrazu svému bezprostřednímu nadřízenému, i když úraz nemá za následek okamžitou pracovní neschopnost,

h/ účastnit se lékařských prohlídek k zajištění zdravotní způsobilosti dle pokynů zaměstnavatele,

i/ udržovat pořádek a čistotu na svém pracovišti. Udržovat svěřená technická zařízení(stroje) v řádném technickém stavu a při obsluze dodržovat příslušné normy, pokyny k obsluze a vlastnit předepsané oprávnění,

j/ poskytnout nebo zprostředkovat první pomoc každému spoluzaměstnanci, který jeví známky poruchy zdraví nebo ohrožení života“.(ČD Op 16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci 2005, s.14).

4.1 Podmínky pohybu zaměstnanců v kolejišti

Kolejiště je prostor, kde se mohou pohybovat jen pracovníci, kteří mají oprávnění ke vstupu na provozovanou dopravní cestu.

Pro povolení ke vstupu musí být splněny tyto základní podmínky:

- musí mít platný lékařský posudek, ve kterém je výslovně uvedeno, že je ze zdravotního hlediska způsobilý vstupu do kolejiště,
- cesta na/z pracoviště je kolejištěm povolena jen pokud je v základní dopravní dokumentaci uvedena jako oficiální přístupová cesta,
- v kolejišti se mohou pohybovat pouze pracovníci ve službě,
- při pohybu v kolejišti musí mít předepsaný ochranný pracovní oděv, obuv,
- v případě špatných rozhledových poměrů za tmy, za mlhy, husté sněžení apod. musí mít funkční svítidlo
- u vybraných profesí mají za povinnost nosit reflexní oděv, v případě pracovníků posunu též ochrannou helmu.

V Předpise o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci ČD Op 16 v části druhé, kapitole II bodu 20 je výslovně uvedeno: „*Práce a pohyb v kolejišti vyžaduje od všech zaměstnanců zvýšenou pozornost. Proto je zakázáno:*

a/ vstupovat do kolejiště bez soustředění se na provoz, zdržovat se v kolejišti bez důvodu, přecházet koleje bez rozhlédnutí se na obě strany,

b/ stoupat a sedat na hlavu kolejnic, srdcovku, přídržnici, jazyk nebo opornici výhybky, přestavníky výhybek a námezdníky,

c/ podlézat bezdůvodně drážní vozidla, přecházet koleje za stojícími vozidly ve vzdálenosti menší než 5 metrů, procházet mezerami mezi vozidly, je-li vzdálenost menší než 10 metrů a není-li jistota, že vozidla budou uvedena do pohybu, přecházet přesně před nebo za jedoucími vozidly,

d/ přecházet po náraznících, šroubovákách nebo samočinných spřáhlech vozidel, stát nebo sedět na nich,

e/ sedat na obvodové stěny nákladních vozů, stupačky a schůdky vozidel, zavěšovat se na vozidla v pohybu, zdržovat se na jakýchkoliv místech mimo místa určená k jejich doprovodu, stát na podélnících a obsluhovat z nich pořádací brzdu,

f/ vstupovat do prostoru mezi rampu a jedoucí vozidla, zdržovat se v tomto prostoru, jakož i zdržovat se tam, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor nebo průjezdný průřez,

g/ naskakovat na vozidla a seskakovat z vozidel pokud jsou v pohybu. Naskakovat a seskakovat z vozidel za pohybu je dovoleno jen zaměstnancům zúčastněným při posunu, ale jen tehdy, je-li rychlost vozidel taková, že jim lze stačit krokem. Za nepříznivého počasí (déšť, sněžení, hustá mlha, námraza apod.) je naskakování a seskakování za pohybu vozidel zakázáno.“ (ČD Op 16 Předpis o bezpečnosti a zdraví při práci 2005, s.15).

Z interního předpisu ČD vyplývá, že pracovníci především sami musí dbát o svou bezpečnost a dodržování stanovených zásad je nezbytné vzhledem k povaze práce a prostředí, ve kterém se pohybují. Měli by si uvědomit, že porušení nebo opomenutí ať již vědomé nebo nevědomé může mít pro jejich zdraví fatální následky.

4.2 Práce v obvodu železničních stanic

V obvodu stanice popř. na traťových kolejích může vykonávat pracovní činnost jeden zaměstnanec, kterým se rozumí např. čistič výhybek, pracovník údržby, staniční dozorce, druhý výhybkář ve směně, signalista apod., nebo více zaměstnanců, kteří mají svého vedoucího, který odpovídá za celou pracovní skupinu, resp. za její bezpečnost nebo učí konkrétního zaměstnance, kterého pověří hlídáním této skupiny po dobu pracovní činnosti v kolejišti.

V praxi to znamená, že např. mazač výhybek než započne s prací má za povinnost se osobně dostavit k dopravnímu zaměstnanci, který má příslušné kolejové zhlaví ve svém obvodu. Většinou to bývá pracovník ve funkci výhybkáře nebo signalisty. Mazač výhybek se tedy osobně dostaví na stavědlo, ústně sdělí signalistovi, že bude provádět nějaké práce na výhybkách v jeho obvodu, např. čištění a mazání výhybek. Současně mu odevzdá tzv. bezpečnostní štítek /červené barvy/, na kterém je uvedeno jeho jméno.

Signalista učiní zápis do předepsané dopravní dokumentace, telefonního zápisníku, kde uvede datum, přesný čas, pořadové číslo fonogramu a poznámku, že bylo započato např. mazání výhybek v jeho obvodu, uvede jméno pracovníka a způsob dorozumívání resp. jakým prostředkem bude tohoto pracovníka varovat před jízdou vlaku. Uvedený způsob dorozumívání musí výslovně uvést tzn. např. staničním rozhlasem, vysílačkou, píšťalkou, trubkou, klaksonem apod.. Oba pracovníci musí uvedený záznam v dopravní dokumentaci, v tel. zápisníku podepsat.

Až po provedení těchto úkonů může tento pracovník samostatně začít pracovat na příslušných výhybkách.

Tímto provedeným záznamem vzniká odpovědnost pracovníka na stavědle, signalisty za bezpečnost pracovníka údržby v kolejišti. Pokud se blíží vlak, má signalista za povinnost sjednaným způsobem pracovníka v kolejišti varovat /např. píšťalkou/.

Po provedení signálu varování má pracovník údržby za povinnost zvednutím pravé ruky mu dát signál, že varování bere na vědomí a ustoupit mimo kolej, aby nebyl ohrožen blížícím se vlakem nebo posunujícím dílem.

Pokud pracovník údržby na varování signalisty nereaguje, má signalista za povinnost tento dohodnutý signál zopakovat a pokud ani poté nereaguje má za povinnost provést úkony k zastavení příjezdějícího vlaku nebo posunového dílu.

Současně strojvedoucí vlaku, nebo strojvedoucí posunujícího dílu má za povinnost v případě, že vidí pracovníka vykonávajícího nějakou činnost v kolejišti nebo na výhybkovém zhlaví dát lokomotivní houkačkou zvukovou návěst pozor a pracovník má za povinnost zvednutím pravé ruky dát na vědomí, že rozumí a ustoupit z kolejiště.

Po skončení prací v kolejišti na příslušném zhlaví se např. mazač výhybek musí znovu dostavit na stavědlo resp. na pracoviště signalisty, kde signalista v dopravní dokumentaci, v telefonním zápisníku zaznamená ukončení mazání výhybek tzn. uvede datum, přesný čas a záznam, že mazání výhybek bylo ukončeno a že bezpečnostní štítek byl mazači výhybek /uvede jeho jméno/ vrácen. Oba, tzn. signalista i mazač výhybek zmíněný záznam podepíše.

Tímto úkonem se signalista „zbavuje“ odpovědnosti za bezpečnost tohoto pracovníka.

Podobným způsobem se z hlediska bezpečnosti práce organizuje dohled nad větší skupinou pracovníků pohybujících se v kolejišti resp. skupina pracovníků, která provádí nějaké práce v kolejišti, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení apod..

V tomto případě je dle příslušných traťových nebo staničních poměrů je určen pracovník popř. dle potřeby i více pracovníků, kteří mají za povinnost sledovat zda-li se neblíží vlak nebo posunující díl a dohodnutým způsobem včas varovat ostatní pracovníky skupiny, aby vystoupili mimo koleje. Tito určené pracovníci se musí výhradně věnovat pouze střežení tzn. nesmí vykonávat žádné jiné práce. Jsou ve spojení s výpravčím nebo se signalistou .

Včasným informováním o jízdě vlaku odpovídají za bezpečnost pracovníků nad nimiž vykonávají dohled.

Pracovníci, kteří vykonávají údržbu musí být seznámeni se způsobem vyrozumění o jízdě vlaku nebo posunujícího dílu a současně musí být poučeni na jakou stranu a kam mají v případě výstražného signálu vystoupit z koleje.

Na trati tj. v prostoru mezi dvěma stanicemi se postupně začíná používat modernější způsob varování prostřednictvím elektronického zabezpečení.

V praxi to znamená, že jsou na trati umístěna pohybová čidla, která zaznamenají pohyb vlaku, tento pohyb je vyhodnocen a přenesen do zvukového varování přímo do místa, kde jsou prováděny příslušné práce .

Výhodou toho zařízení je že odpadá riziko reálné chybovosti lidského činitele.

V každém případě je nutné k této činnosti přistupovat s maximální odpovědností, neboť důležitou roli u tohoto zařízení hraje bezporuchový technický stav.

4.3 Posun z pohledu BOZP

Posunem rozumíme každý úmyslný pohyb kolejových vozidel. Za posun není považována jízda vlaku.

Z hlediska BOZP je posun považován za potencionální zdroj možnosti vzniku úrazu v případě nedodržování zásad pro provozování této činnosti. Nutno též přihlídnout k tomu, že posun probíhá prakticky denně 365 dní v roce za příznivých i méně příznivých klimatických podmínek. Vnější vlivy jakým jsou vedra, deště, sníh, mlhy led, vítr, práce za světla i za tmy kladou vysoké nároky na zaměstnance vykonávající tuto činnost.

Zaměstnanci vykonávající posun musí pro bezpečný výkon práce splňovat ty nejpřísnější zdravotní předpoklady jak po stránce smyslové tak i po stránce fyzické a psychické. Dále jsou nezbytné odborné předpoklady, pracovník musí na tuto pozici absolvovat předepsanou odbornou zkoušku.

Posun je prováděn převážně hnacími vozidly elektrickými nebo dieselovými.

Nejběžnějšími způsoby posunu je tzv. posun tažením, tzn., že lokomotiva je pevně spojena s dalšími vozy. Rychlost u tohoto způsobu posunu je povolena max 40 km/h.

Druhým nejběžnějším způsobem posunu je posun sunutím, tzn., že lokomotiva je pevně spojena s vozy, které jsou tlačeny. Rychlost v tomto případě je povolena max. 30km/hod.

Tyto oba způsoby posunu z hlediska bezpečnosti pracovníků patří mezi nejméně problémové.

Provozní podmínky resp. stavební a dispoziční podmínky některých železničních stanic vyžadují ještě další způsoby posunu, jakým je např. posun odrazem.

Ten se organizuje tím způsobem, že vozy nebo vůz není s posunující lokomotivou pevně spojen a posun probíhá tím způsobem, že lokomotiva rychlostí maximálně 5 km/hod. najede na stojící železniční vůz, ten prakticky odrazí a vůz následně jede na požadovanou kolej, požadovaným směrem, kde čeká pracovník, který v místě požadovaného zastavení položí na kolej zarážku, na kterou vůz najede a následně tímto způsobem je zabrzděn.

U tohoto způsobu posunu se vyžaduje po pracovníkovi posunu rychlost, rozhodnost, aby zarážku na správném místě položil na kolej a včas od najetého vozu bezpečně ustoupil s tím, že prudším najetím vozu může zarážka odskočit mimo kolejnici s čímž musí pracovník posunu počítat.

Dalším způsobem posunu je posun spouštěním. Tento způsob posunu se provádí jen v některých stanicích, které jsou vybaveny tzv. svážným pahrbkem.

Svážný pahrbek je např. v železniční stanici Praha-Libeň a v železniční stanici Nymburk.

Posun probíhá tím způsobem, že vozy jsou vyvezeny lokomotivou na svážný pahrbek odkud jsou samovolnou tíží z kopce spouštěny na jednotlivé směrové koleje.

Na těchto kolejích jsou pracovníci posunu, každý má na starosti cca. tři koleje, kteří dole na nich prostřednictvím zarážek spouštěné vozy dobrzdí. Uvedení pracovníci musí dbát maximální bezpečnosti, aby kladli zarážky dostatečně včas na kolejnice a zůstal jim prostor na bezpečné odstoupení od obsluhované koleje. Mají to náročné ještě v tom, že i když jsou spouštěné vozy po svážném pahrbku přibrzdovány pracovníkem obsluhující tzv. kolejové brzdy, mají pracovníci posunu za povinnost vzhledem k rychlosti spouštěných vozů klást na kolejnici v dostatečné vzdálenosti vždy dvě zarážky pro případ, že by došlo k odskočení první zarážky. I s touto eventualitou musí pracovník na svážném pahrbku počítat a musí dbát maximální bezpečnosti.

V technologických postupech obsluhy svážného pahrbku je z hlediska bezpečnosti stanoveno v jakém časovém sledu se smějí ze svážného pahrbku vozy spouštět.

Dalším, avšak minimálně v praxi používaným způsobem posunu je tzv. posun trhnutím.

Tento posun se provádí tím způsobem, že vůz je pevně spojen šroubovou s lokomotivou, pracovník posunu stojí na stupačce lokomotivy, má dlouhou kovovou tyč. Lokomotiva se i s vozem rozjede /ve směru lokomotivy/, po tomto rozjezdu dá pracovník posunu strojvedoucímu pokyn, aby prudce snížil rychlost, Prudkým snížením

rychlosti dojde ke stlačení nárazníků na lokomotivě i ke stlačení nárazníků na taženém voze, čehož využije pracovník posunu na stupačce lokomotivy a prostřednictvím dlouhé kovové tyče provede vyklesnutí šroubovky a následně dá pokyn strojvedoucímu, aby zvýšil rychlost. Prakticky lokomotiva vozu „ujede“ a vůz za ní pokračuje samovolně stejným směrem.

Obsluhou výhybky se zajistí jeho dopravení na požadovanou kolej.

Tento způsob posunu se používá pouze železničních stanicích, kde není vzhledem k místním podmínkám jiná možnost posunu.

Je považován z hlediska bezpečnosti za vysoce rizikový a klade na pracovníka, který ho provádí vysoké nároky na zručnost a fyzickou zdatnost.

Posun je možno provádět i jinými prostředky než jsou lokomotivy.

V prostorách nákladového obvodu, kde se provádí nakládka a vykládky zboží jsou případy, kdy je potřeby železniční nákladní vůz, nebo vozy částečně posunout a je to v situaci, kdy není posunová lokomotiva k dispozici.

V tomto případě při dodržení určitých bezpečnostních pravidel je možno realizovat tzv. ruční posun s tím, že se musí vůz odbrzdít a může se prostřednictvím lidské síly uvést do pohybu. Osoby, které vůz tlačí nesmí být v kolejišti, tzn., že musí při tlačení vozu se pohybovat z jeho boku.

Posun lze realizovat i prostřednictvím silničního vozidla. Musí být dodržena zásada, že silniční vozidlo se smí pohybovat pouze mimo kolej, na které je tažený vůz. Tažné lano musí být dostatečně pevné.

Stejným způsobem se v minulosti prováděl posun tažnými zvířaty. I zvířata se musela pohybovat při tomto posunu mimo kolej.

Lokomotivní opravy a vozové dílny jsou pro potřebný posun vybaveny speciálním zařízením, které jim umožňuje s jednotlivými vozidly pohybovat dle potřeby.

I při těchto nestandardních způsobech posunu je nutno dodržovat základní pravidla bezpečnosti práce.

4.4 Bezpečnost zaměstnanců v oblasti železniční přepravy

V oblasti železniční přepravy vykonávají pracovní činnost zaměstnanci v odborných profesích jako je obsluha vlaku resp. ve funkci průvodčí osobních vlaků, vlakvedoucí, skladník přepravy, řidič motorových vozíků, osobní pokladník, staniční dělník, pracovník zajišťující nakládku a vykládku vozových zásilek.

Všichni tito zaměstnanci pokud se pohybují v kolejišti mají za povinnost dodržovat zásady bezpečnosti práce vyplývající z jejich pracovního zařazení. Musí dbát především své osobní bezpečnosti, musí být zdravotně a odborně způsobilí a musí používat předepsané ochranné pracovní prostředky a dodržovat technologické postupy práce, které jsou pro každou provozní funkci stanoveny.

Pracovníci obsluhy vlaku, což jsou průvodčí, vlakvedoucí a vlakoví manipulanti mají za povinnost vykonávat přepravní službu v předepsaném stejnokroji, řádně ustrojeni. Jsou vybaveni předepsanými návěstními pomůckami, které musí dle vnitřních předpisů řádně používat. Při manipulaci s vozovým zařízením jakým je např. vytápění vozů, obsluha klimatizace, osvětlování vozů, obsluha centrálního zavírání dveří se musí řídit přesnými návody na obsluhu s nimiž byli před započítím výkonu práce prokazatelně seznámeni.

Do funkčnosti obsluhovaného zařízení nesmějí nijak neodborně zasahovat, ve snaze jej opravit nebo nějakým jiným způsobem ovlivnit.

Obsluhovaná technická zařízení smějí používat pouze uživatelsky.

Mají za povinnost dodržovat zásady bezpečnosti práce a především zásady pohybu v kolejišti dle platných interních předpisů Českých drah.

Povinnosti zaměstnanců při manipulaci a jízdě s motorovými vozíky.

České dráhy se zabývají též přepravou malých zásilek. K obsluze resp. k transportu těchto zásilek mezi vlakem a výdejními skladišti používají motorové /akumulátorové/ vozíky. Provoz těchto vozíků se řídí příslušnými normami a interními předpisy.

Řízení motorových vozíků je povoleno pouze osobám starším 18 let, které musí mít řidičský průkaz řidiče motorových vozíků, musí být zdravotně způsobilý a musí se pravidelně jednou ročně zúčastnit opakovaného školení řidičů motorových vozíků včetně ověření znalostí prostřednictvím testu.

Řidič motorového vozíku nese plnou odpovědnost za bezpečnou jízdu s ohledem na cestující veřejnost a ostatní uživatele prostoru železniční stanice, kde se pohybuje.

V podmínkách českých drah využívají pro nakládku a vykládku malých zásilek motorové vozíky zaměstnanci na pozici skladníka přepravy, staničního dělníka nebo nakladače.

Před započítím jízdy musí tito pracovníci provést kontrolu jeho technického stavu. Po nástupišťích železniční stanice se smí pohybovat rychlostí chůze tzn. nejvíce 5 km/hod, Maximálně smí táhnout dva přívesné vozíky bez ohledu na to zda-li jsou naložené nebo prázdné.

Je zakázáno se pohybovat motorovým vozíkem v případě, že po souběžné koleji jede vlak.

Přejíždět koleje může pouze přes přechody k tomu určené. Tyto přejezdy musí být výslovně uvedeny v základní přepravní dokumentaci v příslušné železniční stanici, ve které jsou jednotlivé technologické postupy zkonkretizovány dle místních podmínek.

Pro tyto případy každá železniční stanice má zpracovaný svůj vlastní Dopravně provozní řád, který je pro řidiče motorových vozíků závazný a vedoucí pracovníci mají za povinnost každého pracovníka s tímto řádem, včetně základní přepravní dokumentace prokazatelně seznámit. Nedodržení pravidel v těchto dokumentech obsažených je považováno za hrubé porušení pracovní kázně.

Akumulátorové vozíky podléhají povinnosti provádění technických prohlídek dle zpracovaného harmonogramu.

5 PRACOVNÍ ÚRAZY

I přes snahu vytvořit co nejlepší pracovní podmínky a stanovení pracovních technologií včetně kontrolního mechanismu v souladu s legislativou, interními předpisy a zásady dodržování všech pravidel v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci nelze pracovní úrazy zcela vyloučit, ale je možné je alespoň částečně eliminovat.

Za pracovní úraz se dle § 366 odst. 1 zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů, považuje úraz, který zaměstnanec utrpěl při plnění pracovních úkolů, nebo v souvislosti s jejich plněním.

Pracovním úrazem se ve smyslu zákoníku práce rozumí poškození zdraví nebo smrt zaměstnance při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním nezávisle na vůli zaměstnance krátkodobým, náhlým a násilným způsobem zevních vlivů.

5. 1 Pracovní úrazy na železnici

Nařízením vlády č. 201/2010 Sb., v platném znění se upravuje způsob a obsah evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, hlášení smrtelného pracovního úrazu, vzor záznamu o úrazu a okruh orgánů a institucí, kterým se ohlašuje pracovní úraz a zasílá záznam o úrazu.

Nařízením vlády č. 201/2010 Sb., v platném znění se rozlišuje:

- smrtelný pracovní úraz,
- úraz s hospitalizací delší než 5 dnů,
- pracovní úraz ostatní.

Pouze pro vnitřní potřebu ČD se k účelu šetření a vnitřního zasílání dle interního nařízení člení pracovní úraz na:

- pracovní úraz smrtelný,
- pracovní úraz s hospitalizací delší než 5 dnů,
- pracovní úraz ostatní,
- závažný pracovní úraz /pro potřeby ČD/.

Za závažný pracovní úraz se v podmínkách ČD považuje úraz, který měl za následek ztrátu orgánu anatomickou nebo funkční, nebo jeho podstatné části, případně takové poškození zdraví, které lékař označil za těžkou újmu na zdraví.

Ve vztahu k orgánům a institucím mimo ČD jako je např. ohlašování a zasílání záznamu o úrazu, se závažný pracovní úraz v souladu s nařízením vlády č. 201/2010

Sb., v platném znění zařazuje do kategorie pracovní úraz ostatní, popř. úraz s hospitalizací delší než 5 dnů.

Za smrtelný pracovní úraz se považuje takové poškození zdraví, které způsobilo smrt, bezprostředně po úrazu nebo na jehož následky zaměstnanec zemřel do jednoho roku. Šetření v podmínkách ČD provádí Regionální inspektorát bezpečnosti železniční dopravy.

Za úraz s hospitalizací delší než 5 dnů se považuje úraz s uvedenou délkou hospitalizace, nebo lze-li vzhledem k povaze zranění takovou dobu hospitalizace předpokládat.

Pracovní úraz ostatní se považuje takový úraz, který svým charakterem nesplňuje kritéria úrazu smrtelného ani úrazu s hospitalizací delší než 5 dnů.

Na ČD je podrobně rozpracován postup nahlašování vzniku pracovních úrazů v rámci organizace a jednotlivých řídicích složek a subjektů. Zaměstnanci jsou prokazatelně proškoleni o povinnostech, které jim vyplývají z pracovního zařazení v případě vzniku jejich pracovního úrazu popřípadě pokud jsou přímo účastni u nějakého pracovního úrazu. Vzniká jim povinnost poskytnout především první pomoc zraněnému, zajistit přesun zraněného z nebezpečného místa nebo jinak zabránit zhoršení či opakování následků.

Dále mají za povinnost ohlásit pracovní úraz svému bezprostředně nadřízenému, přednostovi stanice, výpravčímu, vedoucímu směny apod.

O úrazu, i sebemenším se provede záznam. Následně příslušný nadřízený provede záznam do knihy úrazů, kde uvede jméno a ostatní iniciály zraněného, datum a čas vzniku úrazu, počet hodin, který zranění odpracoval od začátku směny, druh zranění, místo úrazu, ošetření lékařem, činnost, při které k úrazu došlo včetně popisu úrazového děje, počet zraněných osob, druh úrazu, resp. rozlišení úrazu dle interního členění, proč k úrazu došlo, zda postižený používal řádně osobní ochranné pracovní pomůcky a zda-li byly v pořádku, výsledek zkoušky na požití alkoholu popř. jiných návykových látek, zda postižený dodržel technologické postupy, zda byla dostatečně zajištěna bezpečnost práce příslušného pracoviště, zda byly porušeny bezpečnostní předpisy. Knihu úrazů potvrdí svým podpisem postižený, pokud mu to zdravotní stav dovoluje, svědci a vedoucí pracovník, který záznam provedl.

Současně je nutné provést zápis o ohledání místa, kde se uvede místo ohledání, čas započetí ohledání, čas ukončení, podmínky ohledání a přítomní svědci.

Ohledání místa pracovního úrazu je úkon, který provádí vedoucí pracovník např. přednosta stanice, přednosta depa kolejových vozidel popř. jeho zástupci, náměstci.

Bezprostředním pozorováním zjišťuje a podchycuje materiální situaci na místě pracovního úrazu, stopy, předměty a dokumenty, které mohou být věcnými nebo listinnými důkazy, na jejichž základě mohou být odůvodněně stanoveny okolnosti pracovního úrazu.

Popisuje se tedy konkrétní místo ohledání, kde se pracovní úraz stal a popisuje se v daném čase, kdy k ohledání došlo. Současně se provede fotodokumentace a v případě potřeby též schématický náčrtek daného místa.

Sepsaný zápis, včetně ohledání, se bezodkladně zašle na příslušný odbor ČD zabývajícímu se BOZP, kde odpovědný pracovník vyhotoví záznam o úraze a provede, dle typu úrazu ohlášení na příslušné složky dané platnou legislativou a interním nařízením ČD.

Současně musí být doloženy doklady o zdravotní a odborné způsobilosti, o účasti na vstupním popř. periodickém školení BOZP, dále pokud se jedná o pracovníka na pracovní pozici, kde je předepsané psychologické vyšetření, je nutno toto též předložit.

V případě vzniku smrtelných pracovních úrazů a závažných pracovních úrazů jsou pro všechny zaměstnance ČD vydávány poučné listy, kde jsou zaměstnanci seznámeni se vznikem a příčinami konkrétního pracovního úrazu, s jeho zdrojem a příčinami včetně přijatých opatření.

S poučným listem jsou všichni zaměstnanci seznámeni prokazatelně prostřednictvím knihy normálií. Toto téma je též probíráno na pravidelném dopravním školení.

5.2 Příklady pracovních úrazů na železnici

I přes všechna opatření, proškolení, přezkušování a důslednou kontrolu vedoucích pracovníků nad dodržováním zásad BOZP bohužel občas dochází k závažným pracovním úrazům, v některých případech i ke smrtelným pracovním úrazům.

Příčinou těchto úrazů bývá téměř vždy lidský činitel. K úrazu dochází často z nesoustředěnosti při výkonu dopravní činnosti a z toho vyplývající podceňování nebezpečí při pohybu v kolejišti.

Příkladem toho je pracovní úraz, který se stal ve velké železniční stanici na Moravě.

Výpravčí vnější služby /žena 38 let/ nastoupila směnu v 6:00 hod.. Dle interních předpisů výpravčí, který byl vedoucím směny s ní provedl pohovor o bezpečnosti,

seznámil ji s dopravní situací a tento úkon řádně zaznamenal do dopravní dokumentace. Po dvou hodinách práce prostřednictvím vysílačky dal pokyn uvedené výpravčí, aby zkontrolovala a následně vypravila rychlíkovou soupravu na třetí koleji. Výpravčí měla zkontrolovat, zda-li je již přivěšena a připravena vlaková lokomotiva na uvedeném vlaku k odjezdu. Výpravčí vyšla z dopravní kanceláře směrem k zmíněnému rychlíku. Současně po koleji bližší k dopravní kanceláři vjížděl osobní vlak. Bylo mu divné, že vlak nezvykle rychle zastavil předposledním vozem v úrovni vchodu do dopravní kanceláře, ještě před zastavením zaslechl houkání lokomotivní houkačky hnacího vozidla osobního vlaku. O vzniku smrtelného pracovního úrazu se dozvěděl hlavní výpravčí od strojvedoucích osobního vlaku, který mu to přišel do dopravní kanceláře sdělit.

Strojvedoucí vypověděl, že při vjezdu do stanice zahlédl v oblouku červenou čepici výpravčí, prakticky již v blízkosti lokomotivy a proto prostřednictvím lokomotivní houkačky dal návěst „pozor“. Dále již ztratil zmíněnou výpravčí ze zorného úhlu, byla již kryta karoserií vozidla. Následně uslyšel strojvedoucí jakýsi lehký náraz do plechu, který vycházel z pravé strany vozidla, tj. ze strany, kde při vjezdu zahlédl červenou čepici výpravčí. Na základě toho použil tzv. rychlobrzdu a vlak zastavil. Vystoupil z lokomotivy a šel po nástupišti směrem ke konci vlaku. Pod druhým podvozkem třetího vozu uviděl uvnitř mezi kolejnicemi ležet osobu ve stejnokroji, která nejevila známky života. Následně se kontaktoval s hlavním výpravčím, kterému nahlásil usmrcení osoby.

Byla přivolána rychlá záchranná služba a hasičská záchranná služba.

Provedeným šetřením bylo zjištěno, že jak poškozená tak i všichni zúčastnění při vzniku smrtelného pracovního úrazu měli požadovanou zdravotní i odbornou způsobilost. Provedená detalkoholová zkouška byla u všech zúčastněných negativní. Poškozená byla řádně ustrojena ve služebním stejnokroji, včetně červené čepice a v předepsané pracovní obuvi. Od začátku směny odpracovala 2 hodiny a pět minut. Odpočinek mezi směnami byl zachován, před touto kritickou směnou měla odpočinek dva a půl dne tj. 72 hodin. Délka trvání pracovního poměru poškozené byla 12 roků 5 měsíců. Příčiny, proč ke smrtelnému pracovnímu úrazu došlo se nepodařilo vzhledem k absenci svědků zjistit.

Dle rychloměrného proužku, kterým je vybavena lokomotiva bylo zjištěno, že strojvedoucím nejvyšší dovolená rychlost nebyla překročena..

Ze vzniklého šetření byl učiněn závěr s tím, že zdrojem úrazu byl dopravní prostředek a jako příčina úrazu bylo označeno selhání lidského činitele, v tomto případě poškozené.

Odpovědnost za vznik smrtelného pracovního úrazu má usmrcená zaměstnankyně.

Odpovědnost zaměstnavatele nebyla prokázána.

Přesto bylo pozůstalým přiznáno odškodnění ve výši 80 %.

Byla přijata opatření ke vzniku smrtelného pracovního úrazu s tím, že bylo vedoucím pracovníkům na úrovni přednostů, vrchních přednostů, náměstků, dozorcím provozu a dozorcím přepravy uloženo zvýšit kontrolní činnost v této oblasti. Všichni pracovníci byli se smrtelným pracovním úrazem prokazatelně seznámeni a bylo uloženo zařadit do pravidelného dopravního školení oblast BOZP, zejména se zaměřením na pohyb v kolejišti.

Další závažný pracovní úraz se stal ve středočeském kraji. V případě tohoto závažného úrazu bylo příčinou těžko předvídatelné riziko práce.

K úrazu došlo ve vlaku na trati Praha – České Budějovice. Jednoho podzimního dne krátce před 18. hodinou průvodčí /žena 35 let/ prováděla ve vlaku kontrolu jízdních dokladů. Narazila na skupinu tří osob /1 mladá žena a 2 muži/, kteří neměli platné jízdenky na 1. vozovou třídu. Průvodčí jim sdělila, že si musí přejít do vozů 2. vozové třídy. Toto se však skupince nelíbilo a začali ji verbálně napadat. Průvodčí jim sdělila, že pokud její výzvu neuposlechnou, v nejbližší stanici je vyloučí z přepravy. Nato se žena ze skupinky zvedla a silně pěstí udeřila průvodčí do levého oka.

Průvodčí úraz nahlásila vlakvedoucímu, který mobilním telefonem zavolal do nejbližší rychlíkové stanice rychlou záchrannou službu a policii. Žena byla ošetřena a následně převezena do nemocnice v Českých Budějovicích. Skupinka cestujících, včetně agresivní ženy vystoupila, aniž by byla policií ČR zadržena.

Zranění bylo lékaři klasifikováno jako závažný pracovní úraz.

Šetřením bylo zjištěno, že zraněná pracovnice má zdravotní i odbornou způsobilost. Zaměstnavatelem byly řádně vyhledána zdroje rizik, byl řádně stanoven rizikový faktor, byly vyhodnoceny závažnosti rizika z nichž byly přijata opatření jako zdroj druhé osoby, napadení. Dle četnosti pravděpodobnosti vzniku byl označen stupeň 2 nahodilé.

Průvodčí byla prokazatelně seznámena s vyhodnocením rizik.

Odpovědnost za vznik závažného pracovního úrazu byla na straně agresivní neznámé osoby. Provedená detalkoholová zkouška byla u průvodčí negativní.

Na straně zaměstnavatele nebylo zjištěno žádné pochybení, taktéž na straně poškozené průvodčí žádné pochybení nebylo zjištěno.

Úraz byl klasifikován jako těžká újma na zdraví s trvalými následky.

Se závažným pracovním úrazem byli zaměstnanci prokazatelně seznámeni.

Zaměstnavatel v rámci přijatých opatření zabezpečí ve větší míře doprovod vlaků policií ČR, popř. bezpečnostní agenturou jejíž přítomnost by mohla působit jako prevence.

K dalšímu smrtelnému pracovnímu úrazu došlo v malé železniční stanici, která měla pouhé tři dopravní koleje a byla zcela přehledná.

Pracovnice ve funkci dozorce výhybek /žena 40 let/ nastoupila na denní směnu. Nahlásila se výpravčímu, který s ní provedl pohovor o bezpečnosti práce, vysvětlil jí dopravní situaci, vše řádně zapsal do dopravní dokumentace, do telefonního záznamníku. Současně se dohodli, že půjde provést namazání výhybek na severním zhlaví. Zaměstnankyně odevzdala výpravčímu tzv. bezpečnostní štítek, výpravčí provedl v dokumentaci zápis o jeho odevzdání a uvedl začátek práce, dorozumívání dohodli prostřednictvím mobilního telefonu a oba zápis podepsali.

Zaměstnankyně se odebrala na příslušné zhlaví a započala čistící práce. Když se měl blížit osobní vlak, výpravčí mobilním telefonem dozorkyni výhybek o jeho jízdě informoval. Pracovnice jeho výzvu v telefonickém rozhovoru vzala na vědomí.

Následně vjížděl do stanice vlak, strojvedoucí viděl v prostoru výhybek zaměstnankyni v reflexním obleku, proto dal lokomotivní houkačkou návěst „pozor“, uvedená pracovnice zvedla pravou ruku a ustoupila do vedlejší koleje, nezastavila se však a šla v této koleji ve směru příjíždějícího vlaku. Strojvedoucí považoval její zvednutí pravé ruky a ustoupení mimo vjíždějící kolej za to že rozumí. Žena však z nepochopitelného důvodu náhle odbočila do průjezdného profilu vjíždějícího vlaku, kterým byla odražena do vzdálenosti cca 5 metrů vpravo od vjezdové koleje.

Strojvedoucí použil rychlobrzdu. Po zastavení a zajištění vlaku zjistil, že žena nejeví známky života. Byla přivolána rychlá záchranná služba a hasičská záchranná služba.

Provedená detalkoholová zkouška u strojvedoucího a výpravčího byla negativní.

Všichni zaměstnanci, včetně poškozené byli zdravotně i odborně způsobilí pro výkon pracovních pozic, které zastávali.

Rozborem rychloměrného proužku bylo zjištěno, že strojvedoucí při vjezdu vlaku do stanice dodržel stanovenou rychlost. V záznamech v dopravní dokumentaci u výpravčího nebyly zjištěny žádné nedostatky, vše bylo v souladu s platnými předpisy.

Poškozená žena byla řádně ustrojena, včetně předepsané pracovní obuvi a reflexního obleku.

Jako odpovědná za vznik smrtelného pracovního úrazu byla označena poškozená.

Odpovědnost zaměstnavatele za vznik smrtelného pracovního úrazu nebyla prokázána.

Pozůstalým poškozené bylo přiznáno odškodnění ve výši 80 %.

Na základě vzniku smrtelného pracovního úrazu bylo vydáno opatření přednosty stanice zaměřené na BOZP, současně s pracovním úrazem byli všichni dopravní zaměstnanci prokazatelně seznámeni.

Na uvedenou oblast byla nařízena ze strany přednosty, náměstků a dozorčích provozu zvýšená kontrolní činnost.

Jak je z uvedených příkladů vzniku smrtelných pracovních úrazů zřejmé ve dvou případech došlo k úrazu v kolejišti. Oba úrazy mají společného jmenovatele a to nesoustředěnost a nepozornost.

Určitým řešením resp. východiskem jak se vyhnout pracovním úrazům v kolejišti by mohla být změna technologie resp. její modernizace čímž by se docílilo snížení potřeby pracovníků v kolejišti, jejichž práce by byla nahrazena technikou.

5.3 Vliv nových technologií na snížení pracovních úrazů

V železničním provozu se můžeme setkat s poměrně velkým množstvím typů zabezpečovacích zařízení.

Úroveň a modernost těchto zabezpečovacích zařízení má velký vliv především na bezpečnost dopravy jako takové, ale jeho stav a moderní technologie se odráží i ve vývoji a potenciální možnosti snižování pracovních úrazů pracovníků, kteří tato zabezpečovací zařízení obsluhují.

Jako příklad je možno uvést různé typy staničních zabezpečovacích zařízení.

Nejjednodušším typem staničního zabezpečovacího zařízení používaného na železnici je tzv. mechanické zabezpečovací zařízení.

U tohoto zařízení jsou výhybky stavěny místně, tzn., že pracovník, který je obsluhuje musí provést jejich přestavění vždy na místě, tzn., musí se pohybovat v kolejišti a každou výhybku, která je navíc opatřena výměnovým zámkem, samostatně přestavit a klíčem uzamknout. Po přestavení výhybek se ještě musí dostavit do dopravní kanceláře, kde musí výsledné klíče umístit na určené místo.

Tyto úkony tzn. cesta z dopravní kanceláře, pohyb v kolejišti mezi jednotlivými výhybkami opakuje při každé jízdě vlaku.

Jak je z uvedeného postupu zřejmé, možnost vzniku úrazu tohoto pracovníka ve vztahu k úrovni a typu zabezpečovacího zařízení je značný. Pohybuje se stále v kolejišti, kde je různými vlivy potenciální možnost vzniku úrazu /uklouznutí, podvrknutí, zachycení vozidlem, vnější klimatické vlivy apod./.

Toto zabezpečovací zařízení se používá v menších železničních stanicích s menším provozem.

Další, trochu vylepšeným typem staničního zabezpečovacího zařízení je tzv. elektromechanické zabezpečovací zařízení.

U tohoto zařízení jsou výhybky stavěny ústředně, tzn., že pracovník, který je obsluhuje již nemusí chodit ke každé výhybce zvlášť, ale výhybku lze obsluhovat z jednoho místa k tomu určeného, které se nazývá stavědlo a z tohoto pracoviště pracovník provádí přestavování výhybek prostřednictvím výměnových pák a nebo prostřednictvím elektromotorických přestavníků.

Tento pracovník se již v kolejišti při běžné obsluze nepohybuje, čímž se možnost vzniku úrazu výrazně snižuje, avšak nedá se vyloučit možnost úrazu přímo uvnitř stavědla, kdy při nesprávné obsluze resp. nezaklesnutí výměnové páky může po naježdění vozidla na výhybku dojít touto pákou k poranění zmíněného pracovníka.

Vyšším stupněm staničního zabezpečovacího zařízení je tzv. reléové staniční zabezpečovací zařízení.

U tohoto zařízení se výhybky i návěstidla obsluhují z jednoho místa prostřednictvím elektronického zařízení a v modernějších verzích pomocí IT techniky.

V železniční stanici, kde v případě předchozích zabezpečovacích zařízení byli většinou tři pracovníci tj. dva signalisti nebo výhybkáři a jeden výpravčí, tak v případě tohoto zařízení vše obsluhuje pouze jeden výpravčí.

Možnost vzniku úrazu se zcela eliminovala, neboť v kolejišti ani na stavědle, které není se nepohybuje žádný zaměstnanec, takže nebezpečí vzniku úrazu, tedy alespoň v kolejišti, je eliminováno.

Výpravčímu, který obsluhuje toto zařízení „z tepla kanceláře“ hrozí riziko vzniku úrazu podobné jako „běžnému úředníkovi“

Nejmodernějším zabezpečovacím zařízením, které se v současnosti na železnici využívá je tzv. dálkové zabezpečovací zařízení.

Toto zařízení pracuje na IT technologiích a funkčností je podobné jako reléové zabezpečovací zařízení, alespoň v tom, že se vše ovládá z jednoho místa bez fyzické přítomnosti v prostoru kolejiště, které může být potenciálním zdrojem úrazu.

Rozdíl je v tom, že se u tohoto dálkového zabezpečovacího zařízení řídí a obsluhují celé úseky tratí. V praxi to znamená, že se z jednoho místa řídí např. deset železničních stanic, ve kterých se fyzicky nenacházejí žádní dopravní pracovníci, vše je řízeno tzv. na dálku. Všechny úseky jsou vybaveny kamerovými systémy.

Možnost úrazu dopravních provozních pracovníků, kteří „nejsou“ je v tomto případě nulová.

Jiná situace je v případě pracovníků údržby, ale ta je řešena z hlediska bezpečnosti kamerovými systémy a dalšími technologiemi

Budoucnost v této oblasti je taková, že z jednoho místa postupně bude řízen např. celý středočeský kraj. Např. v Německu jsou všechny železniční stanice v Sasku řízeny z jednoho místa a to z Lipska.

Porovnáním uvedených úrovní zabezpečovacích zařízení na železnici je možno konstatovat, že moderní technologie mají pozitivní vliv na snižování počtu pracovních úrazů a eliminaci rizikové práce jako takové.

PRAKTICKÁ ČÁST

6 CÍLE PRŮZKUMU A METODIKA

Cílem průzkumu bylo zjištění stavu a úrovně znalostí zaměstnanců v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci vykonávající různé provozní profese na železnici. Jednalo se o profese výpravčí, signalista, skladník přepravy a posunovač. Předmětem zkoumání byli zaměstnanci, kteří vykonávají práci na železnici minimálně 5 let a zúčastnili se periodického školení BOZP, které se dle interních předpisů provádí vždy po 5 letech.

Pracovníkům byl dán test ověření znalostí v oblasti BOZP jehož obsahem jsou jak otázky z obecné legislativy, tak i z interních předpisů a vyhlášek týkající se bezprostředně jejich výkonu práce se zaměřením zejména na pohyb po provozované dopravní cestě tzn. především v kolejišti a na to navazující správné dodržování technologických postupů z pohledu bezpečnosti práce při organizování a provozování úkonů souvisejících se železničním provozem

Dále cílem průzkumu bylo zjistit jak jsou zásady a pravidla BOZP pracovníky vnímány a částečně i dodržovány jako celek.

Průzkum byl proveden prostřednictvím dotazníku.

Výsledkem by mělo být porovnání úrovně znalostí a orientace v problematice BOZP s postojem zaměstnanců jak tuto oblast vnímají a učinění vyhodnocení a závěru tohoto porovnání s možným využitím pro praxi.

7 VÝSLEDEK A SHRUTÍ OVĚŘOVACÍHO TESTU ZNALOSTÍ BOZP

Po provedeném periodickém školení BOZP, které musí každý pracovník ČD absolvovat vždy v intervalu 5 let, byl dán účastníkům tohoto školení test z ověření znalostí z interních předpisů ČD, právních a ostatních předpisů k zajištění BOZP. Tohoto školení se zúčastnili zaměstnanci dopravních provozních profesí, otázky uvedené v ověřovacím testu byly záměrně zaměřené na pracovní činnosti, které vykonávají.

V testu pro účely výzkumu bylo rozhodující uvést funkci, aby bylo zřejmé, že otázky jsou relevantní jejich pracovnímu zařazení.

Test odevzdalo celkem 50 zaměstnanců.

Test obsahoval celkem dvacet otázek, kde zaměstnanci měli vždy na výběr tři odpovědi, kdy jen jedna byla správná.

Test ověření znalostí BOZP.

1. Vznik pracovního úrazu musí zaměstnanec ohlásit:

- a) nejpozději do konce směny svému bezprostředně nadřízenému zaměstnanci,
- b) nejpozději následující den svému bezprostřednímu nadřízenému,
- c) ihned po vzniku úrazu svému bezprostředně nadřízenému zaměstnanci.

Správně odpovědělo 49 zaměstnanců tj., 98 %.

2. Periodické ověřování znalostí na ČD se provádí:

- a) každý rok,
- b) po pěti letech,
- c) po třech letech.

Správně odpovědělo všech 50 zaměstnanců, tj., 100 %.

3. Jízda a manipulace s vozíkem na nástupišti:

- a) je zakázána v době, kdy po koleji bezprostředně sousedící jede vlak,

- b) je dovolena ve dne,
- c) je dovolena bez omezení.

Správně odpovědělo 46 zaměstnanců, tj., 92 %.

4. Povinností zaměstnanců pracujících v kolejišti je:

- a) nosit ve službě pracovní obuv nebo obuv ke stejnokroji, příp. jinou vhodnou neuzavřenou obuv s nízkým podpatkem,
- b) nosit ve službě pracovní obuv nebo obuv ke stejnokroji, příp. jinou vhodnou uzavřenou pevnou obuv s nízkým podpatkem,
- c) nosit ve službě pracovní obuv nebo obuv ke stejnokroji, popř. jinou vhodnou uzavřenou pevnou obuv s vysokým podpatkem.

Správně odpovědělo 47 zaměstnanců, tj., 94 %.

5. Při pracovní činnosti v blízkosti trakčního vedení musí zaměstnanci přímo nebo pracovními pomůckami dodržet minimální vzdálenost:

- a) 1 m od živých částí TV,
- b) 2 m od živých částí TV,
- c) 1,5 m od živých částí TV.

Správně odpovědělo 30 zaměstnanců, tj., 60 %.

6. Každý zaměstnanec je povinen:

- a) dbát pouze o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví,
- b) dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví, u ostatních zaměstnanců pouze jsou-li to zaměstnanci jeho zaměstnavatele,
- c) dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání.

Správně odpovědělo 48 zaměstnanců, tj., 96 %.

7. Jízda na kole po trati a v kolejišti:

- a) je zásadně zakázána, výjimku může povolit vedoucí nadřízené OS tam, kde je to nezbytné pro výkon služby a za stanovených podmínek,
- b) je zakázána jen za snížené viditelnosti,
- c) je povolena bez omezení.

Správně odpovědělo 45 zaměstnanců, tj., 90 %.

8. Osobní ochranné pracovní prostředky:

- a) mohou zaměstnanci používat jen dle vlastního uvážení,
- b) musí zaměstnanci používat jen na příkaz vedoucího,
- musí zaměstnanci používat při pracovní činnosti, pro kterou byly přiděleny.

Správně odpovědělo 50 zaměstnanců, tj., 100 %.

9. Opustit pracoviště je dovoleno:

- a) pouze se souhlasem bezprostředně nadřízeného,
- b) dle potřeby zaměstnance,
- c) pouze v denních směnách.

Správně odpovědělo 50 zaměstnanců, tj., 100 %.

10. Označení únikové cesty a nouzového východu je:

- a) žlutou šipkou a utíkající osobou v zeleném poli,
- b) zelenou šipkou a utíkající osobou v bílém poli,
- c) bílou šipkou a utíkající osobou a obdélníkem v zeleném poli.

Správně odpovědělo 42 zaměstnanců, tj., 84 %.

11. Požívat alkoholické nápoje a jiné návykové látky je zakázáno:

- a) na pracovišti jen v pracovní době,
- b) na pracovišti v pracovní době i popracovní době,
- c) na pracovišti jen po pracovní době.

Správně odpovědělo 50 zaměstnanců, tj., 100 %.

12. Zaměstnanec smí do kolejiště vstupovat:

- a) vždy,
- b) jen se svolením výpravčího,
- c) jen za účelem plnění svých pracovních povinností.

Správně odpovědělo 48 zaměstnanců, tj., 96 %.

13. V obvodu OS nepřístupných veřejnosti jsou zaměstnanci povinni při cestě do zaměstnání :

- a) používat cest, vchodů a východů k tomu určených a zapracovaných do ZDD nebo PŘ ,
- b) používat cest určených pro veřejnost,
- c) chodit jen v kolejišti.

Správně odpovědělo 46 zaměstnanců, tj., 92 %.

14. Účastnit se lékařských prohlídek k zajištění zdravotní způsobilosti k práci:

- a) pravidelně každé tři roky,
- b) dle pokynů zaměstnavatele,
- c) 1 x ročně.

Správně odpovědělo 39 zaměstnanců, tj., 78 %.

15. Zaměstnanec je povinen:

- a) účastnit se povinného školení BOZP, periodických ověřování znalostí, lékařských prohlídek,
- b) účastnit se jen periodických ověřování znalostí,
- c) účastnit se školení dle vlastního výběru.

Správně odpovědělo 48 zaměstnanců, tj., 96 %.

16. Při práci a pohybu v kolejišti je zakázáno:

- a) nosit výstražnou vestu,
- b) chodit v uniformě,
- c) vstupovat do kolejiště bez soustředění se na provoz, zdržovat se v kolejišti bez přecházet koleje bez rozhlédnutí se na obě strany, stoupat a sedat na hlavu kolejnice, podlézat bezdůvodně vozy.

Správně odpovědělo 50 zaměstnanců, tj., 100 %.

17. Přecházet koleje za stojícími vozidly ve vzdálenosti menší než 5 m:

- a) je zakázáno,
- b) je dovoleno se zvýšenou opatrností,
- c) dovoleno, pouze zaměstnancům zúčastněných na posunu.

Správně odpovědělo 47 zaměstnanců, tj., 94 %.

18. Podrobit se orientační dechové zkoušce na alkohol:

- a) je zaměstnanec povinen při nástupu na směnu,
- b) může zaměstnanec bezdůvodně odmítnout,
- c) je zaměstnanec povinen před nástupem i v průběhu směny na výzvu oprávněné osoby.

Správně odpovědělo 50 zaměstnanců, tj., 100 %.

19. Před vstupem do kolejiště musí zaměstnanec:

- a) rozhlédnout se na obě strany zda se nepřibližuje vlak nebo posunující díl,
- b) mít v ruce červený praporek,
- c) vyžádat si souhlas nadřízeného.

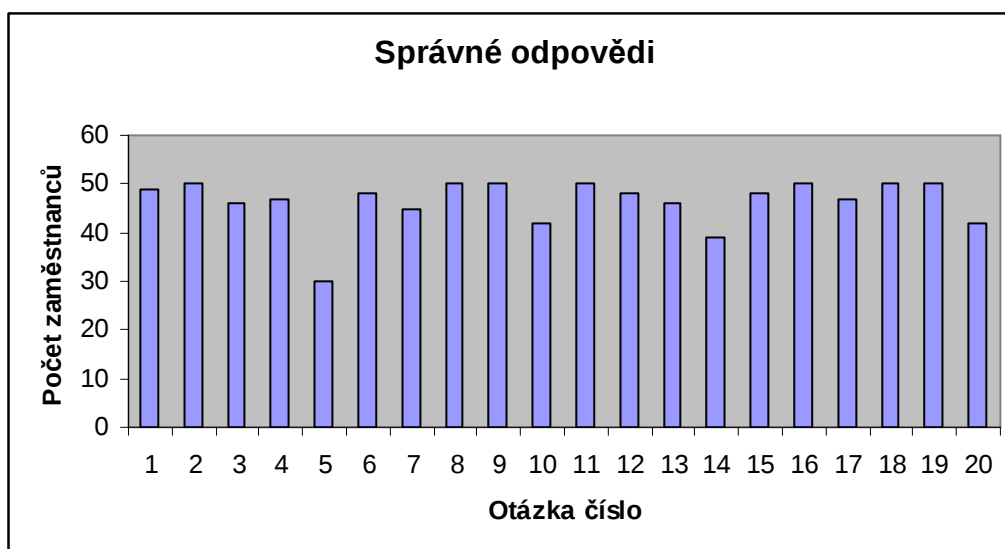
Správně odpovědělo 50 zaměstnanců, tj., 100 %.

20. Předpis ČD OP 16 je závazný:

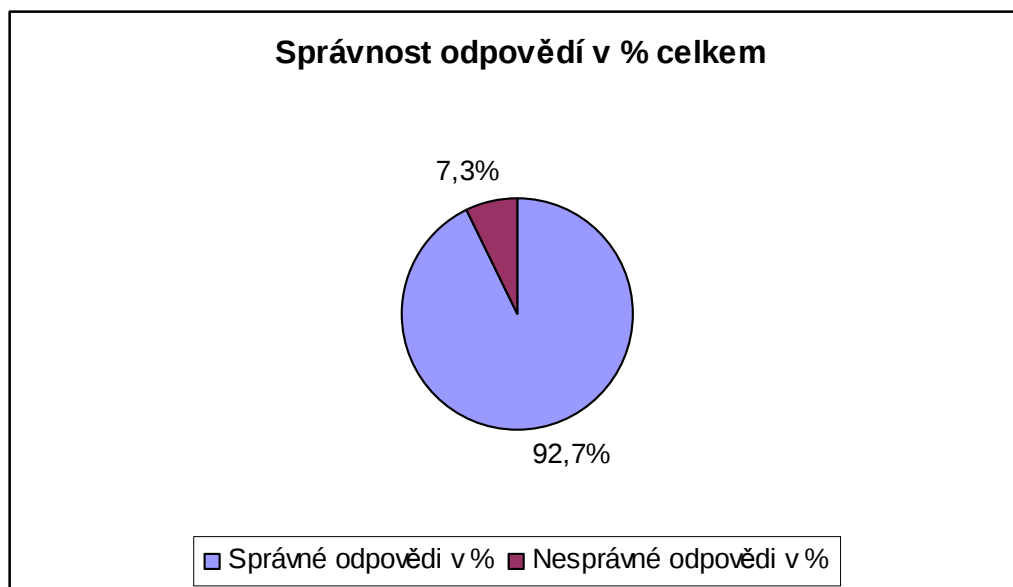
- a) pro všechny zaměstnance ČD,
- b) pro zaměstnance ČD a všechny zaměstnance ostatních dopravců, kteří vstupují na provozovanou železniční dopravní cestu,
- c) pro zaměstnance ČD a pro ostatní právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s ČD vykonávají pro ČD práce nebo jinou činnost a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány.

Správně odpovědělo 42 zaměstnanců, tj., 84 %.

Graf 1: Správné odpovědi



Graf 2: Správnost odpovědí v % celkem



Test ověření znalostí z BOZP odevzdalo celkem 50 zaměstnanců. V testu bylo 20 otázek a celková úspěšnost správných odpovědí byla velice vysoká činila 92,7 %.

Toto vysoké procento úspěšnosti vypovídá o až překvapujících znalostech a orientaci v oblasti BOZP a v prostředí železničního provozu všech zúčastněných pracovníků.

U většiny otázek byla úspěšnost vždy nad 90 % popř. 100 %, pouze u otázky č.5 , kdy měli zaměstnanci označit minimální bezpečnou vzdálenost od trakčního vedení byla úspěšnost 84 % a u otázky č. 14 týkající se povinnosti účastnit se lékařských prohlídek k zjištění zdravotní způsobilosti byla úspěšnost 78 %.

Výsledky ověřovacího testu prokázaly, že znalosti zaměstnanců, kteří test absolvovali jsou na požadované úrovni.

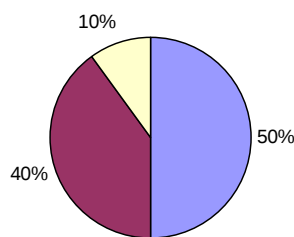
8 VÝSLEDEK A SHRUTÍ DOTAZNÍKU VNÍMÁNÍ BOZP

Současně po vypracování testu byl dán zaměstnancům k vyplnění dotazník. Dotazník byl předtištěn a obsahoval celkem 7 otázek. Každá otázka měla tři odpovědi a respondenti měli zakroužkovat vždy jen jednu odpověď. Sedmá otázka byla tzv. volná, kdy respondent měl uvést oblast BOZP, kterou občas porušuje, pokud žádnou neporušuje měl uvést údaj „neporušuji“. Otázky uvedené v dotazníku.

1. Periodické školení organizované u ČD po 5 letech považují za:

- Zbytečné.
- Potřebné.
- Potřebné jen zčásti.

Graf 3: Otázka č. 1



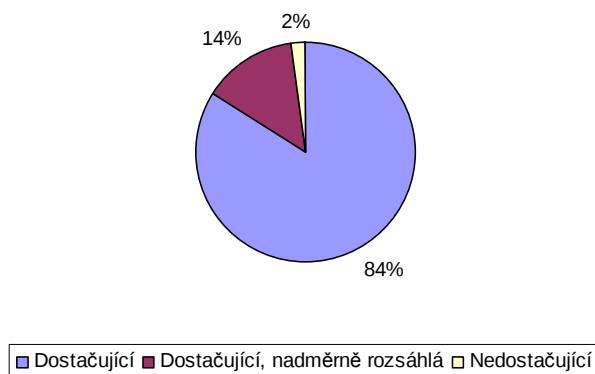
■ jen zčásti ■ zbytečné ■ potřebné

20 respondentů (40 %) uvedlo „zbytečné“, 5 (10 %) „potřebné“, 25 (50%) „jen zčásti“.

2. Náplň školení BOZP, co do obsahu a rozsahu, dle mého názoru byla:

- Dostačující.
- Nedostačující.
- Dostačující, nadměrně rozsáhlá.

Graf 4: Otázka č.2

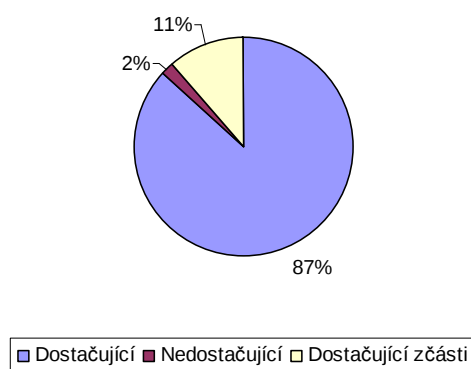


42 respondentů (84 %) uvedlo „dostačující“, 1 (2 %) uvedl „nedostačující“, 7 (14 %) uvedlo „Zbytečně moc rozsáhlá“.

3. OOPP poskytnuté pro výkon vaší práce zaměstnavatelem jsou:

- Dostačující.
- Nedostačující.
- Dostačující zčásti.

Graf 5: Otázka č.3

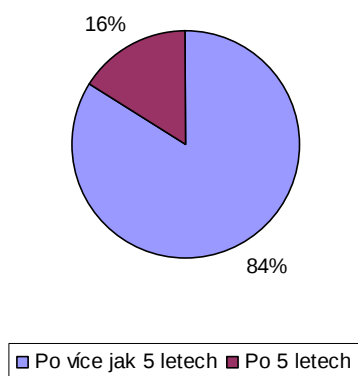


42 respondentů uvedlo „dostačující“ tj. 84 %, 1 respondent uvedl „nedostačující“ tj. 2%, 7 respondentů uvedlo „dostačující zčásti“, tj. 14 %.

4. Opakované školení BOZP by dle mého názoru mělo být prováděno :

- po 2 letech.
- po 5 letech.
- po více jak 5 letech.

Graf 6: Otázka č. 4

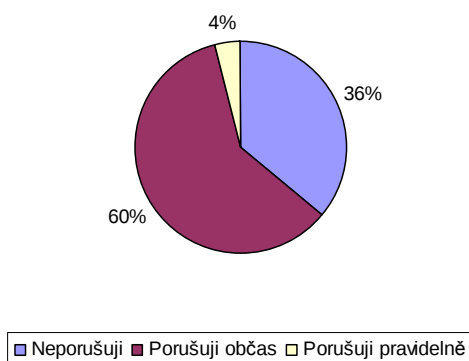


42 respondentů (84 %) uvedlo „po více jak 5 letech“, 8 (16 %) uvedlo po „5 letech“.

5. Při výkonu své práce porušujete v některých případech zásady BOZP ?

- Neporušuji.
- Porušuji pravidelně.
- Porušuji občas.

Graf 7: Otázka č.5

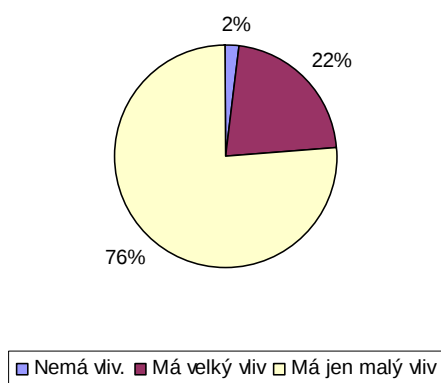


30 respondentů (60 %) uvedlo „porušuji občas“, 18 (36 %) uvedlo „neporušuji“, 2 respondenti (4 %) uvedli „porušuji pravidelně“.

6. Myslíte si, že opakované proškolení zaměstnanců má příznivý vliv na snížení možnosti vzniku pracovních úrazů ?

- Nemá vliv.
- Má velký vliv.
- Má jen malý vliv.

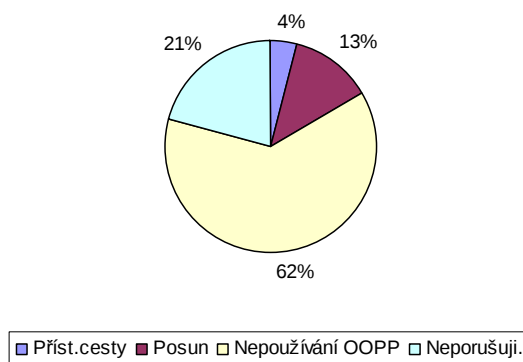
Graf 8: Otázka č.6



38 respondentů (76 %) uvedlo „má jen malý vliv“, 11 (22 %) uvedlo „ má velký vliv“, 1 (2 %) uvedl „nemá vliv“.

7. Uveďte oblast BOZP, která je vámi porušována, nebo je porušována jen občas.
Pokud žádnou neporušujete uveďte „NEPORUŠUJI“

Graf 9: Otázka č. 7



10 respondentů (20 %) uvedlo „neporušuji“.

32 respondentů (64 %) uvedlo nepoužívání různých OOPP.

6 respondenti (12 %) uvedli různá porušení při posunu.

2 respondenti (4 %) uvedli používání nebezpečných přístupových cest.

Prostřednictvím dotazníku, s otázkami a vždy se třemi předtištěnými možnostmi, bylo cílem zjistit, jak zaměstnanci vnímají pravidla a zásady dodržování BOZP v prostředí železnice, zda-li BOZP považují za svoji prioritu, do jaké míry jsou jimi dodržovány bezpečnostní předpisy a jak vnímají aktivitu zaměstnavatele organizovat periodická školení včetně jejich rozsahu.

Průzkumu se zúčastnilo 50 zaměstnanců.

Z průzkumu vyplynulo, že periodické proškolení z BOZP je považováno zaměstnanci za potřebné pouze v 10 %, 40 % ho považuje za zbytečné a 50 % za potřebné jen zčásti.

Naopak spokojenost s náplní projevilo 84 % zaměstnanců, pouhá 2 % uvedlo nespokojenost a 14 % uvedlo, že školení bylo moc rozsáhlé. Tento výsledek dává signál, že školení, alespoň z pohledu zaměstnanců bylo prováděno na požadované úrovni.

Co se týče četnosti školení 84 % zaměstnanců se vyjádřilo pro interval periodického školení delší než 5 let, pouhých 16 % je se stávajícími 5 lety spokojeno. Z vysokého procenta nespokojenosti pracovníků se stanovenou periodicitou pěti let lze usuzovat na malý zájem pracovníků o oblast BOZP.

76% zaměstnanců si myslí, že opakované školení má jen malý vliv na možnosti snížení vzniku pracovních úrazů, 22 % uvedlo, že má velký vliv a pouhé 2 % uvedlo, že nemá žádný vliv. Z tohoto výsledku vyplývá, že velké procento pracovníků nepřikládá prováděnému školení BOZP velký důraz.

Spokojenost s OOPP projevilo 87 % pracovníků, dostačující zčásti uvedlo 14 % pracovníků a nespojeni byli 2 %. Zde je vidět, že vybavení ochrannými pracovními prostředky je dostačující.

Na dotaz zda-li zaměstnanci porušují bezpečnostní předpisy, 60 % přiznalo občasné porušování předpisů, 4 % uvedlo pravidelné porušování a 36 % se vyjádřilo, že bezpečnostní předpisy neporušují.

Na dotaz v čem nejčastěji zaměstnanci porušují bezpečnostní předpisy 64 % uvedlo nepoužívání předepsaných OOPP, 12 % uvedlo různá porušení při posunu, 4 % uvedlo používání nebezpečných přístupových cest a 20 % uvedlo, že bezpečnostní pravidla neporušují.

Z průzkumu, který byl proveden prostřednictvím anonymního dotazníku, kterého se zúčastnilo 50 zaměstnanců, vyplynulo, že zásady BOZP jako celek jsou jednotlivými zaměstnanci vnímány zčásti něco jako nadbytečného, něco co nepovažují za až tak důležité, svým způsobem co do četnosti a rozsahu periodického proškolení je pro ně až „obtěžující“, s tím, že porušování bezpečnostních pravidel v některých oblastech je z jejich strany poměrně časté. Paradoxně jako nejčastější prohřešek proti zásadám BOZP zaměstnanci uvedli nepoužívání OOPP s jejichž výbavou, kterou jim poskytuje zaměstnavatel byli v dotazníku s velké části spokojeni.

Z provedeného průzkumu vyplynulo, že pro nezanedbatelný počet zaměstnanců jsou zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci vnímány jen okrajově a v žádném případě nestaly jejich prioritou.

ZÁVĚR

Cílem práce bylo obecně nastínit poznatky z oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a alespoň zčásti konkrétně přiblížit problematiku BOZP v prostředí velké organizace s celostátní působností jakým železnice bezesporu je.

V teoretické části byly rozpracovány základní předpoklady pro výkon služby na železnici zejména zaměřené na zdravotní způsobilost dále zde byl popsán způsob vyhledávání rizik a stanovení kategorizace prací v podmínkách ČD. Organizace a hodnocení prověrek BOZP a přiblížení zásad bezpečnosti práce v podmínkách ČD, jakým je především pohyb v kolejišti, práce při posunu, práce v obvodu železničních stanic.

Průzkumem prostřednictvím ověřovacího testu z BOZP, který zaměstnanci absolvovali, prokázali v uvedené oblasti vysokou úroveň znalostí. Celková úspěšnost správných odpovědí byla v 92,7 %.

Tento výsledek vypovídá o úspěšném výsledku působení organizace na zaměstnance v oblasti BOZP resp. svědčí o správném nastavení systému školení, vzdělávání a vlivu vedoucích pracovníků včetně znalostních požadavků kladených na tuto oblast.

Z průzkumu prostřednictvím dotazníku, který měl za úkol zjistit jak zásady, pravidla a školení BOZP zaměstnanci vnímají, vyplynulo, že zásady bezpečnosti jsou jimi vnímány jen okrajově, často je vědomě porušují a obecně je považují za něco nadbytečného a zbytečného.

Takže, když porovnáme oba průzkumy dopracujeme se k výsledku, že na jedné straně znalosti zaměstnanců v oblasti BOZP jsou dle testu na požadované úrovni, tzn. zaměstnanci vědí jak mají „bezpečně“ pracovat a na druhé straně vnímají ochranu svého zdraví jako něčí výmysl, co je svým způsobem obtěžuje. Vědí, že mají používat osobní ochranné pracovní prostředky, avšak , když jsou mimo dohled vedoucích pracovníků tak je nepoužívají, nebo je používají jen zčásti. Vědí jakým způsobem se mají pohybovat v kolejišti, přesto bezpečnostní pravidla vědomě porušují.

Z dotazníku vyplynula neochota zaměstnanců „bezpečně“ pracovat, přestože zásady a pravidla bezpečné práce jsou jim známy.

Tato neochota možná vychází z podivné české mentality, která v historických souvislostech vychází z určitého způsobu „lokajství“, které možno charakterizovat výrazem: „Pán se nedívá, polevím, ošidím práci“.

Jak tento problém řešit? Určité řešení možno nalézt v důsledné kontrolní činnosti, nekompromisním vyžadování dodržování všech ustanovení platných předpisů týkající

se bezpečnosti práce včetně využití represivních nástrojů, které umožňuje zákoník práce a pracovní řád.

Z uvedeného vyplývá, že k zajištění BOZP nestačí jen vhodné technické a finanční zabezpečení, kvalitní školení, ochranné pracovní prostředky, příjemné pracovní prostředí, ale je potřeba změnit vnímání potřeby dodržování a respektování zásad BOZP, změnit myšlení lidí resp. zaměstnanců, aby sami z přesvědčení chtěli „bezpečně“ pracovat i v situaci, kdy nejsou bezprostředně pod dozorem vedoucího pracovníka. Jak toto změnit ?

Pro praktické využití provedeného výzkumu možno učinit závěr zjištění, že technokratický přístup ke vzdělávání v oblasti BOZP, včetně výrazné finanční podpory ze strany zaměstnavatele, důsledných kontrol a represí nezmění myšlení lidí.

Bylo by možná vhodné, aby tak velká organizace jakou jsou České dráhy investovala v rámci vzdělávání svých zaměstnanců do odborných psychologických seminářů /školení/ s cílem alespoň částečně ovlivnit myšlení lidí požadovaným směrem, aby se zaměstnanci niterně ztotožnili s potřebou bezpečně pracovat.

.

.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

ANDRAŠČÍKOVÁ, M., P. HLOUŠKOVÁ, E. HOFMANNOVÁ, P. KNEBL, Z. SCHMIED, L. TOMANOVÁ a L. TRYČL. *Zákoník práce prováděcí nařízení vlády a další související předpisy s komentářem k 1.1. 2013. 7. vyd.* Olomouc: ANAG, a.s., 2013. ISBN 978-80-7263-796-6.

DANDOVÁ, E. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v otázkách a odpovědích. 2. opravené vyd.* Praha: ASPI, a.s., 2008. ISBN 978-80-7357-374-4.

DANDOVÁ, E. *Evidence pracovních úrazů-nařízení vlády č. 201/2010 Sb..1. vyd.* Praha: 2011. ISBN 978-80-7357-654-7.

JANÁKOVÁ, A. *Abeceda bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. 5. vyd.* Jihlava: ANAG EKON, 2011. ISBN 978-80-7263-655-3.

NEUGEBAUER, T. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce neboli o čem je současná BOZP. 1. vyd.* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010. ISBN 978-80-7357-556-4.

NEUGEBAUER, T. *Vyhledávání a hodnocení rizik v praxi. 1. vyd.* Praha: Wolters Kluwer, 2008. ISBN 978-80-7357-356-0.

ŠENK, Z. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci prakticky a přehledně podle normy OHSAS. 2. aktualizované vyd.* Olomouc: ANAG, 2012. ISBN 978-80-7263-737-9.

VEBER, J. a E. PINCOVÁ. *Management bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. 1. vyd.* Praha: Professional publishing, 2008. ISBN 978-80-86946-46-7.

BEZPEČNOST PRÁCE V PRAXI, *Soubor právních předpisů k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení. 6. vyd.* Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-727-8.

ŠENK, Z. *1309 testových otázek BOZP*. 1. vyd. Olomouc: ANAG, 2011. ISBN 978-80-7263-647-1.

MIKYSKA, M. *Odškodňování pracovních úrazů a nemocí z povolání*. 4. vyd. Olomouc: ANAG, 2010. ISBN 978-80-7263-569-6.

ÚPLNÉ ZNĚNÍ.657 *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci*. Ostrava: Sagit, a.s., 2008: ISBN 978-80-7208-668-9.

ÚPLNÉ ZNĚNÍ 866. *Zákoník práce*. Ostrava: Sagit a.s. 2011. ISBN 978-80-7208-886-7.

ÚPLNÉ ZNĚNÍ 903 *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci, státní odborný dozor nad bezpečností práce*. Olomouc: Sagit, 2012. ISBN 978-80-7208-926-0

Vyhláška 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění vyhlášky č. 455/2000 Sb., vyhlášky 194/2005 Sb. a vyhlášky č. 305/2007 Sb.

SŽDC(ČD) D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy

SŽDC(ČD) D 2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy

SŽDC(ČD) OP 16 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

M 14 Předpis pro poskytování mycích, čistících a dezinfekčních prostředků zaměstnancům Českých drah

ZAM 1 Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

Podniková kolektivní smlouva společnosti České dráhy,a.s. na rok 2013

Ok 2 Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance Českých drah, a.s.

Ok 3 Předpis o stejnokroji zaměstnanců Českých drah

Poučné listy závažných pracovních úrazů

KC 1 Předpis pro přepravu cestujících

SEZNAM OBRÁZKŮ GRAFŮ A TABULEK

Seznam grafů

Graf 1: Správné odpovědi.....	51
Graf 2: Správnost odpovědí v %.....	52
Graf 3: Otázka č. 1.....	53
Graf 4: Otázka č. 2.....	54
Graf 5: Otázka č. 3.....	54
Graf 6: Otázka č. 4.....	55
Graf 7: Otázka č. 5.....	55
Graf 8: Otázka č. 6.....	56
Graf 9: Otázka č. 7.....	56

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Ověřovací test.....	I
Příloha B – Dotazník vnímání BOZP.....	IV

PŘÍLOHY

Příloha A – Ověřovací test znalostí BOZP

Ověření znalostí z právních a ostatních interních předpisů ČD BOZP

Příjmení a jménoDatum.....

Název OSFunkce.....

Podpis

.....

1. Vznik pracovního úrazu musí zaměstnanec ohlásit:

- a) nejpozději do konce směny svému bezprostředně nadřízenému zaměstnanci
- b) nejpozději následující den svému bezprostředně nadřízenému zaměstnanci
- c) ihned po vzniku úrazu svému bezprostředně nadřízenému zaměstnanci

2. Periodické ověřování znalostí z předpisu ČD Op 16 se provádí:

- a) každý rok
- b) po pěti letech
- c) po třech letech

3. Jízda a manipulace s vozíkem po nástupišti:

- a) je zakázána v době, kdy po kolejích bezprostředně sousedících s nástupištěm jede vozidlo
- b) je povolena jen ve dne
- c) je povolena bez omezení

4. Povinností zaměstnanců pracujících v kolejišti je:

- a) nosit ve službě pracovní obuv nebo obuv ke stejnokroji, případně jinou vhodnou uzavřenou obuv s nízkým podpatkem
- b) nosit ve službě pracovní obuv nebo obuv ke stejnokroji, případně jinou vhodnou uzavřenou a pevnou obuv s nízkým podpatkem
- c) nosit ve službě pracovní obuv nebo obuv ke stejnokroji, případně jinou vhodnou uzavřenou a pevnou obuv s vysokým podpatkem

5. Při pracovní činnosti v blízkosti trakčního vedení musí zaměstnanci přímo nebo pracovními pomůckami

dodržet minimální vzdálenost:

- a) 1 m od živých částí TV
- b) 2 m od živých částí TV
- c) 1,5 m od živých částí TV

6. Každý zaměstnanec je povinen:

- a) dbát pouze o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví
- b) dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví, u ostatních zaměstnanců, pouze jsou-li to zaměstnanci jeho zaměstnavatele
- c) dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci

7. Jízda na kole po trati a v kolejišti:

- a) je zásadně zakázána, výjimku může povolit vedoucí nadřízené OS tam, kde je to zapotřebí pro výkon služby a za stanovených podmínek
- b) je zakázána jen za snížené viditelnosti
- c) je povolena bez omezení

8. Osobní ochranné pracovní prostředky:

- a) mohou zaměstnanci používat jen dle vlastního uvážení
- b) musí zaměstnanci používat jen na příkaz vedoucího
- c) musí zaměstnanci používat při pracovní činnosti, pro kterou byly přiděleny

9. Opustit pracoviště je dovoleno:

- a) pouze se souhlasem bezprostředně nadřízeného
- b) dle potřeby zaměstnance
- c) pouze v denních směnách

10. Označení únikové cesty a nouzového východu je:

- a) žlutou šipkou a utíkající osobou v zeleném poli
- b) zelenou šipkou a utíkající osobou v bílém poli
- c) bílou šipkou, utíkající osobou a obdélníkem v zeleném poli

11. Požívat alkoholické nápoje a jiné návykové látky je zakázáno:

- a) na pracovišti jen v pracovní době
- b) na pracovišti v pracovní době i po pracovní době
- c) na pracovišti jen po pracovní době

12. Zaměstnanec smí do kolejiště vstupovat:

- a) vždy
- b) jen se svolením výpravčího
- c) jen za účelem plnění svých pracovních povinností

13. V obvodu OS nepřístupných veřejnosti jsou zaměstnanci povinni při cestě do a ze zaměstnání používat:

- a) používat cest, vchodů a východů k tomu určených a zapracovaných do ZDD nebo PŘ
- b) používat cest určených i pro veřejnost
- c) chodit jen v kolejišti

14. Účastnit se lékařských prohlídek k zajištění zdravotní způsobilosti k práci :

- a) pravidelně každé tři roky
- b) dle pokynů zaměstnavatele
- c) 1x ročně

15. Zaměstnanec je povinen:

- a) účastnit se povinného školení BOZP, periodických ověřování znalostí, lékařských prohlídek
- b) účastnit se jen periodických ověřování znalostí
- c) účastnit se školení dle vlastního výběru
- d)

16. Při práci a pohybu v kolejišti je zakázáno:

- a) nosit výstražnou vestu
- b) chodit v uniformě
- c) vstupovat do kolejiště bez soustředění se na provoz, zdržovat se v kolejišti bez důvodu, přecházet koleje bez rozhlédnutí se na obě strany, stoupat a sedat na hlavu kolejnice, podlézat bezdůvodně vozy

17. Přecházet koleje za stojícími vozidly ve vzdálenosti menší než 5m:

- a) je zakázáno
- b) dovoleno se zvýšenou opatrností
- c) dovoleno pouze zaměstnancům zúčastněným na posunu

18. Podrobit se orientační dechové zkoušce na alkohol:

- a) je zaměstnanec povinen při nástupu na směnu
- b) může zaměstnanec bezdůvodně odmítnout
- c) je zaměstnanec povinen před nástupem i v průběhu směny na výzvu oprávněné osoby

19. Před vstupem do kolejiště musí zaměstnanec:

- a) rozhlédnout se na obě strany zda se nepřibližuje vlak nebo posunová vozidla
- b) mít v ruce červený praporek
- d) vyžádat si souhlas nadřízeného

20. Předpis ČD Op 16 je závazný:

- a) pro všechny zaměstnance ČD
- b) pro zaměstnance ČD a všechny zaměstnance ostatních dopravců, kteří vstupují na provozovanou železniční dopravní cestu
- c) pro zaměstnance ČD a pro ostatní právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s ČD vykonávají pro ČD práce nebo jinou činnost a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány

Příloha B – Dotazník vnímání BOZP

Pracovní zařazení:.....Datum.....(odpovědi zakroužkujte)

1. Periodické školení organizované u ČD po 5 letech považuji za:
 - Zbytečné.
 - Potřebné.
 - Potřebné jen zčásti.
2. Náplň školení BOZP, co do obsahu a rozsahu, dle mého názoru byla:
 - Dostačující.
 - Nedostačující.
 - Dostačující, nadměrně rozsáhlá
3. OOPP poskytnuté pro výkon vaší práce zaměstnavatelem jsou:
 - Dostačující.
 - Nedostačující.
 - Dostačující zčásti.
4. Opakované školení BOZP by dle mého názoru mělo být prováděno :
 - po 2 letech.
 - po 5 letech.
 - po více jak 5 letech.
5. Při výkonu své práce porušujete v některých případech zásady BOZP ?
 - Neporušuji.
 - Porušuji pravidelně.
 - Porušuji občas
6. Myslíte si, že opakované proškolení zaměstnanců má příznivý vliv na snížení možnosti vzniku pracovních úrazů ?
 - Nemá vliv.
 - Má velký vliv.
 - Má jen malý vliv.
7. Uveďte oblast BOZP, která je vámi porušována, nebo je porušována jen občas.
Pokud žádnou neporušujete uveďte „ NEPORUŠUJI“

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: František Šmejkal

Obor: Manažerská studia – řízení lidských zdrojů

Forma studia: kombinované studium

Název práce: Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na železnici

Rok: 2013

Počet stran textu bez příloh: 59

Celkový počet stran příloh: 4

Počet titulů českých použitých zdrojů: 25

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 0

Počet ostatních zdrojů: 0

Vedoucí práce: Mgr. Miroslav Kosina