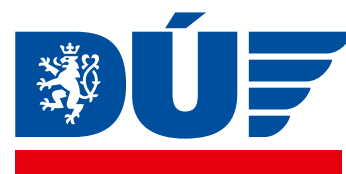




VÝROČNÍ ZPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2025

Vydal: Drážní úřad, Bělehradská 222/128, 120 00 Praha 2
Vypracoval: Ing. Aneta Hauptová

Schválil: doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D., ředitel Drážního úřadu
Datum: 29. září 2026



DUCR-17182/26

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

rok 2025 byl pro Drážní úřad obdobím dalšího rozvoje a užší spolupráce s celým železničním sektorem. Významnou změnou bylo přestěhování úřadu do nových prostor, ve kterých Drážní úřad působí od března 2025. Důležitější, než samotná změna sídla však bylo pokračování v systematické práci na zvyšování bezpečnosti železniční dopravy a v prohlubování spolupráce s dopravci, provozovateli drah i dalšími subjekty sektoru.

Vedle kontrolní a dohledové činnosti jsme se v roce 2025 výrazněji zaměřili také na odbornou spolupráci a vzájemnou výměnu zkušeností. Zástupci Drážního úřadu se účastnili pracovních skupin, workshopů, odborných konferencí a dalších jednání, na kterých jsme společně se zástupci sektoru hledali řešení aktuálních bezpečnostních témat. Pravidelná setkání s provozovateli drah, dopravci, držiteli ECM či akreditovanými středisky nám zároveň umožnila získat důležitou zpětnou vazbu a promítnout ji do naší dohledové i metodické činnosti.



Jedním z klíčových témat roku 2025 zůstávalo zavádění evropského zabezpečovacího systému ETCS. Pokračovaly práce na zavádění výhradního i smíšeného provozu a současně jsme se zabývali praktickými zkušenostmi s fungováním systému. Ty ukázaly také některé nedostatky a nejednotnosti v instalacích ETCS. Drážní úřad na ně proto upozornil Evropskou agenturu pro železnice i Evropskou komisi a aktivně se zapojil do pracovních skupin zaměřených na úpravu příslušných technických specifikací. Naším cílem je, aby zavádění moderních zabezpečovacích technologií skutečně vedlo k dalšímu zvyšování úrovně bezpečnosti železničního provozu.

Pozornost jsme věnovali také problematice projetých návěstí zakazujících jízdu, jejichž počet na české železniční síti dlouhodobě sledujeme. Každá taková situace představuje potenciální bezpečnostní riziko. Proto jsme se zaměřili na analýzu příčin jednotlivých případů, odbornou přípravu strojvedoucích a systémové prověrky dopravců i provozovatele infrastruktury. Důležitou součástí této práce byla také spolupráce se zástupci dopravců, Správy železnic, Ministerstva dopravy, Drážní inspekce a dalších odborných institucí.

V rámci státních dozorů a komplexních kontrol jsme se i nadále zaměřovali na bezpečnost infrastruktury, drážních vozidel, provozovatelů drah i dopravců. V roce 2025 jsme zároveň významně posílili samotný výkon státního dozoru – provedli jsme 876 státních dozorů, tedy o 186 více než v předchozím roce. Výsledky kontrol v roce 2025 neprokázaly zásadní nebo systémové nedostatky, které by měly bezprostřední vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Současně ale platí, že bezpečnost nelze považovat za jednou dosažený stav. Je výsledkem každodenní práce, důsledného dohledu, sdílení zkušeností a schopnosti reagovat na nová rizika.

Děkuji všem zaměstnancům Drážního úřadu za jejich práci a nasazení a stejně tak všem partnerům z oblasti železniční dopravy za otevřenou spolupráci a zpětnou vazbu. Právě vzájemná komunikace a společné hledání řešení jsou důležitým předpokladem pro to, aby česká železnice byla bezpečná, spolehlivá a připravená na další rozvoj.

doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D.
ředitel Drážního úřadu

REFERENČNÍ DOKUMENTY

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“)
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“)
- Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění zákona č. 183/2017 Sb. (dále jen „zákon o kontrole“)
- Vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 376/2006“)
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 173/1995“)
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 177/1995“)
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (dále jen „směrnice 2007/59“)
- Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 ze dne 16. listopadu 2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu (dále jen „nařízení 1078/2012“)
- Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 (dále jen „nařízení 402/2013“)
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 (dále jen „nařízení 2018/545“)
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/764 ze dne 2. května 2018 o poplatcích a platbách splatných Agentuře Evropské unie pro železnice a o podmínkách jejich úhrady (dále jen „nařízení 2018/764“)
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 2018/761 ze dne 16. února 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody pro dohled vykonávaný vnitrostátními bezpečnostními orgány po vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení (EU) č. 1077/2012 (dále jen „nařízení 2018/761“)
- 2011/765/EU: Rozhodnutí Komise ze dne 22. listopadu 2011 o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES (dále jen „rozhodnutí 2011/765“)

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34/EU“)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/424 ze dne 9. března 2016 o lanových dráhách a o zrušení směrnice 2000/9/ES (dále jen „nařízení 2016/424“)
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010 (dále jen „nařízení 2018/762“)
- Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2018/763 ze dne 9. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 653/2007 (dále jen „nařízení 2018/763“)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/643 ze dne 18. dubna 2018 o statistice železniční dopravy (dále jen „nařízení 2018/643“)
- Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2019/779 ze dne 16. května 2019, kterým se přijímají podrobná ustanovení o systému udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu vozidel podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 445/2011 (dále jen „nařízení 2019/779“)
- Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU (dále jen „nařízení 2019/773“)
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (dále jen „směrnice 2016/798“)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (dále jen „nařízení 2016/796“)
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (dále jen „směrnice 2016/797“)
- 2012/226/EU: Rozhodnutí Komise ze dne 23. dubna 2012 o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém (dále jen „rozhodnutí 2012/226“)
- 2009/460/ES: Rozhodnutí Komise ze dne 5. června 2009 o přijetí společné bezpečnostní metody posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES (dále jen „rozhodnutí 2009/460“)

OBSAH

ÚVODNÍ SLOVO ŘEDITELE DRÁŽNÍHO ÚŘADU	2
REFERENČNÍ DOKUMENTY	3
Obsah	5
ZKRATKY	7
ÚVOD	10
1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE	11
1.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK	11
1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY	12
1.3 SHRNUTÍ ZÁSAVNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI	13
1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ	13
2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI	14
2.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ	14
2.1.1 PŘEHLED VÝZNAMNÝCH NEHOD V ROCE 2025, PŘI NICHŽ DOŠLO:	16
2.2 VÝVOJ TRENDŮ SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH UKAZATELŮ	16
2.3 PŘEHLED O NEHODÁCH	20
2.3.1 ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH	23
2.4 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ	26
3. DOZOR	39
3.1 STRATEGIE, PLÁN A ROZHODOVÁNÍ	39
3.1.1 ZDROJE INFORMACÍ A HLAVNÍ VSTUPY POUŽÍVANÉ PRO STANOVENÍ STRATEGIE A PLÁNU V OBLASTI DOZORU	39
3.2 KONKRÉTNÍ KONTROLNÍ ČINNOSTI	40
3.2.1 KONTROLNÍ ČINNOST PROVOZNÍ SEKCE ZA ROK 2025	40
3.2.2 KONTROLNÍ ČINNOST TECHNICKÉ SEKCE ZA ROK 2025	45
3.2.3 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU	45
3.3 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE	52
3.4 ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)	52
3.5 ZPĚTNÁ VAZBA	53
4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ	54
4.1 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM SE SÍDLEM V ČR	54
4.2 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM JINÝCH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU	55
4.3 OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY	55
4.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY	56
4.5 VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI NSA A PROVOZOVATELI DRÁŽNÍ DOPRAVY	56
4.6 PROCESNÍ PROBLÉMY	57
4.7 ZPĚTNÁ VAZBA	57
5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL	58

6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)	60
7. SUBSYSTÉMY STRUKTURÁLNÍ	61
7.1 POVOLENÍ K UVEDENÍ PEVNÝCH ZAŘÍZENÍ DO PROVOZU	61
7.2 VÝČET VÝZNAMNÝCH STAVEB, PRO KTERÉ BYLY V ROCE 2025 VYDÁNY PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI DRÁHY	62
8. STROJVEDOUCÍ	63
8.1 AKREDITOVANÁ ŠKOLICÍ STŘEDISKA PRO VÝCVIK STROJVEDOUCÍCH	63
8.2 AKREDITACE PRÁVNICKÉ NEBO FYZICKÉ OSOBY PRO ŠKOLENÍ ZAMĚSTNANCŮ NA CELOSTÁTNÍ NEBO REGIONÁLNÍ DRÁZE	63
8.3 UZNÁNÍ ZKOUŠEJÍCÍHO	63
8.4 LICENCE STROJVEDOUCÍHO / PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ DRÁŽNÍHO VOZIDLA NA VLEČCE / LANOVÉ DRÁHY	63
8.5 ZKOUŠKY ZPŮSOBILOSTI OSOB K ŘÍZENÍ DRÁŽNÍCH VOZIDEL	64
9. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	65
10. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	65
10.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU	66
10.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN	67
10.3 REVIZE VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ (NSR) S CÍLEM ZOHLEDNIT NAŘÍZENÍ O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK	67
11. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVEDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU	68
12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SMS (SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI)	68
13. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SLEDOVÁNÍ	70
14. KULTURA BEZPEČNOSTI	71
ZÁVĚR	76
PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2025	77
PŘÍLOHA B – POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY ZA ROK 2025	83
PŘÍLOHA C – SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU	85
PŘÍLOHA D – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRÁŽNÍHO ÚŘADU	90
PŘÍLOHA E – SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	91

ZKRATKY

ACRI	Association of Czech Railway Industry (Asociace podniků českého železničního průmyslu)
AdCo	Administrative Cooperation Groups (Evropská spolupráce v oblasti dozoru nad trhem probíhá prostřednictvím neformálních skupin orgánů dozoru nad trhem, nazývaných skupiny správní spolupráce)
AsBo	Assessment Body (Subjekt pro posuzování)
BD	Bezpečnostní doporučení
BP	Bezpečnostní prvek
COTIF	FR: Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires, AJ: Convention concerning International Carriage by Rail (Úmluva o mezinárodní železniční přepravě)
CSI	Common Safety Indicator (Společný bezpečnostní ukazatel)
CST	Common Safety Target (Společný bezpečnostní cíl)
CSM	Common Safety Method (Společná bezpečnostní metoda)
ČD	České dráhy, a.s.
ČIA	Český institut pro akreditaci
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
DESÚ	Dopravní energetický a stavební úřad
DI	Drážní inspekce
DOZ	Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DS	Dílčí systém
DÚ	Drážní úřad
DV	Drážní vozidlo
ECM	Entities in charge of maintenance (Subjekty odpovědné za údržbu)
EOV	Elektrický ohřev výměn
EP a R	Evropského parlamentu a Rady
EPSF	Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (Veřejná instituce železniční bezpečnosti)
ERA	European Union Agency for Railways (Agentura Evropské unie pro železnice)
ERAIL	European Railway Accident Information Links (Evropská databáze informací o železničních nehodách)
ERTMS	European Railway Traffic Management System (Systém řízení železniční dopravy v Evropě)
ES	Evropská směrnice
ETCS	European Train Control System (Evropský vlakový zabezpečovací systém)
EU	Evropská unie

FMEA	Failure Modes and Effects Analysis (Analýza možného výskytu a vlivu vad)
FTA	Fault Tree analysis (Analýza stromu poruchových stavů)
FTE	Full Time Equivalent (Ekvivalent plného pracovního úvazku)
GPK	Geometrické parametry koleje
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway (globální systém pro mobilní komunikace (GSM) pro železniční aplikace)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IM	Infrastructure Manager (Provozovatel dráhy)
IOD	Interoperability Directive (Směrnice o interoperabilitě)
IOP	Interoperabilita
ITTAB	Mezinárodní sdružení dozorových orgánů lanových drah
IZS	Integrovaný záchranný systém
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
KN	Katastr nemovitostí
LD	Lanová dráha
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
MLS	Monitoring licencí strojvedoucích
MU	Mimořádná událost
NIB	Vnitrostátní inspekční orgán
NoBo	Notified Body (Oznámený subjekt)
NSA	National Safety Authority (Vnitrostátní bezpečnostní orgán)
NSR	National Safety Rule (Vnitrostátní bezpečnostní předpis)
ODV	Odbor drážních vozidel a ECM
OJEU	The Official Journal of the European Union (Úřední věstník Evropské unie)
OPD	Operační program doprava
OR	Oblastní ředitelství
OSS	One-Stop Shop
PČR	Policie České republiky
PHS	Pohyblivý hrot srdcovky
PO	Provozní obvod
PoE	Pool of experts (Skupina odborníků)
PRM	Technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with reduced mobility (Technické specifikace pro interoperabilitu, které se týkají bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace)
PZM	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické

PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RDD	Reference Document Database (Referenční databáze dokumentů)
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
RSD	Railway Safety Directive (Směrnice bezpečnosti na železnicích)
RU	Railway Undertaking (Provozovatel drážní dopravy)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SAF	Safety (Bezpečnost)
SD	Státní dozor
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SMS	Safety Management System (Systém řízení bezpečnosti)
SO	Stavební objekt
SPAD	Signal Passed at Danger (Nedovolené projetí návěstidla „Stůj“)
SPB	Subjekt pro posuzování bezpečnosti
SRD	Single Rules Database (Databáze národních bezpečnostních pravidel)
SRV	Síť radiová vlaková
SSC	Single Safety Certificate (Jednotné osvědčení o bezpečnosti)
SSV	Stavební správa Východ
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDD	Train Drivers Directive (Směrnice strojvedoucích)
TEN-T	Trans-European Transport Networks (Transevropská dopravní síť)
TSI	Technical Specification for Interoperability (Technické specifikace pro interoperabilitu)
TŽK	Tranzitní železniční koridor
UIC	FR: „Union Internationale des Chemins de fer – UIC“, AJ: „International Union of Railways“ (Mezinárodní železniční unie)
ÚNMZ	Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví
UTK	Urząd Transportu Kolejowego (Vnitrostátní bezpečnostní orgán v Polsku)
UTZ	Určená technická zařízení
UTZ/E	Určená technická zařízení elektrická
VB	Výpravní budova
ZPB	Zpráva o posouzení bezpečnosti
ŽP	Železniční přejezd
ŽST	Železniční stanice

ÚVOD

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, vstoupil v účinnost k 1. lednu 1995, kdy k tomuto datu také vznikl Drážní úřad. Cílem Drážního úřadu byl výkon činnosti drážního správního úřadu v oblasti železnice. Po vstupu České republiky do Evropské unie a postupným přejímáním evropského práva do české legislativy se činnost Drážního úřadu postupně rozšiřovala a v současné době plní roli vnitrostátního bezpečnostního úřadu v České republice pro oblast železnice. Jedním z úkolů úřadu je každoroční zpracování výroční zprávy o bezpečnosti, která obsahuje informace o:

- Vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu společných bezpečnostních ukazatelů, na úrovni České republiky.
- Důležitých změnách v právních předpisech týkajících se bezpečnosti železnic.
- Vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti a schvalování z hlediska bezpečnosti.
- Výsledcích a zkušenostech týkajících se dohledu nad provozovateli dráhy a dopravci, včetně počtu a výsledků kontrol a auditů.
- Výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle článku 15 směrnice 2016/798.
- Zkušenostech dopravců a provozovatelů drah s uplatňováním příslušných CSM.
- Významné činnosti Drážního úřadu s ohledem na implementaci správné praxe bezpečnosti do sektoru.

Zpráva vychází z článku 19 směrnice 2016/798, který byl do legislativy České republiky transponován § 55 odst. 8 zákona o dráhách a § 6 vyhlášky 376/2006.

Účelem zprávy je poskytnout dopravcům, provozovatelům drah a ostatním zúčastněným stranám přehled o vývoji bezpečnosti na železnici za uplynulé období roku 2025.

Údaje ve výroční zprávě Drážního úřadu o bezpečnosti vycházejí z jednotlivých výročních zpráv o bezpečnosti dopravců a provozovatelů dráhy celostátní a regionálních drah, ze zkušeností Drážního úřadu a dalších subjektů. Provozovatelé celostátní nebo regionální dráhy a dopravci s platnou licencí na dráze celostátní nebo regionální jsou povinni předložit do 31. května příslušného kalendářního roku Drážnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy za uplynulý kalendářní rok.

Celkový počet dopravců, kteří mohli v roce 2025 provozovat drážní dopravu na celostátní, nebo regionální dráze, činil 158 (93 českých, 14 zahraničních a 51 provozujících dopravu pouze do pohraniční přechodové stanice). Zde Drážní úřad vnímá určité zvyšování počtu nových dopravců provozujících dopravu do pohraniční přechodové stanice, a naopak mírný pokles českých a zahraničních dopravců. V ČR bylo v roce 2025 celkem 8 provozovatelů drah.

V roce 2025 došlo k přesunutí sídla Drážního úřadu na adresu Bělehradská 222/128, Praha 2, 120 00 a současně proběhla reorganizace Drážního úřadu, s cílem zefektivnit činnosti a lépe využít lidské zdroje. Organizační schéma Drážního úřadu je uvedeno v příloze D. Přesun do nových prostor si vyžádal zásahy do IT techniky a měl vliv na fungování některých činností. Stěhování bylo v březnu 2025 úspěšně dokončeno a nyní Drážní úřad sídlí v moderním a reprezentativním prostředí. Během stěhování byla řešena i otázka skartace vyřízené dokumentace a nadbytečného materiálu.

Výroční zpráva o bezpečnosti je vypracována v českém jazyce a je zveřejněna na webových stránkách Drážního úřadu (<https://du.gov.cz/>) a dále na stránkách Evropské agentury pro železnici (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/AnnualReport/search_results.aspx).

1. CELKOVÝ STAV BEZPEČNOSTI A BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE

1.1 HLAVNÍ ZÁVĚRY ZA VYKAZOVANÝ ROK

Drážní úřad splnil v průběhu roku 2025 své vytyčené cíle v oblasti provedení preventivní kontrolní činnosti za účelem prověření správné funkce managementu bezpečnosti.

V roce 2026 má Drážní úřad v plánu pokračovat v činnosti přípravy společných bezpečnostních cílů v souladu § 55 odst. 5 zákona o dráhách a také řešit problematiku počtu MU.

V roce 2025 Drážní úřad pokračoval v jednáních s okolními státy o uzavření mezinárodních dohod o spolupráci. Dohody postihují podmínky pro společné schvalování vozidel zajiřďejících do příhraničních stanic, podmínky pro jednotné osvědčení o bezpečnosti dopravců zajiřďejících do příhraničních stanic a podmínky společných dozorů. Dohody již byly uzavřeny se slovenským Dopravným úřadem a polským Urzędem Transportu Kolejowego. Uzavření dohod s německým Eisenbahn-Bundesamt a rakouským Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur je plánováno na rok 2026.

V roce 2025 proběhlo další kolo auditu Drážního úřadu Agenturou Evropské unie pro železnice. Auditovány byly oblasti:

- Oblast 1 – Obecná organizace NSA: kompetence a správa zdrojů, správa dokumentů, nezávislost, koordinace a spolupráce
- Oblast 2 – Reporting (hlášení)
- Oblast 3 – Jednotné osvědčení o bezpečnosti – dopravci
- Oblast 4 – Autorizace provozovatele dráhy
- Oblast 5 – Proces uvádění pevných zařízení do provozu
- Oblast 6 – Povolení k uvedení vozidla na trh a povolení typu vozidla
- Oblast 7 – Dozory/Dohlady
- Oblast 8 – Podpora regulačního rámce bezpečnosti
- Oblast 9 – AsBo
- Oblast 10 – Strojvedoucí
- Oblast 11 – Certifikace ECM

Výsledky z auditu budou Agenturou Evropské unie pro železnice zpracovány do auditní zprávy v roce 2026.

V roce 2025 proběhlo setkání s dopravci, kde byly prezentovány novinky v oblasti Evropského registru vozidel, údržby vozidel, zkušenosti s procesy vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti a novinky z TSI TAF a TAP. Na tomto setkání byly přítomni zástupci Dopravného úřadu a Agentury Evropské unie pro železnice.

V roce 2025 byl vydán:

- Metodický pokyn k získání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy
- Metodický pokyn pro schvalování drážních vozidel dráhy tramvajové a trolejbusové
- Metodický pokyn pro uplatňování nařízení 402/2013
- Metodický pokyn pro povolování železničních vozidel
- Aktualizace metodického pokynu ECM
- Seznam uznaných historických vozidel

1.2 VNITROSTÁTNÍ BEZPEČNOSTNÍ STRATEGIE, PROGRAMY A INICIATIVY

V souvislosti s udržením a zlepšením stavu bezpečnosti je pozornost dlouhodobě zaměřena na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Ve vývoji však nejsou opomíjena ani železniční vozidla a ostatní subjekty železničního sektoru.

V souvislosti s modernizací železniční infrastruktury byly realizovány významné investiční projekty nejen na zvyšování úrovně bezpečnosti, ale také na zlepšování komfortu cestování. Jedná se zejména o modernizaci traťových úseků, železničních stanic a zavádění moderních technologických a zabezpečovacích systémů. Například byla zahájena přestavba železničního uzlu Česká Třebová, zahájeny práce na podjezdu ve Studénce, který nahradí čtyřkolejný přejezd na frekventované koridorové trati. Do provozu byl předán modernizovaný úsek mezi Mstěticemi a Čelákovici, cestující začali využívat nádraží Praha-Bubny a pro veřejnost byl otevřen bezbariérový podchod u libereckého nádraží.

Pokračuje systematická modernizace na železničních přejezdech. Současně probíhala obnova dopravních značení, která zvýšila viditelnost a orientaci účastníků silničního provozu, včetně doplnění identifikace přejezdů a kontaktů pro krizové situace.

Bezpečnost železničního provozu byla dále posilována systematickou správou a diagnostikou infrastruktury.

Na síti ČR se neustále zvyšuje počet projetých návěstí zakazujících jízdu. Každá takováto situace může vést k tragické nehodě a hlavním cílem Drážního úřadu je provést takové úkony, které budou předpokladem ke snížení počtu projetých návěstí zakazujících jízdu:

- Analýza jednotlivých případů s cílem odhalit související příčiny.
- Zlepšení odborné přípravy strojvedoucích.
- Systémové prověrky dopravců se zaměřením na hledání příčin projetých zákazů.
- Systémové prověrky provozovatele infrastruktury na kritická místa.
- Dotazníkové šetření strojvedoucích ve spolupráci s externími subjekty jako jsou Dopravně vzdělávací institut, Centrum dopravního výzkumu, Ministerstvo dopravy a zástupců odborových organizací.
- Pravidelná jednání nad rozbořem MU se zástupci osobních i nákladních dopravců, provozovatele infrastruktury, Ministerstva dopravy a Drážní inspekce.

V roce 2025 pokračovaly práce na zavádění provozu systému ETCS a alternativního zabezpečení zjednodušených funkcí ETCS. Dokončila se rekonstrukce významného uzlu Pardubice, kde bylo po vážné nehodě urychleno i zavedení výhradního provozu ETCS.

Výhradní i smíšený provoz v průběhu roku 2025 ukázal nejednotnost a nedostatky na instalacích zařízení ETCS. Zástupci Drážního úřadu podnikli kroky vůči ERA a EK, aby upozornili na tyto nedostatky v zástavbách ETCS. Drážní úřad je součástí pracovních skupin pro potřeby úpravy příslušných TSI. V roce 2025 Drážní úřad zavedl několik opatření, s důrazem na používání zabezpečovacího zařízení ETCS i na tratích se smíšeným provozem, jako stupeň vyššího zabezpečení.

Průběžně je posilována úloha ERA v oblasti bezpečnosti železniční dopravy, zejména pokud jde o její dohled nad národními bezpečnostními opatřeními přijatými vnitrostátními bezpečnostními orgány a jejich postupnou harmonizací.

1.3 SHRUTÍ ZÁSADNÍCH POZNATKŮ Z KONTROLNÍ ČINNOSTI

Během kontrolní činnosti prováděné v rámci státních dozorů, komplexních dozorů u dopravců a provozovatelů dráhy celostátní nebo drah regionálních, nebyly zjištěny zásadní nebo systémové nedostatky mající bezprostřední vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

1.4 HLAVNÍ PRIORITY PRO DALŠÍ OBDOBÍ

- Rozšiřování bezpečnostního rámce v sektoru, pořádání workshopů v oblasti bezpečnosti staveb, požární bezpečnosti, akreditovaných středisek, subjektů odpovědných za údržbu, vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti apod.
- Školení a prezentace Drážního úřadu na odborných konferencích a seminářích.
- Získávání a nábor nových zaměstnanců a zlepšení konkurenceschopnosti na trhu práce.
- Vzdělávání a zvyšování kvalifikace a kompetencí pro stávající zaměstnance.
- Dohled nad zaváděním interoperability, včetně realizace strategie implementace ERTMS v České republice.
- Dohled nad povinnostmi osoby řídící drážní vozidlo zaměřený na kontrolu dokladů a přítomnost návykových látek podle § 46t zákona o dráhách.
- Dohled nad akreditovanými středisky provádějícími odbornou přípravu strojvedoucích podle § 46o zákona o dráhách.
- Dohled nad prováděním zkoušek zvláštní odborné způsobilosti ze strany dopravců.
- Dohled nad umístěním návěstidel v místech, kde dochází ke zvýšenému počtu MU, zejména projetí návěsti zakazující jízdu.
- Rozšiřování zabezpečení ETCS na vozidla a infrastrukturu.
- Průběžná analýza závěrů z vykonaných státních dozorů a bezpečnostních doporučení, které vydává Drážní inspekce jako výsledek z šetření mimořádných událostí, s cílem zobecnit rizikové události a místa a následně zajistit příslušné úpravy předpisů, norem a technologických postupů.
- Analýza výskytu mimořádných událostí, následné státní dozory a stanovení bezpečnostních doporučení k omezení jejich vzniku (projetá návěst stůj, nehody na přejezdech).
- Ověřování technického stavu drážních vozidel a předepsané technické kontroly a revize UTZ u hnacích a tažených drážních vozidel u dopravců.
- Provádění auditů u držitelů ECM na systém provádění údržby s cílem jeho ověření a fungování podle prováděcího nařízení 2016/779.
- Zřízení specializovaného oddělení na oblast dohledu a strategie dohledu.

2. VÝVOJ STAVU BEZPEČNOSTI

Monitorování úrovně bezpečnosti železnic v evropských zemích probíhá s využitím CSI, které se vztahují k významným nehodám. Díky zavedení jednotného způsobu vykazování v jednotlivých evropských státech může ERA provádět analýzy pro celý železniční systém.

Změna úrovně bezpečnosti je proto hodnocena na základě analýzy významných nehod, včetně závažných nehod definovaných příslušnými bezpečnostními ukazateli, ke kterým došlo na tratích provozovaných autorizovanými správci železniční infrastruktury.

2.1 PODROBNÁ ANALÝZA TRENDŮ ZAZNAMENANÝCH V POSLEDNÍ DOBĚ

Na základě požadavků směrnice 2016/798, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod, bylo v roce 2025 zaevidováno celkem:

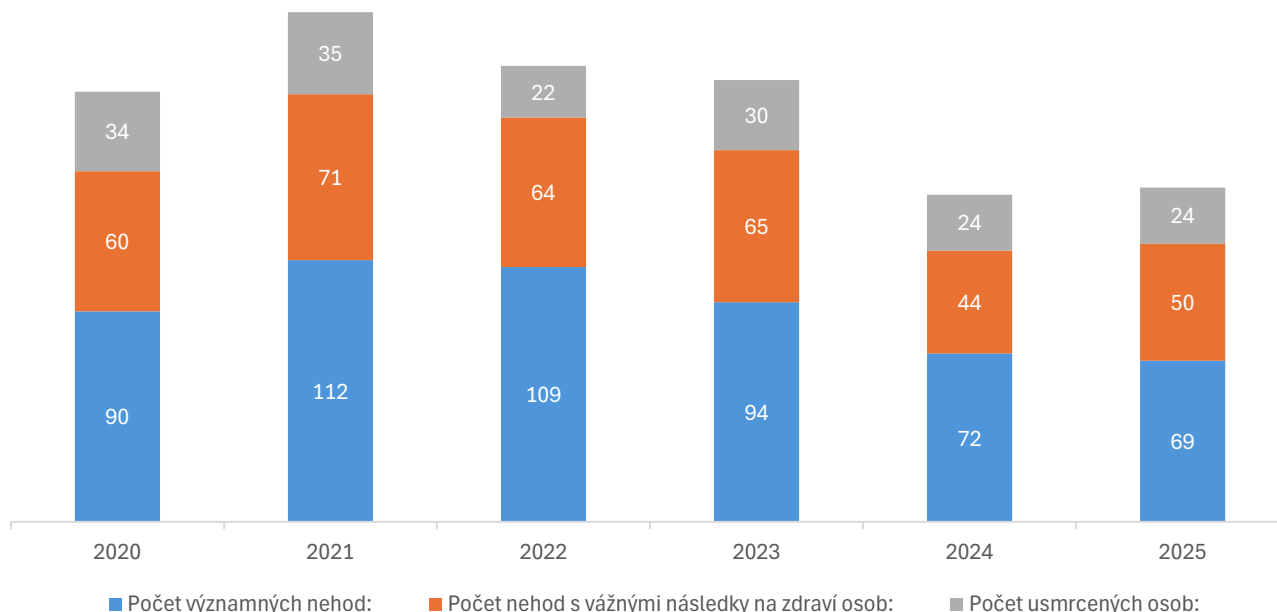
- 69 nehod.
- 50 nehod s vážnými následky na zdraví osob.
- 24 usmrcených osob.

V Tabulce 1 jsou uvedeny nejdůležitější ukazatele za sledované období.

Tabulka 1 – Analýza všeobecného trendu

	Počet významných nehod:	Počet nehod s vážnými následky na zdraví osob:	Počet usmrcených osob:
2020	90	60	34
2021	112	71	35
2022	109	64	22
2023	94	65	30
2024	72	44	24
2025	69	50	24

Poznámka: Podklady jsou získány z výročních zpráv, které byly předloženy provozovateli celostátních drah nebo regionálních drah podle § 22 odst. 2 písm. j) zákona o dráhách ke dni 31. května 2026. Podrobný přehled o nehodách za rok 2025 je v Příloze A, který je nedílnou součástí této zprávy.

Graf 1 – Počet nehod, usmrcených osob a vážně zraněných osob za sledované období


Z analýzy dat vyplývá, že v období let 2020–2025 je patrný dlouhodobý pozitivní trend ve snižování počtu významných nehod i jejich nejzávažnějších následků. Počet evidovaných nehod dosáhl maxima v roce 2021, kdy bylo zaznamenáno 112 nehod. Následně docházelo k postupnému poklesu až na 69 nehod v roce 2025, což představuje snížení o 38,4 % oproti roku 2021 a o 23,3 % oproti roku 2020.

Obdobný vývoj lze sledovat také u nehod se závažnými následky na zdraví. Počet vážně zraněných osob vzrostl z 60 osob v roce 2020 na 71 osob v roce 2021, avšak v následujících letech postupně klesal. V roce 2025 bylo evidováno 50 vážně zraněných osob, což je o 29,6 % méně než v roce 2021.

Pozitivní trend vykazuje rovněž počet usmrcených osob. Nejvyšší hodnota byla zaznamenána v roce 2021 (35 osob). V roce 2022 došlo k výraznému poklesu na 22 osob, následně se počet mírně zvýšil na 30 osob v roce 2023 a v letech 2024 a 2025 se ustálil na 24 osobách. Ve srovnání s rokem 2021 představuje rok 2025 snížení počtu usmrcených o 31,4 %.

Meziroční změny v roce 2025 oproti roku 2024

- počet nehod poklesl ze 72 na 69 (–4,17 %),
- počet vážně zraněných osob vzrostl ze 44 na 50 (+13,6 %),
- počet usmrcených osob zůstal na stejné úrovni (24 osob).

Přestože celkový počet nehod nadále klesá, nárůst počtu vážně zraněných osob v roce 2025 naznačuje potřebu zaměřit preventivní opatření nejen na snižování počtu nehod, ale také na zmírňování jejich následků.

Dlouhodobý vývoj za sledované období lze hodnotit pozitivně. Ve srovnání s rokem 2020 se v roce 2025 počet nehod snížil o 21 nehod (–23,3 %), počet vážně zraněných osob se snížil o 10 osob (–16,7 %) a počet usmrcených osob se snížil o 10 osob (–29,4 %). Data tak potvrzují postupné zlepšování bezpečnostní situace, přestože závažnost některých nehod v roce 2025 zůstává významným rizikovým faktorem vyžadujícím další pozornost.

2.1.1 PŘEHLED VÝZNAMNÝCH NEHOD V ROCE 2025, PŘI NICHŽ DOŠLO:

K usmrcení osob či těžkému zranění osob (v kategorii cestujících a zaměstnanci mimo pokusů o sebevraždu):

- **vážná nehoda 26. 06. 2025 – Nové Město nad Cidlinou** – „nehoda způsobená pohybujícími se železničními vozidly“ – z jedoucího vlaku R 948 vyskočil oknem cestující pod vlivem drog,
- **vážná nehoda 06. 07. 2025 – Plasy – Mladotice** – „nehoda způsobená pohybujícími se železničními vozidly“ – Sesunutí mostní konstrukce přepravované na podvozcích vz. 53, vykolejení 1 podvozku a zranění 2 zaměstnanců CPS. Konstrukci táhl dvoucestný stroj,
- **vážná nehoda 22. 07. 2025 – Horní Lideč** – „nehoda způsobená pohybujícími se železničními vozidly“ – Těžký pracovní úraz elektrickým proudem zaměstnance SŽ při posunu s MVTV ze SK č. 4 na SK č. 10,
- **vážná nehoda 22. 11. 2025 – Zliv** – „srážky (s výjimkou úrovnových přejezdů)“ – Srážka vlaků R 658 a Os 8053, které předcházela jízda vlaku R 658 kolem cestového návěstidla Lc1 s návěstí zakazující jízdu vlaku. (3 vážně zranění cestujících + 3 vážně zranění zaměstnanci dopravce),
- **vážná nehoda 29. 11. 2025 – Stará Boleslav** – „nehoda způsobená pohybujícími se železničními vozidly“ - střet vlaku Nex 52693 se čtyřmi osobami – zaměstnanci CPS (STRABAG Rail, a.s.) pohybující se v kolejišti (1. SK) před zahájením výluky 2 usmrcené osoby a 2 těžce zraněné osoby.

Ke značným hmotným škodám na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí (nejméně 150 000 EUR):

- **nehoda při přepravě nebezpečného zboží 28. 02. 2025 – Hustopeče nad Bečvou** – „nehoda způsobená vykolejením“ – vykolejení 13 vozů ze 17 nákladního vlaku Pn 52690 převážejícího nebezpečný náklad a následným požárem.

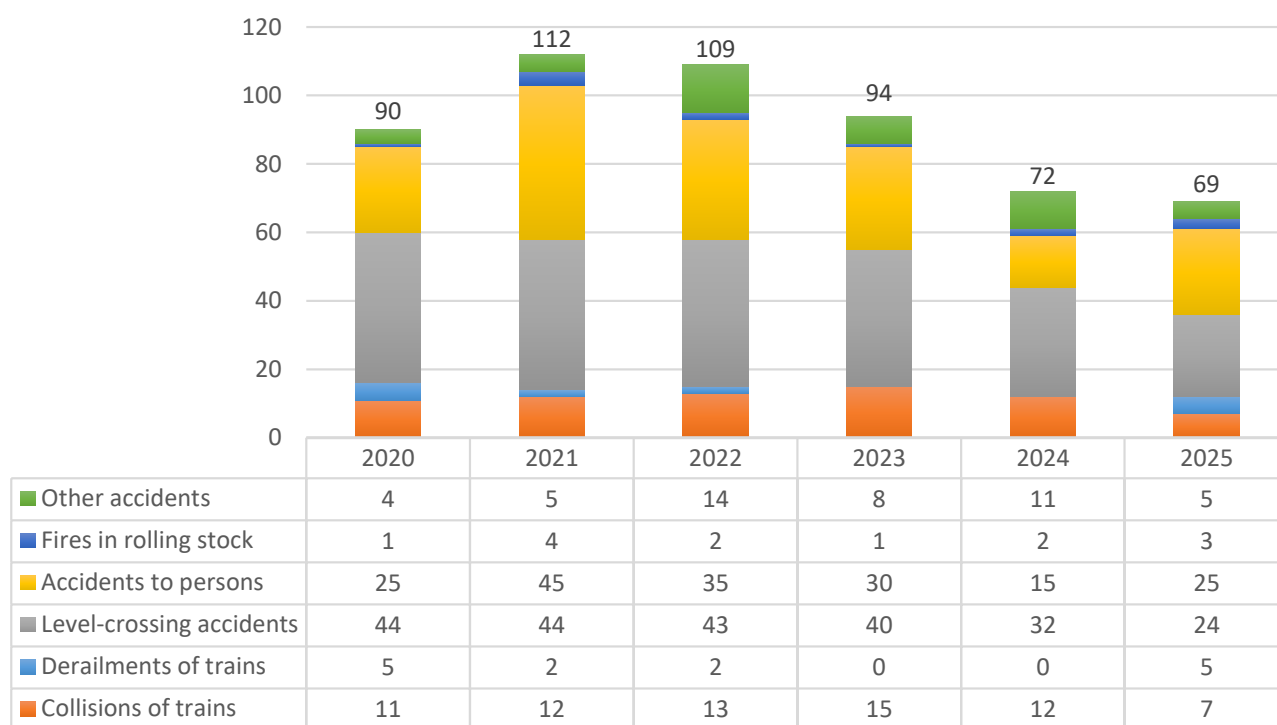
2.2 VÝVOJ TRENDŮ SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH UKAZATELŮ

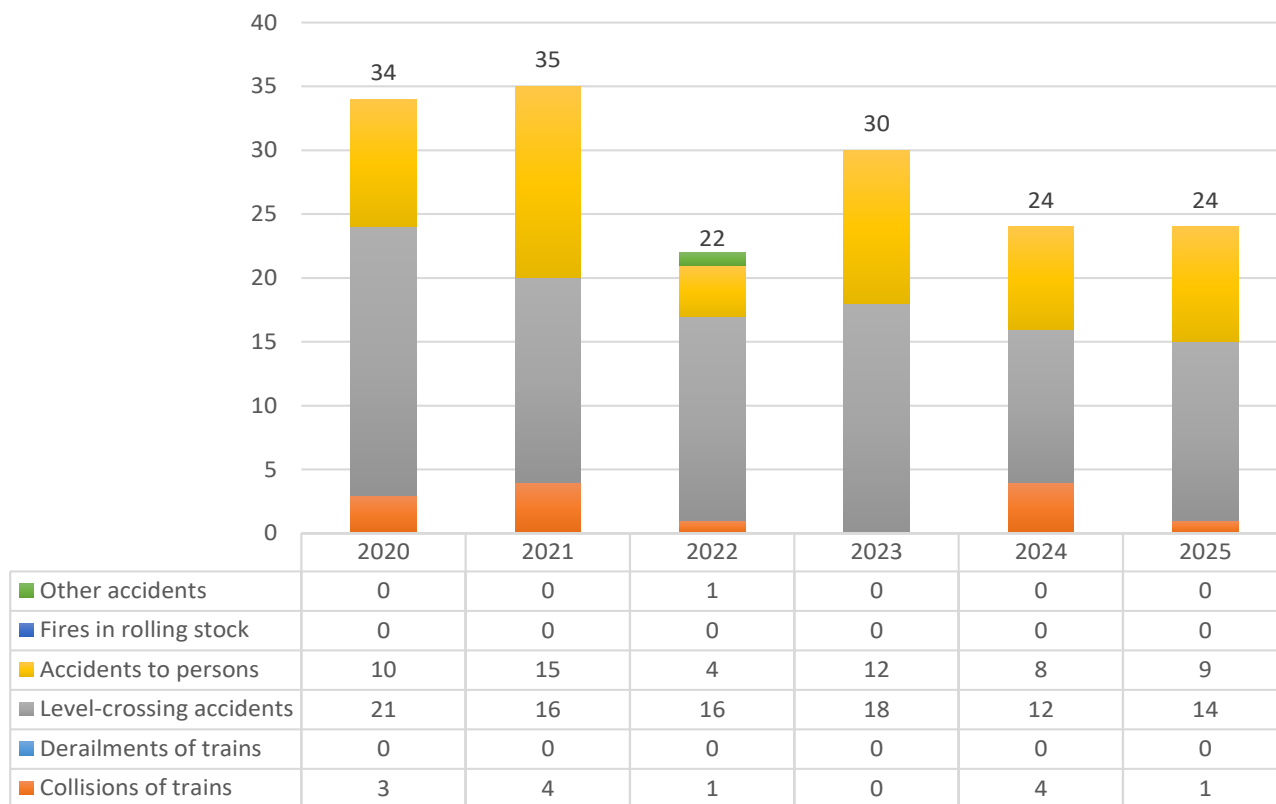
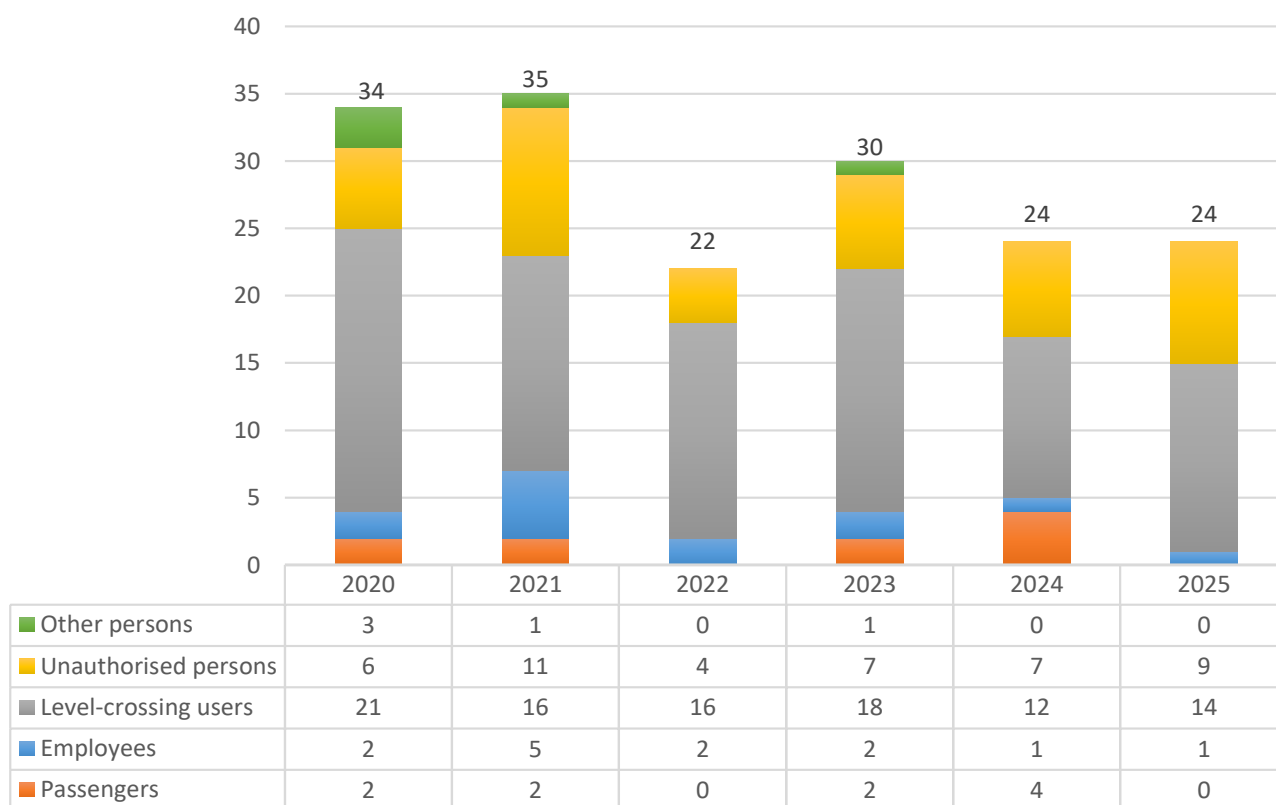
S cílem usnadnit posuzování stupně dosažení CST a k zajištění sledování obecného vývoje bezpečnosti železnic shromažďuje Česká republika informace o CSI prostřednictvím výročních zpráv Drážního úřadu podle článku 19 a přílohy I směrnice 2016/798. Výsledné CSI, které jsou posílány za každý uplynulý kalendářní rok Evropské agentuře pro železnici, jsou zdrojem pro následující grafy.

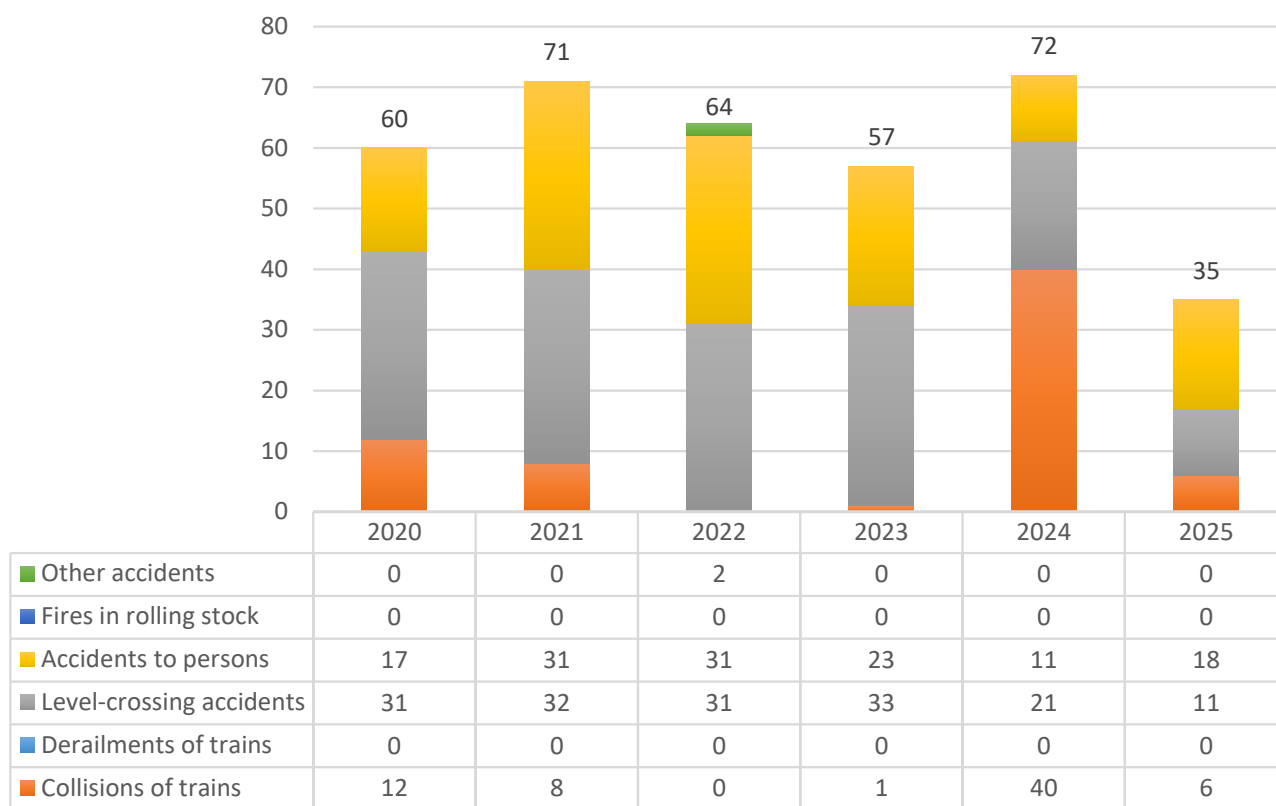
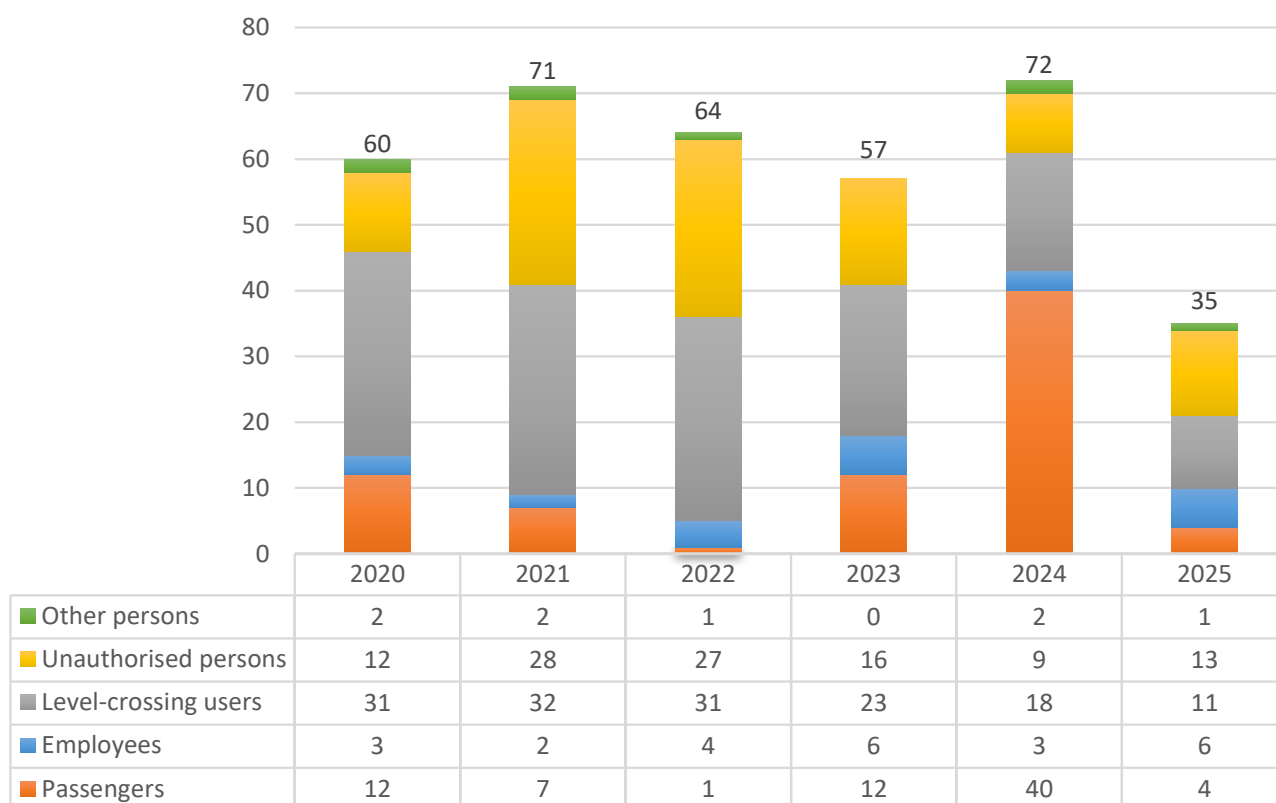
(zdroj <https://era.europa.eu/sharepoint.com/sites/NSA/CSM/Forms/AllItems.aspx>)

Tabulka 2 – Překlad odborných pojmů podle směrnice 2016/798

Collisions of trains	Srážka vlaku s drážním vozidlem
Derailments of trains	Vykolejení vlaku
Level-crossing accidents	Nehody na úrovňových přejezdech
Accidents to persons	Nehody osob
Fires in rolling stock	Požár nebo výbuch v drážním vozidle
Other accidents	Jiné nehody
Passengers	Cestující
Employees	Zaměstnanci
Level-crossing users	Uživatelé úrovňových přejezdů
Unauthorised persons	Nepovolané osoby
Other persons	Jiné osoby

Graf 2 – Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod


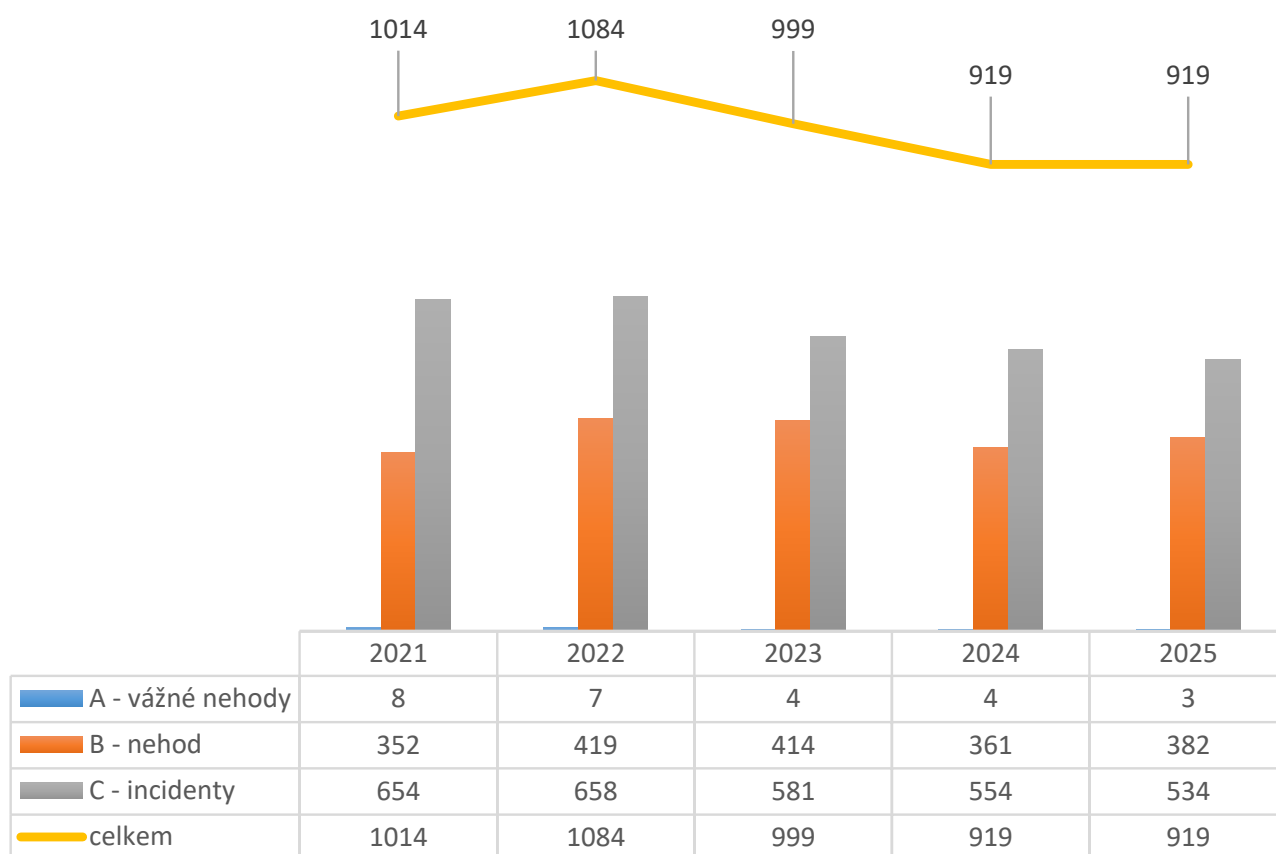
Graf 3 – Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody

Graf 4 – Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie osob


Graf 5 – Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody

Graf 6 – Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie osob


2.3 PŘEHLED O NEHODÁCH

Drážní úřad eviduje vyhodnocení příčin a okolností MU od všech provozovatelů drah a drážní dopravy. S ohledem na skutečnost, že SŽ je majoritním provozovatelem dráhy, přehled o nehodách je zpracován na základě jejích podkladů. V roce 2025 je evidováno na dráhách provozovaných SŽ celkem 919 mimořádných událostí (3 skupiny A – vážné nehody, 382 skupiny B – nehody a 534 skupiny C – incidenty).

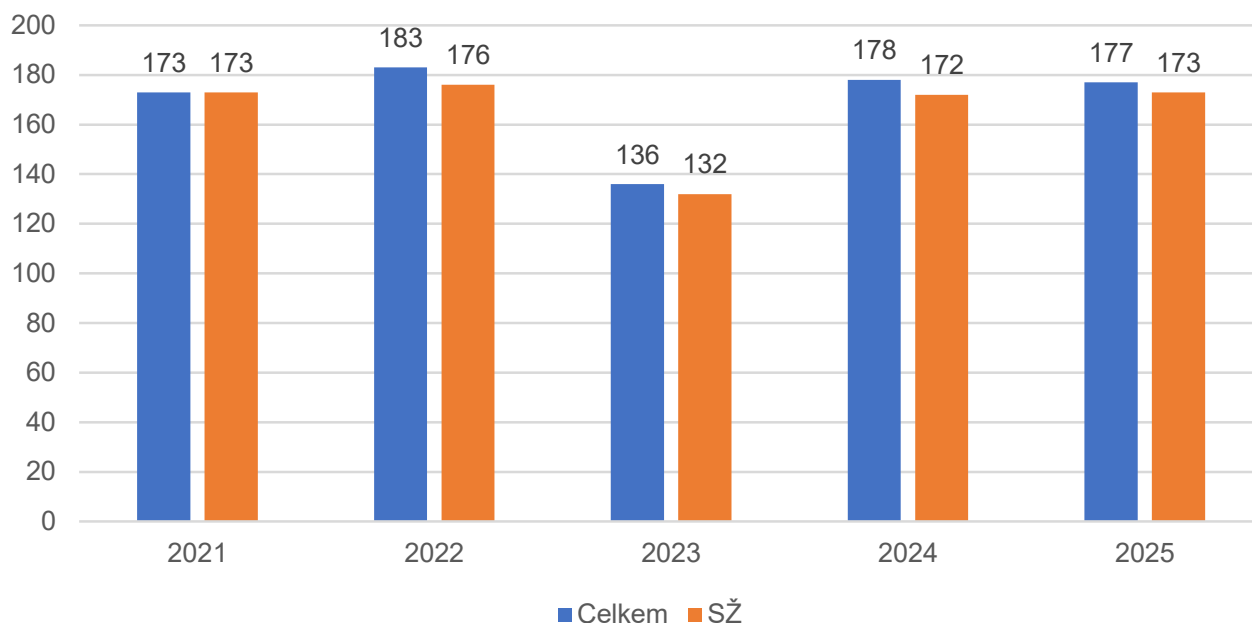
Graf 7 – Přehled mimořádných událostí na síti SŽ



Jedná se o stejný počet MU jako v roce 2024 a stejně jako v roce 2024 se jedná o nejnižší celkový počet MU za sledované období.

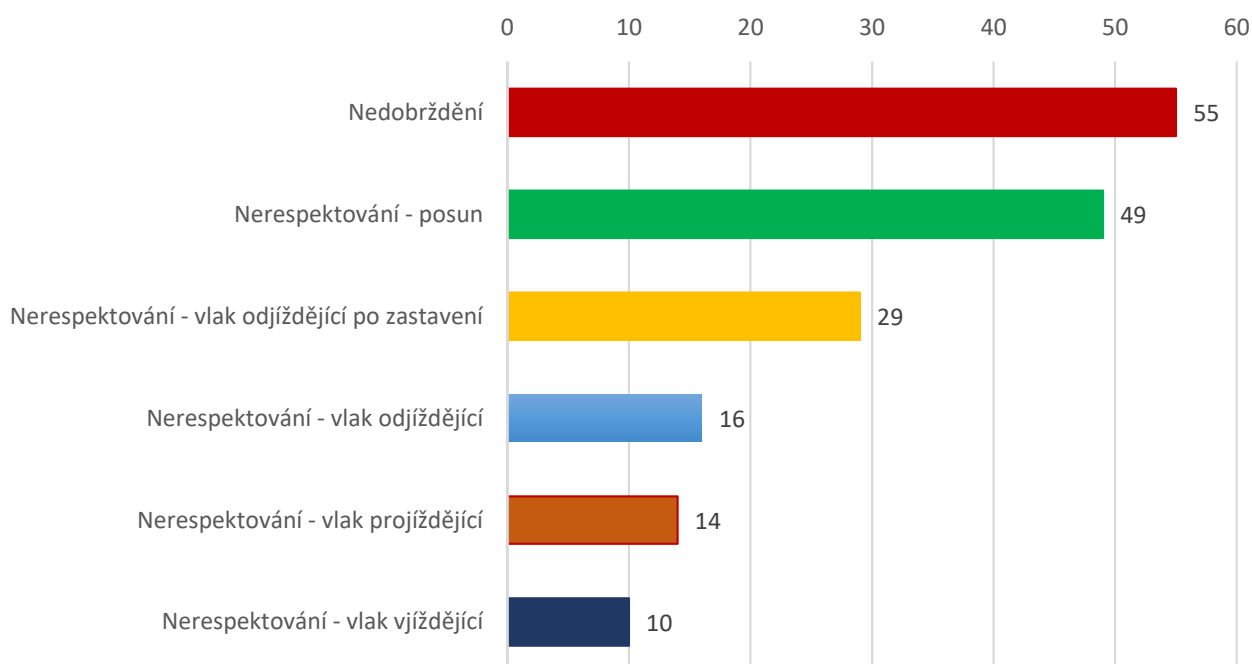
I nadále přetrvává zvýšený počet MU souvisejících s nedovolenými jízdami drážních vozidel jízdy SPAD. Vývoj počtu těchto událostí v sledovaném období názorně zachycuje graf č. 8.

Graf 8 – Nedovolené jízdy DV za návěstidla zakazující jízdu v letech 2021 až 2025 na železniční síti v ČR



V hodnoceném období let 2021–2025 byl počet evidovaných nedovolených jízd drážních vozidel za návěstidla zakazující jízdu relativně stabilní, s výjimkou výrazného poklesu v roce 2023. Tento pozitivní trend se však nepodařilo udržet a v roce 2024 počet případů opět vzrostl a drží se téměř na stejné úrovni, a to i přes zavedení výhradního provozu ETCS na koridorových tratích.

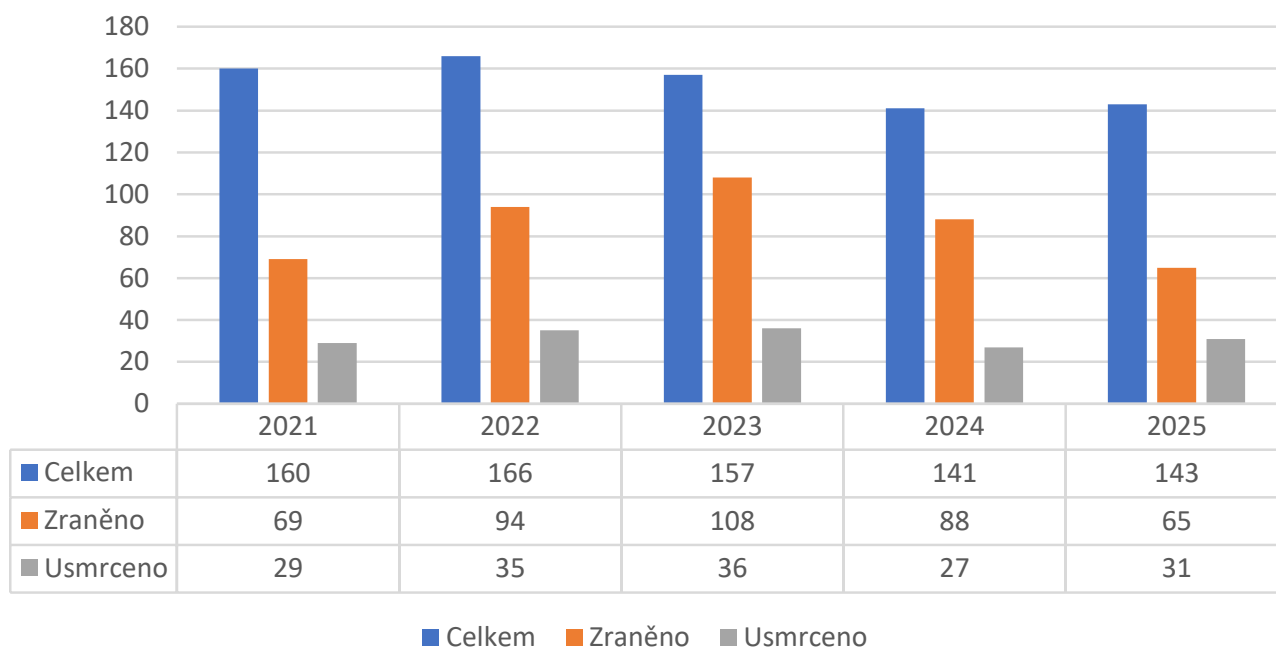
Graf 9 – Nedovolené jízdy DV za návěstidla zakazující jízdu v roce 2025 podle důvodu projetí (SŽ)



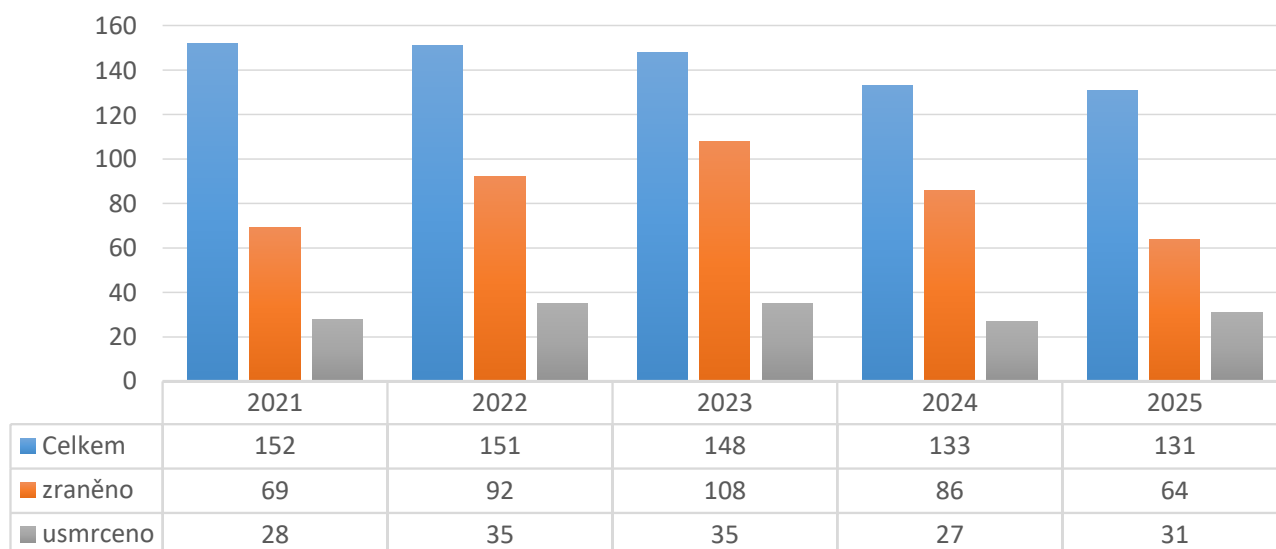
Přestože byl v roce 2023 zaznamenán významný pokles počtu nedovolených jízd drážních vozidel za návěstidla zakazující jízdu, v letech 2024 a 2025 došlo k návratu na úroveň předchozích let. Tato skutečnost potvrzuje, že problém SPAD zůstává jedním z významných bezpečnostních rizik železničního provozu. Pro další snižování počtu těchto událostí je nezbytné pokračovat v systematických opatřeních zaměřených zejména na lidský faktor, rozšiřování systémů ETCS, analýzu rizikových lokalit a posilování bezpečnostní kultury všech účastníků železničního provozu.

Vývoj počtu střetnutí drážních vozidel s účastníky silničního provozu na železničních přejezdech znázorňují grafy č. 10.1 a 10.2.

Graf 10.1 – Střetnutí na železničních přejezdech v letech 2021–2025 na celé železniční síti v ČR



Graf 10.2 – Střetnutí na železničních přejezdech v letech 2021 až 2025 na síti SŽ



Počet MU na síti SŽ poklesl ze 152 případů v roce 2021 na 131 případů v roce 2025, což představuje snížení o 21 událostí, tedy o 13,8 %.

Data potvrzují dlouhodobý pokles počtu střetnutí na železničních přejezdech. Pozitivním zjištěním je také výrazné snížení počtu zraněných osob v posledních dvou letech sledovaného období. Přesto zůstává počet usmrcených osob relativně vysoký a meziročně kolísá bez jednoznačného klesajícího trendu.

Z bezpečnostního hlediska lze konstatovat, že navzdory poklesu počtu střetnutí mají nehody na železničních přejezdech i nadále velmi závažné následky. Proto je nezbytné pokračovat v preventivních opatřeních zaměřených na dodržování pravidel silničního provozu na železničních přejezdech, zvyšování informovanosti řidičů a modernizaci přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Z analýzy dat vyplývá, že vina za střetnutí drážních vozidel s účastníky silničního provozu na železničních přejezdech je téměř vždy na straně řidičů silničních vozidel, kteří nerespektují, a především porušují pravidla silničního provozu podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Tabulka 3 – Střetnutí na železničních přejezdech v roce 2025 podle jejich zabezpečení (SŽ)

2025	Počet MU	Výstražné kříže	PZS bez závor	PZS se závorami	PZM
MU	131	38	66	27	0
usmrceno	31	2	14	16	0
zraněno	64	18	38	7	0

2.3.1 ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

Nehody na železničních přejezdech patří k nejčastějším událostem v železničním systému. Každoročně tvoří přibližně 14,3 % ve vztahu ke všem nehodám na železničních tratích a současně představují 3,4 % smrtelných nehod.

Železniční přejezdy a přechody představují oblast se zvýšeným rizikem vzniku MU ohrožujících bezpečnost jak železničního, tak silničního provozu. Drtivou většinu těchto událostí způsobují uživatelé přejezdů, kteří nedodržují obecně platné právní předpisy nebo ignorují funkční zabezpečovací zařízení. Možnosti železničního systému, jak těmto situacím předcházet, jsou omezené. Přesto subjekty působící v železničním sektoru dlouhodobě realizují řadu opatření zaměřených na snižování rizik spojených s provozem na železničních přejezdech.

Nejúčinnějším preventivním opatřením je nahrazování úrovnových křížení mimoúrovňovými kříženími (stavbami, zejména mosty a podjezdy). Tato řešení umožňují zcela eliminovat riziko vyplývající z křížení železniční tratě a pozemní komunikace v jednom úrovnovém bodě. S ohledem na vysoké investiční náklady a značný počet železničních přejezdů a přechodů v železniční síti však není možné toto řešení plošně aplikovat.

Významnou roli proto hraje také modernizace stávajících přejezdů. Ta spočívá zejména ve zvyšování úrovně jejich zabezpečení a postupném nahrazování přejezdů vybavených pouze výstražnými kříži přejezdy zabezpečenými přejezdovým zabezpečovacím zařízením, doplněným o závorová břevna.

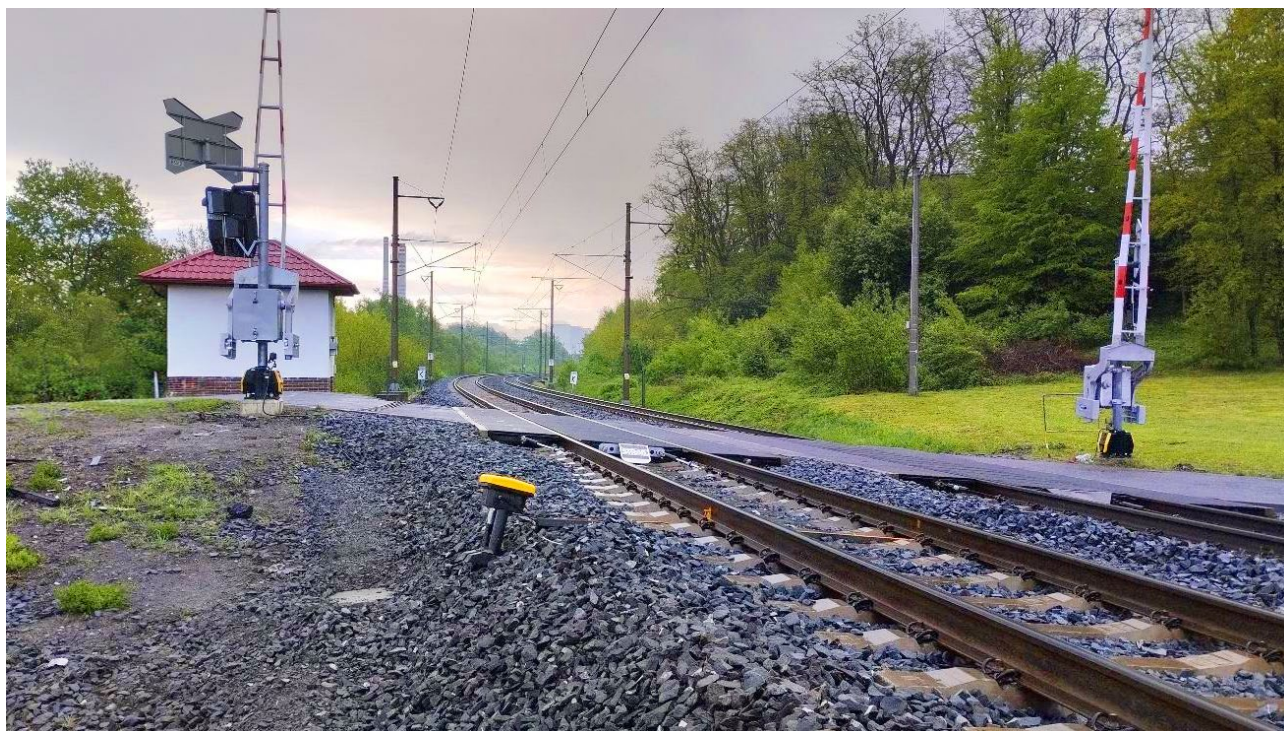
V roce 2025 bylo modernizováno nebo technicky upraveno celkem 200 železničních přejezdů. Současně pokračovalo systematické snižování počtu úrovnových křížení, přičemž bylo zrušeno 66 železničních přejezdů.

Pozornost byla věnována také technologickým opatřením. V návaznosti na zavádění ETCS byl zahájen projekt zaměřený na úpravu logiky přejezdových zabezpečovacích zařízení a na optimalizaci jejich chování při poruchových stavech s cílem zvýšit bezpečnost a spolehlivost provozu.

V reakci na vážnou nehodu na železničním přejezdu P6512 celostátní dráhy na trati č. 860 Dětmárovice – Bohumín přistoupil provozovatel dráhy k mimořádným kontrolám nivelety křížení železničních přejezdů s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí. V roce 2025 bylo provedeno celkem 109 kontrol železničních přejezdů. Z tohoto počtu bylo 56 přejezdů shledáno v souladu s požadavky normy ČSN 73 6380, zatímco u 53 přejezdů byly zjištěny nedostatky. U všech nevyhovujících přejezdů byla následně přijata a realizována opatření směřující k dosažení požadovaného technického stavu.

V polovině roku 2025 byla dokončena celoplošná výměna identifikačních reflexních štítků na železničních přejezdech. Nové štítky obsahují kromě identifikace přejezdu také piktogram telefonu s uvedením čísla tísňové linky 112. Díky retroreflexnímu provedení je zajištěna jejich lepší viditelnost za snížené viditelnosti a při nepříznivých povětrnostních podmínkách.

Obrázek 1 – Železniční přejezd P6512



V průběhu roku 2025 pokračovala aktivní spolupráce SŽ s PČR a ŘSD. V rámci této spolupráce byly realizovány pohledové zkoušky zaměřené na posouzení účinnosti opatření spočívajícího v doplnění retroreflexního orámování světelných výstražníků přejezdových zabezpečovacích zařízení. Stávající bílé orámování má být nahrazeno bílým retroreflexním provedením (R1/R2), které zvýší viditelnost zařízení zejména v nočních hodinách a za zhoršených světelných podmínek. V únoru 2026 bylo toto opatření schváleno Ministerstvem dopravy a v průběhu roku 2026 bude zahájeno pilotní ověřování technických možností jeho zavedení do praxe.

Přijatá technická, organizační i preventivní opatření potvrzují trvalou snahu železničního sektoru o snižování počtu MU na železničních přejezdech a o minimalizaci jejich následků pro všechny účastníky dopravy.

Obrázek 2 – Chování řidičů na železničních přejezdech
(zdroj Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.)



SŽ pokračovala v roce 2025 v realizaci projektu „Chování řidičů na železničních přejezdech“ ve spolupráci s Univerzitou Palackého v Olomouci a za účasti odborných partnerů (Asociace autoškol ČR, PČR a MD, který byl dokončen v březnu 2026.

Cílem projektu bylo analyzovat rizikové chování řidičů na železničních přejezdech a identifikovat nejčastější příčiny nebezpečných situací. Výstupy projektu zahrnují metodiku pro autoškoly, výukové materiály a návrh 14 nových testových otázek zaměřených na bezpečný průjezd přes železniční přejezdy v rámci odborné přípravy řidičů. Otázky vycházejí z reálných dopravních situací a typických pochybení řidičů a byly odborně schváleny pro zařazení do systému e-testů autoškol.

Cílem navazujících kroků je systematické posílení problematiky bezpečnosti na železničních přejezdech v procesu výuky řidičů. Další konkrétní kroky k praktickému využití budou následovat ve zbytku roku 2026.

2.4 VÝSLEDKY BEZPEČNOSTNÍCH DOPORUČENÍ

	Datum MU:	10. 03. 2022
	Místo:	Odbočka Skály, návěstidlo 1L v km 22,607 (12,493), místo srážky v km 12,117.
	Dráha:	celostátní
	Trat':	824 00
	Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí	

Zdroj: Drážní inspekce

Popis: Nedovolená jízda vlaku Nex 60204 za návěstidlo 1L s návěstí zakazující jízdu, násilné přestavení výhybky č. 1XA, srážka s protijedoucím vlakem Mn 85012 a vykolejení prvních dvou dvojkolí HDV vlaku Nex 60204.

Zdroj: Drážní inspekce

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- zajistit, aby všechny vozidlové radiostanice používané na dráze železniční, kategorie celostátní a regionální, odesílaly konfirmační kód 1612, a bylo tak možné efektivně a prokazatelně provádět ověření úspěšnosti nouzových volání v síti GSM-R v rámci kontrolní činnosti.

Drážní úřad v návaznosti na bezpečnostní doporučení přijal opatření směřující k zajištění plnění požadavku na odesílání konfirmačního kódu 1612 vozidlovými radiostanicemi. Výrobce RADOM byla zajištěna úprava programového vybavení radiostanic typu FXM20 umožňující plnění tohoto požadavku.

Primární odpovědnost za technický stav vozidel a jejich provozování v souladu s právními a technickými požadavky nesou dopravci a držitelé vozidel, kteří jsou současně povinni uvedené skutečnosti zohledňovat ve svých systémech řízení bezpečnosti a v procesech řízení rizik.

Drážní úřad proto považuje naplnění bezpečnostního doporučení za podmíněné součinností dotčených dopravců a držitelů vozidel. V rámci výkonu státního dozoru bude u těchto subjektů ověřovat rozsah implementace příslušných softwarových úprav, způsob jejich promítnutí do systému řízení bezpečnosti a skutečné plnění požadavku na odesílání konfirmačního kódu 1612 provozovanými vozidlovými radiostanicemi.

S ohledem na skutečnost, že dosud nebyl komplexně ověřen stav všech dotčených vozidel, nelze v současné době konstatovat úplné naplnění bezpečnostního doporučení; přijatá opatření však směřují k jeho plné realizaci.

	Datum MU:	03. 10. 2023
	Místo:	Mezi železničními stanicemi Bělčice a Blatná, km 15,054.
	Dráha:	regionální
	Trat':	224 00
	Březnice – Strakonice	

Zdroj: Drážní inspekce

Popis: Střet vlaku Sv 98034 se čtyřmi osobami (zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ).

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy SŽ a u ostatních provozovatelů dráhy celostátní a regionální efektivní a důslednou kontrolní činnost nad plněním a dodržováním povinností, stanovených jednotlivým zaměstnancům, zejména v souvislosti se zajištěním bezpečnosti a ochrany zdraví osob při provádění prací v provozované dopravní cestě.

Drážní úřad po pečlivém zhodnocení skutkového děje zjištěného DI šetřením této MU, jakož i posouzením obsahu bezpečnostního doporučení, došel k následujícím bezpečnostně relevantním závěrům. Je nesporné, že ke vzniku MU došlo v důsledku nedodržení nejen technologické kázně, ale rovněž základních pravidel v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, která jsou adresována jakémukoliv zaměstnanci. Uvedená skutečnost je alarmující i z toho hlediska, že skupinu čtyř zaměstnanců poškozených MU tvořil mj. vrchní mistr tratí a mistr tratí, přičemž žádný ze zúčastněných zaměstnanců na straně provozovatele dráhy nevyhodnotil jako zcela chybnou úvahu o absenci rizika střetu s jedoucím drážním vozidlem, jež vycházela z volnosti traťové koleje s odkazem na obsah (ročního) jízdního řádu. V souvislosti se shora uvedeným má tak Drážní úřad za to, že předcházení vzniku těchto nebezpečí, která se projevila MU shora popsanou (jako rizikem), dojde nejen vlastní kontrolní činností provozovatele dráhy v rámci plnění zákonných povinností zaměstnavatele, ale spíše změnou, popř. faktickým zavedením pozitivní kultury bezpečnosti, jež se pozitivně odrazí na faktickém jednání osob podílejících se na provozování dráhy, tak i na způsobu řízení kvalifikace těchto osob zaměstnavatelem. Uvedený závěr posiluje i zjištění DI ve vztahu k průběhu a obsahu vstupního školení jednoho z poškozených zaměstnanců, pracovníka údržby a oprav tratí v zácviku, jakož i k prokazatelnému poučení o mimořádnostech, zásadách bezpečné práce včetně povinnosti dodržovat pracovní a technologické postupy. Je zřejmé, že ani tento zaměstnanec, byť se zúčastnil vstupního školení v den předcházející vzniku MU, nebyl schopen vyhodnotit rizikovost jednání zaměstnanců, popř. rozpor tohoto jednání s technologickými postupy. Provozovatel dráhy, SŽ, bezprostředně po MU vydal leták „Pravidla bezpečnosti pro vstup do kolejiště“ a distribuoval je na všechna svá pracoviště, současně byl zveřejněn na „Intranetu Správy železnic“ k seznámení všem zaměstnancům. Z podkladů, které má Drážní úřad k dispozici, přijal tato další opatření:

- Na základě vyhodnocení příčin a okolností pracovních úrazů (2 smrtelné pracovní úrazy a 2 pracovní úrazy s hospitalizací delší než 5 dnů) byl ředitelem Oblastního ředitelství Plzeň vydán Poučný list č. 1/2024. Byla přijata nápravná opatření k předcházení MU včetně návrhů termínů jejich realizace.
- Pravidelná školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci byla zaměřena na správné zajišťování osob při práci na zařízení v souladu s předpisem SŽ Bp1. Zaměstnancům personálního odboru bylo uloženo, aby se v rámci své kontrolní činnosti zaměřili na oblast „sjednávání práce na zařízení“, a to jak ze strany zaměstnanců SŽ, tak i pracovníků cizích právních subjektů (dále jen „CPS“).
- Byla zpřístupněna aplikace Informační systém omezení infrastruktury (IS DOMIN) i pro potřeby evidence CPS s tím, že gestor akce (zaměstnanec SŽ) musí potvrdit, že je ze strany dopravního zaměstnance vyplněn skutečný čas zahájení plánované práce na zařízení.
- Jsou zaváděny nové bezpečnostní prvky – bezpečnostní zábrany, traťový varovný systém (TWS).

Drážní úřad konstatuje, že s ohledem na příčiny vzniku předmětné MU je nasnadě zabývat se otázkou účelnosti interních procedur provozovatele dráhy vedoucích k dosahování kvalifikace pro výkon práce v obvodu dráhy. Podle úsudku Drážního úřadu je namístě prosazovat myšlenku kategorizace povinností (BOZP, technologických aj.) do množin tak, aby primárně došlo k důkladnému a reálnému školení a zkoušení personálu z těch pravidel, jež jsou skutečně bezpečnostně relevantní, a to i s příklady následků v případě porušení takové povinnosti. Především je třeba zdůraznit, že v rámci školení je nezbytné zúčastněným náležitě objasnit i, na první pohled, základní jevy vznikající při provozování dráhy, popř. drážní dopravy – opětovně je třeba zdůraznit zcela chybný předpoklad poškozených zaměstnanců o volnosti pojižděné dráhy na dobu následujících tří hodin.

Drážní úřad se i ve vazbě na shora popsanou MU zaměří na aspekt řízení kompetencí zaměstnanců v rámci systému zajišťování bezpečnosti, a to v případě provozovatele dráhy podle bodu 4.2.2 písm. e) nařízení 2018/762, tj. pravidelný přezkum a audit programu školení včetně provádění jeho změn v případě potřeby.

Drážní úřad se zaměří na školení v těch oblastech nebezpečí, jejichž nastání může vést ke vzniku rizik s kritickými (fatálními) následky (zachycení drážním vozidlem, přejetí drážním vozidlem, úraz elektrickým proudem aj.).

	Datum MU: 17. 02. 2022	
	Místo: Mezi železničními stanicemi Žďárec u Skutče a Hlinsko v Čechách, traťová kolej, km 44,330.	
	Dráha:	celostátní
	Trat':	582 00
	Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem	
Popis: Srážka vlaku Os 5315 s vyvrácenými stromy a jeho následné vykolejení.		

Zdroj: Drážní inspekce

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- zajistit u všech provozovatelů drah celostátních a regionálních úpravu technologických postupů souvisejících s přijímáním opatření při zhoršené povětrnostní situaci tak, aby osoba řídící drážní dopravu měla povinnost konzultovat povětrnostní situaci a případné přijetí opatření minimálně s osobou řídící drážní dopravu v nejbližší další dopravně, kde je možné vydat příslušný rozkaz, a bylo tak zajištěno přijetí opatření pro jízdy drážních vozidel předmětným úsekem dráhy v obou směrech jednotně a na základě všech dostupných informací relevantních pro celý předmětný úsek.

Drážní úřad v souvislosti s bezpečnostním doporučením DI, směřujícím k jednotnému přijímání opatření při zhoršených povětrnostních podmínkách, si od provozovatele dráhy SŽ, vyžádal informace o způsobu sdílení informací mezi jednotlivými dopravními pracovišti. SŽ, uvedla, že postup při zpravování strojvedoucích je upraven předpisem SŽ D1 a je založen na průběžném vyhodnocování situace a vzájemné komunikaci provozních zaměstnanců. O zahájení a ukončení zpravování je informován příslušný provozní dispečer. Současně SŽ, připravuje systémové řešení, které umožní provozním zaměstnancům ověřit, jaké rozkazy byly konkrétnímu vlaku již vydány, a tím podpořit jednotný postup dotčených pracovišť.

Dále bylo sděleno, že problematika zpravování při nepříznivých povětrnostních podmínkách je aktuálně ve spolupráci s dopravci revidována s cílem zefektivnit a sjednotit aplikační praxi.

Drážní úřad nad rámec bezpečnostního doporučení doplňuje, že má dlouhodobě za to, že nejúčinnějším opatřením zajišťujícím eliminaci popisované příčiny vzniku předmětné MU je preventivní postup, tj. odstranění dřevin rostoucích v obvodu dráhy, popř. ochranném pásmu dráhy, jakož i odklizení zdroje ohrožení dráhy bez ohledu na umístění takového zdroje. Drážní úřad si je plně vědom faktu, že ve vztahu k odstraňování dřevin (ve smyslu dřevin rostoucích mimo les) došlo v minulosti k přijetí legislativních změn, a to zejména v předmětu znění příslušných ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vliv těchto změn na faktický stav je však nutno podrobit dalšímu kritickému posouzení, neboť i z počtu MU s obdobnou příčinou je zřejmé, že prostá legislativní změna nepřinesla významnější pozitivní dopady do sféry bezpečnosti v oblasti drážní dopravy. V rámci tohoto posouzení je přitom třeba řešit, zda příčinou nízké efektivity shora popsane je vlastní právní úprava, nebo způsob její aplikace, popř. opomenutí adresátů při plnění povinností souvisejících s odstraňováním dřevin. Za účelem zjištění skutečného stavu má Drážní úřad v úmyslu vstoupit

do jednání s příslušným útvarem majoritního provozovatele dráhy. V návaznosti na zjištění učiněná v souvislosti se vznikem MU spočívajících ve střetu drážního vozidla s překážkou v průjezdném průřezu dráhy, konkrétně pak dřevinami rostoucími v bezprostředním okolí dráhy (zpravidla v obvodu dráhy, resp. ochranném pásmu dráhy) Drážní úřad požádal SŽ, o poskytnutí následujících údajů k MU, jež spočívaly ve střetu drážního vozidla s překážkou v průjezdném průřezu dráhy, konkrétně pak dřevinou, a to od r. 2020 včetně do současnosti:

- celkový počet MU uvedeného druhu (podle kalendářních let), celková výše škody (na stavbě dráhy, na drážních vozidlech, ostatní), údaje týkající se zásahu do pravidelnosti provozu (odřeknutí a zpoždění vlaků). Drážní úřad věří, že bude disponovat takovými daty, jež umožní posouzení příčin nastalého stavu. S uvedenými výstupy bude nakládat dále, a to zejména vůči MD.



Zdroj: Drážní inspekce

Datum MU: 04. 08. 2023

Místo: Výhybna Dluhonice, staniční kolej č. 4, hlavní (odjezdové) návěstidlo L4 v km 187,398.

Dráha: celostátní

Trat': 760 00

Prosenice – Česká Třebová

Popis: Nedovolená jízda vlaku Nex 61010 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L4 s následným narušením postavené vlakové cesty pro stejným směrem jedoucí vlak Pn 53446.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy SŽ:
 1. komplexní zrevidování, doplnění a případné vhodné upravení technologických postupů týkajících se problematiky vlakového zabezpečovače, které mají nezpochybnitelný bezpečnostní význam (například v oblasti nařízení jízdy podle rozhledových poměrů atd.);
 2. po posouzení všech relevantních možností a okolností týkajících se hlavních (odjezdových) návěstidel L2, L4, L6, L8 a L10 výhybny Dluhonice, která jsou umístěná na návěstní lávce, upravit jejich polohu tak, aby byla posunuta vůči ose staniční koleje vpravo (bráno z pohledu jízdy drážních vozidel do železniční stanice Brodek u Přerova).

Drážní úřad k prvnímu bodu bezpečnostního doporučení uvádí, že k úpravě nebo změně předpisů nedošlo, neboť na trati 760 00 Prosenice – Česká Třebová, kde je i výhybna Dluhonice, byl od 01. 01. 2025 zaveden výhradní provoz pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS).

K bodu 2 Drážní úřad uvádí, že podle informací provozovatele dráhy ze dne 22. 10. 2024 byla provedena úprava umístění odjezdových návěstidel tak, že návěstidla byla po vzniku MU posunuta zleva blíže k ose koleje (na maximální možnou hranici). Současně bylo provedeno přesměrování všech návěstních znaků odjezdových návěstidel L2, L4, L6, L8 a L10. Umístění návěstidel vpravo ve směru jízdy neumožnila konstrukce návěstní lávky.

Provozovatel dráhy reagoval na bezpečnostní doporučení DI, nebylo třeba vydávat bezpečnostní opatření.



Zdroj: Drážní inspekce

Datum MU: 16. 02. 2023

Místo: Vlečka zaústěná do dráhy celostátní v železniční stanici Chlumčany u Dobřan, kolej č. 4, km 0,621.

Dráha: vlečka

Trat':

LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan

Popis: Srážka sunutého posunového dílu s překážkou (europalety s dlažbou) v průjezdném průřezu provozované koleje dráhy-vlečky a zranění vedoucího posunu jedoucího na čele posunového dílu.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatelů drah a dopravců soulad a proveditelnost stanovených technologických postupů při vzájemné interakci na společném rozhraní při obsluze drah-vleček se zaměřením na jejich vzájemnou kompatibilitu.

Problematika řádného stavu prostoru dráhy (průjezdného průřezu, popř. dalších prostorů k tomuto průjezdnému průřezu přiléhajících) je dostatečným a vyčerpávajícím způsobem upravena obecně závaznými právními předpisy, a to jak z hlediska vymezení takového prostoru, tak základních pravidel technologické povahy, jež musejí být dodržována kýmkoliv, kdo činnost tvořící obsah správy takového prostoru, jakož i činnosti související s užíváním takového prostoru dráhy, vykonává. Drážní úřad zde má na mysli zejména následující ustanovení právních předpisů:

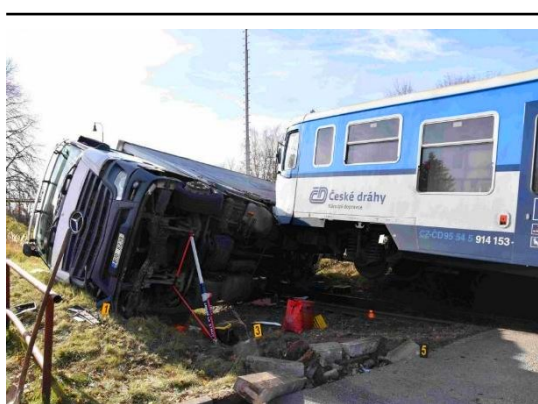
- § 11 odst. 8 vyhlášky 177/1995 Sb.,
- § 26 ve spojení s přílohou č. 1 vyhlášky 177/1995 Sb.,
- § 1 písm. m) ve spojení s § 16 odst. 4 vyhlášky 173/1995 Sb.,
- § 70 vyhlášky 173/1995 Sb.,
- § 35 odst. 1 písm. a) a f) zákona o dráhách.

Ke konkrétní příčině vzniku předmětné MU lze konstatovat, že tato i dle obsahu závěrečné zprávy nemá systémový charakter; s tímto závěrem se Drážní úřad bezezbytku ztotožňuje, přičemž dodává, že dle jeho názoru ke vzniku této příčiny vedlo porušení ze strany osob podílejících se na výkonu obou relevantních činností takových povinností, jež jsou nejen zcela základní, ale rovněž i vyplývají z obecně závazné právní úpravy a jejich řádný výkon není

podmíněn přijetím odpovídajících technologických pravidel interní povahy předvídaných § 2 odst. 4 a § 33 odst. 1 vyhlášky 173/1995 Sb.

Drážní úřad v zájmu zvýšení bezpečnosti při provozování drah-vleček:

- zařadí téma souladu a proveditelnosti stanovených technologických postupů při vzájemné interakci na společném rozhraní při obsluze drah-vleček do plánu kontrolní činnosti při výkonu státního dozoru na dráhách,
- státní dozory probíhají průběžně, osloví vybraný okruh provozovatelů drah stanovené kategorie a provozovatelů drážní dopravy za účelem posouzení vhodnosti a nutnosti případného autoritativního zakotvení základních obsahovaných náležitostí interních předpisů, jimiž jsou přijímána interní technologická pravidla,



Zdroj: Drážní inspekce

Datum MU: 09. 11. 2023

Místo: Železniční stanice Pelhřimov, železniční přejezd P6353 v km 18,441.

Dráha: regionální

Trat': 283 00

Horní Cerekev – Tábor

Popis: Střetnutí vlaku Os 18404 se silničním motorovým vozidlem, tvořeným nákladním automobilem s tandemovým valníkovým návěsem s následným vykolejením.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- vyvolat mezi Drážním úřadem, Městským úřadem Pelhřimov, ŘSD a SŽ, jednání za účelem odstranění zjištěného rizika vzniku MU, vyplývajícího z konfigurace železničního přejezdu P6353 a přilehlé silniční křižovatky.

Drážní úřad projednal bezpečnostní doporučení s příslušnými správními orgány – Městským úřadem Pelhřimov, oddělením silničního hospodářství a PČR, Dopravním inspektorátem Pelhřimov. Z důvodu nebezpečného chování řidičů nákladních automobilů při přejíždění přes chráněný železniční přejezd v ul. Za Náspem byla navržena změna dopravního značení. Městský úřad Pelhřimov, oddělení silničního hospodářství, na základě požadavku PČR, provedeného místního šetření a podané žádosti o stanovení místní přechodné úpravy provozu stanovil opatřením obecné povahy, po posouzení záměru, místní úpravu provozu na místní komunikaci ul. Nádražní, ul. Myslotínská, ul. Za Náspem v Pelhřimově. Výsledkem umístění dopravního značení je odklonění velkých nákladních vozidel od předmětného železničního přejezdu. Opatření obecné povahy je v právní moci. Provedením úpravy provozu na místních komunikacích přilehlých k předmětnému železničnímu přejezdu P6353 došlo k odstranění rizika vzniku MU.

Nebylo třeba vydávat další bezpečnostní opatření.



Zdroj: Drážní inspekce

Datum MU: 10. 2. 2022

Místo: Železniční stanice Děčín-Prostřední Žleb, odjezdové návěstidlo L2 v km 4,419.

Dráha: celostátní

Trat': 421 00

Děčín hlavní nádraží – Děčín státní hranice

Popis: Nezajištěná jízda vlaku Nex 45326 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L2 s návěstí „Volno“ dovolující jízdu po vlakové cestě postavené přes kolejový úsek mezi seřaďovacími návěstidly Se14 a Se15, který byl obsazený posunovým dílem.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- vznést žádost o notifikaci národního požadavku Evropskou komisí na optickou (světelnou) a zvukovou indikaci upozorňující na zapnuté pískování a jeho zapracování do TSI, konkrétně u:
 - v úvahu připadajících HDV a řídicích vozů, kde je to technicky a ekonomicky možné, požadovat optickou (světelnou) a zvukovou indikaci upozorňující na zapnuté pískování:
 - pokud doba pískování je delší než 5 sekund, nebo
 - pokud se pískuje během brzdění při rychlosti nižší než 20 km.h⁻¹, a to v souladu s požadavkem zákazu používat pískovací zařízení kromě nouzového brzdění v souladu s bodem 18 odst. 2 písm. d) část II přílohy č. 3 vyhlášky 173/1995 Sb.;
 - všech ostatních vozidel požadovat alespoň zjednodušenou verzi optické (světelné) a zvukové indikace upozorňující na zapnuté pískování vždy (bez pokročilých podmínek), minimálně na pískování aktivované pedálem;
- při vyšším stupni oprav požadovat povinné provádění kontroly stavu regulačního šroubu a dosedací plochy regulačního šroubu pískovače HDV, případně zavedení cyklické výměny těchto dílů;
- zvážit u provozovatelů dráhy celostátní a regionálních drah zavedení upamatovací pomůcky pro oblast (posunovací obvod), kde je dovoleno posunovat, do zadávacího počítače jednotného obslužného pracoviště, přičemž pomůcka by byla zaváděna dobrovolně, případně i povinně, a rušena na základě znalosti průběhu posunu, hlášení o ukončení posunu nebo hlášení o uvolnění kolejí určených pro jízdu vlaků;
- zakázat nebo znemožnit stavění vlakových cest prostřednictvím zásobníku (jízdních) cest nebo automatického stavění vlakových cest během provádění posunu v oblastech (posunovacích obvodech), kde jsou používány pro zjišťování volnosti kolejových úseků kolejové obvody, a tuto povinnost zanést do vnitřních předpisů příslušných provozovatelů drah;
- co nejdříve zajistit navrácení povinnosti ohlášení ukončení posunu zaměstnancem řídícím posun při posunu bez posunové čtyři do předpisu SŽ D1.

Ve vztahu k bezpečnostnímu doporučení spočívajícímu ve vznesení žádosti o notifikaci národního požadavku týkajícího se optické a akustické indikace zapnutého pískování Drážní úřad uvádí, že se uvedenou otázkou zabýval a posoudil ji ve vazbě na platný evropský právní rámec, zejména na požadavky technické specifikace interoperability TSI OPE.

Na základě tohoto posouzení dospěl Drážní úřad k závěru, že TSI OPE připouští uplatnění vnitrostátních pravidel pouze v oblasti pravidel vztahujících se k automaticky spouštěnému pískování a hlášení jeho použití. Rozšíření národních požadavků na ručně ovládané pískování, včetně optické nebo akustické indikace jeho použití, proto nebylo shledáno jako postup odpovídající současnému rozsahu harmonizace stanovenému evropskou legislativou.

Drážní úřad proto nepřistoupil ke vznesení žádosti o notifikaci národního požadavku v rozsahu navrženém bezpečnostním doporučením. Důvodem nebylo opomenutí nebo odmítnutí posouzení doporučení, ale závěr vyplývající z vyhodnocení platného evropského regulačního rámce.

Ve vztahu k doporučení týkajícímu se kontroly regulačního šroubu a dosedací plochy regulačního šroubu pískovače Drážní úřad souhlasí, že ze samotného požadavku na posouzení funkčnosti pískovacího zařízení podle vyhlášky 173/1995 Sb. nelze bez dalšího dovodit povinnost kontroly těchto konkrétních součástí. Rozsah kontrol jednotlivých komponent, jejich sledování a případná preventivní výměna náleží primárně do systému údržby vozidla a odpovědnosti subjektu odpovědného za údržbu (ECM).

Drážní úřad osloví subjekty odpovědné za údržbu (ECM), aby sdělili, zda provádí údržbu vozidel vybavených písečnicí starších typů s regulačním šroubem a jak mají tuto problematiku řešenu ve svém systému údržby. Získané podklady zpracuje a vyhodnotí a na základě zjištěných skutečností posoudí další postup.



Zdroj: Drážní inspekce

Datum MU: 17. 10. 2023

Místo: Železniční stanice Olomouc hl. n., obvod osobního nádraží (obvod Bělidla), prodloužení staniční koleje č. 301, železniční přejezd P7519, km 0,580.

Dráha: celostátní

Trat': 840 00

Opava východ – Olomouc hlavní nádraží

Popis: Střetnutí vlaku Os 3542 se silničním motorovým vozidlem, tvořeným nákladním automobilem s návěsem (jízdní soupravou), s následným požárem a vykolejením vlaku.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- přijetí opatření, které zajistí doplnění železničního přejezdu P7519 zabezpečeného v současné době světelným zabezpečovacím zařízením, o závorová břevna, která z hlediska optické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče na železniční přejezd při jeho nereagování na světelnou signalizaci železničního přejezdu ve výstraze.

Drážní úřad projednal vydané bezpečnostní doporučení s provozovatelem dráhy SŽ, která sdělila, že investiční akce pod názvem „Doplnění závor na přejezdu P7519 v km 0,580 trati Opava východ – Olomouc“ byla zahrnuta do plánu investiční výstavby. Podle předpokládaného postupu přípravy této investiční akce by realizace stavby měla proběhnout v roce 2028. V současné době probíhá zpracování podkladů pro výběrové řízení na záměr projektu.

Provozovatel dráhy přijal bezpečnostní opatření, je ve fázi přípravy.



Zdroj: Drážní inspekce

Datum MU:	13. 12. 2023
Místo:	Dopravna D3 Brumov, výhybka č. 4sv, km 5,683. Místo vykolejení (bod „0“) bylo v km 5,678.
Dráha:	regionální
Trat':	224 00
Březnice – Strakonice	

Popis: Nezajištěná jízda s následným vykolejením vlaku Os 23203 na výhybce se samovratným přestavníkem, která nebyla správně přestavena do koncové polohy.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

- zajistit, aby provozovatelé drah ve všech případech, kdy je na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy vzdáleně dostupná informace o dosažení či nedosažení přednostní koncové polohy výhybky se samovratným přestavníkem, stanovili dirigujícímu dispečerovi odbornou způsobilost k interpretaci indikačního prvku, uložili mu povinnost zkontrolovat dosažení této polohy a dále povinnost v případě jejího nedosažení zpravit strojvedoucího o této situaci příslušným písemným rozkazem před udělením souhlasu k jízdě;
- zajistit, aby provozovatelé drah v maximální možné míře rozšiřovali zařízení umožňující vzdálenou dostupnost informace o dosažení či nedosažení přednostní koncové polohy výhybky se samovratným přestavníkem na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy.

V návaznosti na bezpečnostní doporučení DI požádal Drážní úřad SŽ, dopisem č. j. DUCR-34408/25/Vb ze dne 20. října 2025 o sdělení, zda v souvislosti s vykolejením drážního vozidla na výhybce se samovratným přestavníkem zvažovala, a s jakým výsledkem hodnotila, případně přijala opatření k usměrnění identifikovaných rizik.

SŽ, ve svém vyjádření č. j. 127020/2025-SŽ-GR-018 ze dne 9. prosince 2025 uvedla, že po vlastním šetření MU provedla kontrolu správné funkčnosti výhybek se samovratným přestavníkem a realizuje přípravné práce na doplnění červených světél na trati Býlnice – Horní Lideč. Současně vyhodnotila rizika související s lidským činitelem a konstatovala, že se jedná o riziko sdílené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem, přičemž tato rizika má ve svém systému řízení bezpečnosti identifikována a vyhodnocena.

Drážní úřad dále požádal SŽ o posouzení dalších možností usměrnění identifikovaných rizik, zejména ve vztahu k návěsnímu upozornění na výhybky se samovratným přestavníkem, umístění zábleskových světel a urychlení zavádění červených zábleskových světel na tratích D3. K jednotlivým návrhům poskytla SŽ odborné a technické zdůvodnění, přičemž současně informovala o probíhajícím rozvoji technických prostředků používaných na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy.

Významným zjištěním je skutečnost, že v dopravně Brumov byly po vzniku MU zavedeny technické prostředky umožňující dirigujícímu dispečerovi získávat informace o stavu výhybek se samovratným přestavníkem, včetně upozornění na vznik poruchového stavu. V dotčené lokalitě tak došlo ke zvýšení dostupnosti informací významných pro organizování drážní dopravy a pro vyhodnocování stavu infrastruktury.

Současně byla problematika zohledněna i v předpisové oblasti. Rekodifikací předpisu SŽ D3 účinnou od 14. 12. 2025 bylo nově stanoveno, že PND3 musí obsahovat úpravu způsobu indikace stavu výhybek se samovratným přestavníkem a jejich poruch vůči dirigujícímu dispečerovi. Nové znění rovněž zahrnuje požadavky na poruchová hlášení při nedosažení přednostní polohy výhybky a související provozní postupy.

Drážní úřad současně konstatuje, že přínos přijatých opatření nespočívá pouze v rozšiřování technických prostředků umožňujících vzdálenou dostupnost informací o stavu výhybek se samovratným přestavníkem, ale také v jejich následném využívání při organizování drážní dopravy a při vyhodnocování stavů významných z hlediska bezpečnosti provozu.

Z vyjádření SŽ dále vyplývá, že rozšiřování obdobných technických prostředků bude průběžně zohledňováno při přípravě a realizaci investičních akcí, modernizací, rekonstrukcí a dalších stavebních a technických úprav infrastruktury. Implementace těchto řešení tak probíhá a bude nadále probíhat postupně v návaznosti na technický stav infrastruktury, charakter jednotlivých tratí a ekonomické možnosti provozovatele dráhy.

Drážní úřad má na základě předložených podkladů za to, že cíle bezpečnostního doporučení jsou průběžně naplňovány prostřednictvím technických, organizačních a předpisových opatření. Přijatá opatření směřují, jak ke zvyšování dostupnosti informací o stavu výhybek se samovratným přestavníkem, tak k jejich efektivnějšímu využívání při organizování drážní dopravy.



Zdroj: Drážní inspekce

Datum MU: 31. 10. 2021

Místo: Dráha lanová „Liberec-Horní Hanychov – Ještěd“.

Dráha: dráha lanová

Trať:

Liberec-Horní Hanychov – Ještěd

Popis: Přetržení tažného lana lanové dráhy „Liberec-Horní Hanychov – Ještěd“, následná nezajištěná jízda vozu číslo 2 po nosném laně a jeho pád do prostoru svahu hory Ještěd v blízkosti traťové podpěry.

Bezpečnostní doporučení (pro Drážní úřad):

1. zajistit, aby technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech provozovatelů definovaly konkrétní posloupnosti úkonů pro konkrétní funkce zaměstnanců, zejména v případě údržby a kontrol zařízení;
2. provést u provozovatelů lanových drah mimořádnou kontrolu plnění požadavků na evidenci údržby a kontrol podle ČSN EN 1709, příp. zajistit, aby provozovatelé lanových drah dodržovali požadavky na evidenci údržby a kontrol podle ČSN EN 1709;
3. zajistit, aby záznamy z měření odezvy pohonů lanových drah na řídicí signály byly povinnou přílohou technické prohlídky a zkoušky, veškeré úpravy softwaru řídicích systémů byly evidovány a původní verze softwaru archivovány;
4. namátkově provádět kontrolní činnost mj. během provádění revizí nebo prohlídek a zkoušek určených technických zařízení lanových drah; za tímto účelem zajistit, aby osoby oprávněné k provádění revizí, prohlídek a zkoušek byly povinny hlásit Drážnímu úřadu v časovém předstihu termíny provádění těchto činností;
5. zajistit kompetence a nestrannost právnických osob pověřených k provádění technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení lanových drah mj. tím, že právnická osoba bude muset mít platnou akreditaci pro inspekční orgán typu A, podle ČSN EN ISO/IEC 17020, v potřebném rozsahu činností, vydanou akreditačním orgánem, který je signatářem EA MLA;
6. zajistit kompetence a nestrannost fyzických osob oprávněných k provádění prohlídek a zkoušek určených technických zařízení lanových drah:
 - zejména vyloučit provádění prohlídek a zkoušek určených technických zařízení lanových drah fyzickými osobami, které by mohly být ovlivněny komerčními, finančními a jinými zájmy, jež by mohly ovlivnit jejich technický úsudek, zejména osob v pracovněprávním vztahu s provozovatelem.

Drážní úřad se na základě doporučení Ministerstva dopravy, odboru drážní dopravy (dopis č.j. MD-925/2024-130/7 ze dne 22. 05. 2024), v návaznosti na závěrečnou zprávu o výsledcích šetření DI č.j. 6-764/2023/DI ze dne 10. 04. 2024 na lanové dráze Luka nad Jihlavou ze dne 8. 3. 2023, ještě více zaměřil na kontrolu bezpečnosti provozu na lanových drahách.

Na základě doporučení MD oslovil Drážní úřad dvěma dopisy (č.j.: DUCR-33459/24 ze dne 26. 06. 2024 a č.j.: DUCR-54562/24/My ze dne 14. 11. 2024) místně příslušné drážní správní úřady měst a obcí s dotazem, jakým způsobem naložili s doporučeními MD (viz výše).

Tyto drážní správní úřady ve většině případů sdělily, že v rámci státních dozorů ve věcech lanových drah zaslaly doporučení MD provozovatelům lanových drah a následně při výkonu státních dozorů tato doporučení prověřují. Současně bylo Drážnímu úřadu sděleno, že tato doporučení vzali provozovatelé lanových drah na vědomí s vyjádřením, že lanové dráhy jsou provozovány v souladu se zákonem o dráhách, vyhláškou 173/1995 Sb., vyhláškou 177/1995 Sb., vyhláškou 376/2006 Sb., a že bezpečnostní doporučení jsou již zavedena v praxi.

Drážní úřad provedl v rámci státního dozoru v roce 2025 kontrolu lanových drah se zaměřením na bezpečnost provozu. Na základě těchto kontrol byly zjištěny pouze nedostatky nebránící bezpečnému provozování lanových drah, případně nedostatky, které budou odstraněny do termínu zahájení zimního provozu.

Jedním z významných výkonů státního dozoru byla kontrola na lanové dráze Větruše v Ústí nad Labem – kyvadlové visuté lanovce spojující obchodní centrum Forum s výletním zámečkem Větruše. Tato lanovka je nejdelší bez podpěrných sloupů v České republice (délka 330 m) a překonává řeku, železnici i silniční uzel. Dozor byl proveden v posílené sestavě a s mimořádnou důsledností. V průběhu roku 2025 byly dále vykonány státní dozory na lanových drahách Telnice, Ramzová, Triangl a Kraličák. Kontroly se zaměřily zejména na pravidelné revize, kontrolu a defektoskopii lan, vedení dokumentace, školení obsluhy a celkový stav bezpečnostních zařízení.

Drážní úřad se zároveň aktivně podílel na spouštění nových a rekonstruovaných lanových drah. V lyžařském areálu Karolinka proběhl odborný dohled při montáži a instalaci kritických komponent. Současně se úřad pravidelně účastnil zkoušek revizních techniků lanových drah (např. LD Ramzová), při nichž byly odhaleny a následně odstraněny dílčí nedostatky. Těmito kroky Drážní úřad potvrzuje svůj aktivní přístup k zajištění bezpečnosti provozu lanových drah a k naplňování preventivní role dozorového orgánu.

K samotným bezpečnostním doporučením Drážní úřad pak uvádí:

K bodu 1) Drážní úřad odeslal provozovatelům lanových drah upozornění na důsledné dodržování předpisů, ve kterých musí být stanoveny technické postupy, provádění předepsané údržby a kontrola zařízení. Dále byli upozorněni, aby dohlíželi na to, zda jednotliví zaměstnanci vykonávají činnosti v souladu se svými pracovními povinnostmi. V rámci výkonu státního dozoru Drážní úřad v průběhu namátkových kontrol pravidelně ověřuje, zda provozovatelé dodržují tyto zaslané požadavky.

K bodu 2) Provozovatelé lanových drah se při provozu zařízení musí řídit schváleným Předpisem pro provoz a údržbu zařízení (dále „POUZ“), který vychází z doporučení a nařízení výrobce a který je závazným interním dokumentem provozovatele. POUZ je zpracován v souladu s platnou legislativou a příslušnými technickými normami spolu s doporučením výrobce včetně předepsané normy ČSN EN 1709. Tento dokument je rovněž předmětem kontroly v rámci státních dozorů, které se konaly a vykonávají i v průběhu roku 2026.

K bodu 4) Drážní úřad prověřuje řádné vykonávání činností na revizích během SD. Prohlídky a zkoušky určených technických zařízení Drážní úřad prověřuje vždy na základě doručených podkladů. V rámci strategie Drážní úřad připravuje modul UTZ, kde bude připravena možnost udávat data o termínech revizí a prohlídek a zkoušek, včetně údajů o fyzických a právnických osobách. Byly vytipovány lanové dráhy, na nichž jsou v průběhu roku systematicky prováděny státní dozory se zaměřením na provozní bezpečnost, údržbu a odbornou způsobilost obsluhy. Dozory probíhají metodicky a postupně, včetně cíleného sledování prvků obdobných konstrukčních systémů, jaké byly použity na LD Ještěd.

Bezpečnostními doporučeními v bodech 3, 5 a 6 se bude Drážní úřad i nadále zabývat.

3. DOZOR

3.1 STRATEGIE, PLÁN A ROZHODOVÁNÍ

Drážní úřad v roce 2025 v rámci své dohledové a kontrolní činnosti podle české a evropské legislativy vykonával dohledy a kontroly ve všech oblastech, které spadají do jeho zákonem stanovené působnosti.

V oblasti provozování dráhy se Drážní úřad zaměřil na bezpečnost železničních přejezdů. Předmětem kontrol byly rozhledové poměry podle ČSN 73 6380, podélný sklon pozemních komunikací v prostoru přejezdů a další potenciální zdroje ohrožení bezpečnosti provozu.

V oblasti provozování drážní dopravy se Drážní úřad zaměřil na výkon dohledu nad systémy řízení bezpečnosti dopravců provozujících drážní dopravu na celostátních a regionálních drahách. V roce 2025 byla pozornost soustředěna zejména na plnění akčních plánů vyplývajících z předchozích posouzení těchto systémů. Dohledová činnost v této oblasti bude pokračovat také v roce 2026. Současně pokračovaly společné dohledy s Dopravným úřadem Slovenské republiky u dopravců v rámci posuzování jednotných osvědčení o bezpečnosti, a to na základě dosavadních zkušeností a předchozí spolupráce obou úřadů.

V roce 2025 Drážní úřad rovněž zahájil kontroly zaměřené na plnění povinností osob řídících drážní vozidla podle § 46t zákona o drahách. Kontroly byly zaměřeny zejména na ověřování předepsaných dokladů strojvedoucích a na kontrolu přítomnosti návykových látek, zejména požití alkoholu pomocí dechové zkoušky. V kontrolách zaměřených na plnění povinností strojvedoucích bude Drážní úřad pokračovat i v následujících letech.

3.1.1 ZDROJE INFORMACÍ A HLAVNÍ VSTUPY POUŽÍVANÉ PRO STANOVENÍ STRATEGIE A PLÁNU V OBLASTI DOZORU

Na základě MU v Dolní Lutyni v lednu 2024, při níž došlo ke střetnutí vlaku se silničním vozidlem, vytipoval Drážní úřad ve spolupráci se SŽ rizikové železniční přejezdy, na kterých následně provedl kontrolní činnost zaměřenou na ověření jejich bezpečného provozování.

V případě dopravců provozujících drážní dopravu na celostátních a regionálních drahách vycházel Drážní úřad ze zkušeností získaných při posuzování žádostí o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti a jeho aktualizací. Jedním z hlavních kritérií pro zařazení dopravce do plánu dohledové činnosti bylo plnění akčních plánů stanovených v rámci předchozích posouzení.

V oblasti kontrolní činnosti zaměřené na plnění povinností osob řídících drážní vozidla provedl Drážní úřad první kontroly již v roce 2024 a v roce 2025 nadále pokračoval. K posílení této činnosti přispěly také poznatky z šetření MU, při nichž byla v některých případech zjištěna přítomnost alkoholu u strojvedoucích. Při plánování a realizaci kontrol vycházel Drážní úřad z poznatků DI, provozovatele dráhy i samotných dopravců. Kontrola plnění povinností strojvedoucích bude rovněž jednou z významných oblastí kontrolní činnosti Drážního úřadu v roce 2026.

3.2 KONKRÉTNÍ KONTROLNÍ ČINNOSTI

V roce 2025 vykonávaly kontrolní činnost jak provozní, tak technická sekce Drážního úřadu. Zaměření kontrol se lišilo podle působnosti jednotlivých odborů a oddělení. Státní dozor byl zaměřen zejména na ověřování plnění povinností vlastníků drah, provozovatelů drah a dopravců stanovených zákonem o dráhách a jeho prováděcími právními předpisy.

Kontrolní a dohledová činnost byla vykonávána s cílem zajistit bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a ověřit dodržování právních a technických požadavků vztahujících se k jednotlivým subjektům působícím v oblasti drážního systému.

V roce 2025 bylo pověřenými pracovníky DÚ vykonáno celkem 876 státních dozorů, zatímco v roce 2024 bylo realizováno 690 státních dozorů. Meziročně tak došlo k nárůstu o 186 dozorů, což představuje zvýšení o 27,0 %.

Tento významný nárůst kontrolní činnosti svědčí o posílení výkonu státního dozoru a vyšší intenzitě kontrol zaměřených na dodržování právních předpisů v kontrolovaných oblastech.

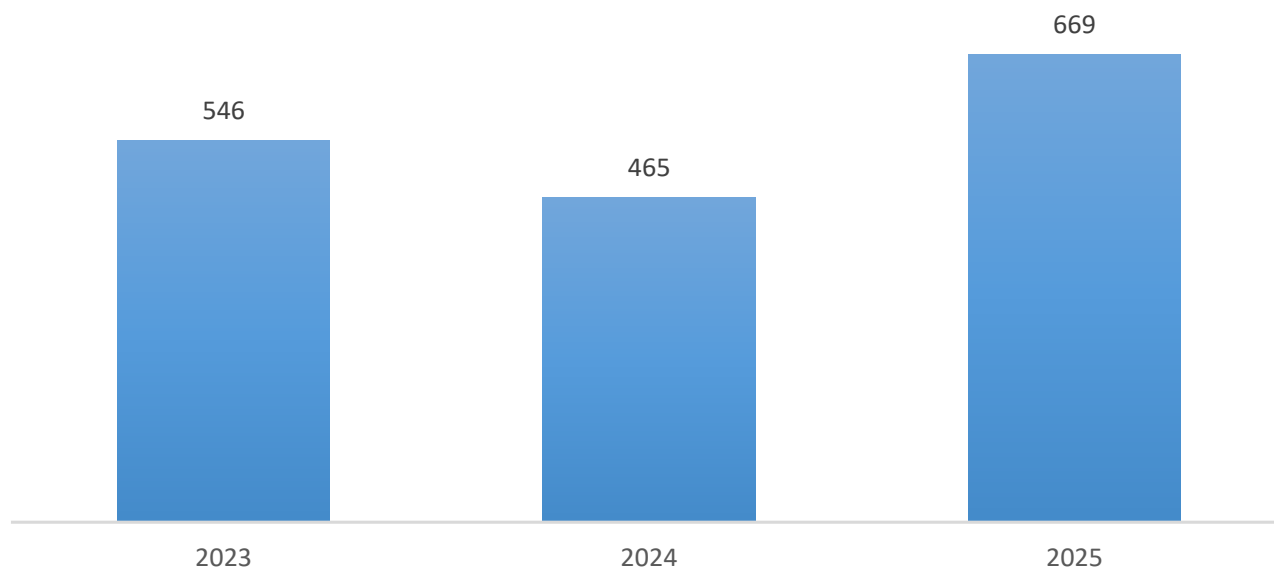
3.2.1 KONTROLNÍ ČINNOST PROVOZNÍ SEKCE ZA ROK 2025

V roce 2025 provedli pověření pracovníci provozní sekce, celkem **669 výkonů státního dozoru** podle zákona o dráhách. Kontroly byly zaměřeny na dodržování povinností vlastníků a provozovatelů drah stanovených právními předpisy, a to s cílem zajistit bezpečný provoz dráhy i drážní dopravy.

Dozorová činnost byla v souladu s interním plánem rozdělena do tří základních bloků: plánované dozory, dozory prováděné v souvislosti s mimořádnými událostmi a dozory vyvolané stížnostmi. V průběhu roku 2025 bylo v jednotlivých oblastech vykonáno následující množství kontrolní činnosti:

- **Plánované dozory:** 622 provedených kontrol.
- **MU:** 43 provedených kontrol.
- **Stížnosti:** 4 provedené kontroly.

Tato struktura dozorové činnosti umožnila efektivní pokrytí všech klíčových oblastí a přispěla k systematickému zajištění bezpečnosti.

Graf 11 – Výkon státních dozorů sekce provozní


Graf č. 11 zobrazuje rostoucí počet kontrol v roce 2025, kdy bylo provedeno 669 státních dozorů, což představuje nárůst o 204 dozorů (43,9 %) oproti roku 2024. Po poklesu v roce 2024 na 465 dozorů došlo v roce 2025 k výraznému zvýšení kontrolní činnosti. Ve srovnání s rokem 2023 byl počet provedených státních dozorů v roce 2025 vyšší o 123 dozorů, tj. o 22,5 %. Rok 2025 tak vykazuje nejvyšší výkon kontrolní činnosti v rámci sledovaného období.

Plánované dozory

Plánované výkony státního dozoru byly v roce 2025 rozděleny do jednotlivých oblastí podle zákona o dráhách. V rámci dozoru podle § 6 zákona o dráhách bylo provedeno celkem 230 kontrol zaměřených na dodržování povinností při provozování dráhy a drážní dopravy. Dozor vykonávaný podle § 10 odst. 2 zákona o dráhách, zaměřený na ochranu dráhy a zjišťování zdrojů ohrožení nebo rušení drážního provozu, zahrnoval 138 kontrol. V oblasti povinností provozovatele dráhy podle § 20 odst. 1 a § 22 odst. 1 písm. d) a e) zákona o dráhách bylo provedeno 254 kontrol.

Toto rozdělení výkonů státního dozoru umožňuje systematické pokrytí klíčových oblastí bezpečnosti a provozuschopnosti dráhy a poskytuje ucelený přehled o rozsahu kontrolní činnosti v jednotlivých segmentech.

Na základě zjištěného nárůstu počtu střetů silničních a drážních vozidel na železničních přejezdech byla činnost státního dozoru zaměřena zejména na zajištění rozhledových poměrů v souladu s požadavky normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

Dále byl v roce 2025 výkon státního dozoru zaměřen na oblast ochrany dráhy podle § 10 odst. 2 zákona o dráhách, zejména na zjišťování zdrojů ohrožení dráhy a zdrojů rušení drážního provozu. V rámci této činnosti bylo provedeno 138 výkonů státního dozoru, přičemž nebyly zjištěny žádné nedostatky.

Současně byl výkon státního dozoru zaměřen na plnění povinností provozovatele dráhy podle § 22 odst. 1 písm. d) a e) zákona o dráhách. V roce 2025 bylo provedeno 149 výkonů státního dozoru, při nichž byl zjištěn 1 nedostatek. Při porovnání s předešlými roky, byl v roce 2024 při

výkonech státního dozoru zaznamenán 1 případ nevyhovujícího označení železniční stanice, zatímco v roce 2023 nebyly při výkonech zjištěny žádné nedostatky. Výsledky ukazují, že při počtu provedených výkonů v roce 2025 zůstává počet zjištěných závad minimální, což potvrzuje stabilní úroveň plnění povinností provozovatelů dráhy v dané oblasti.

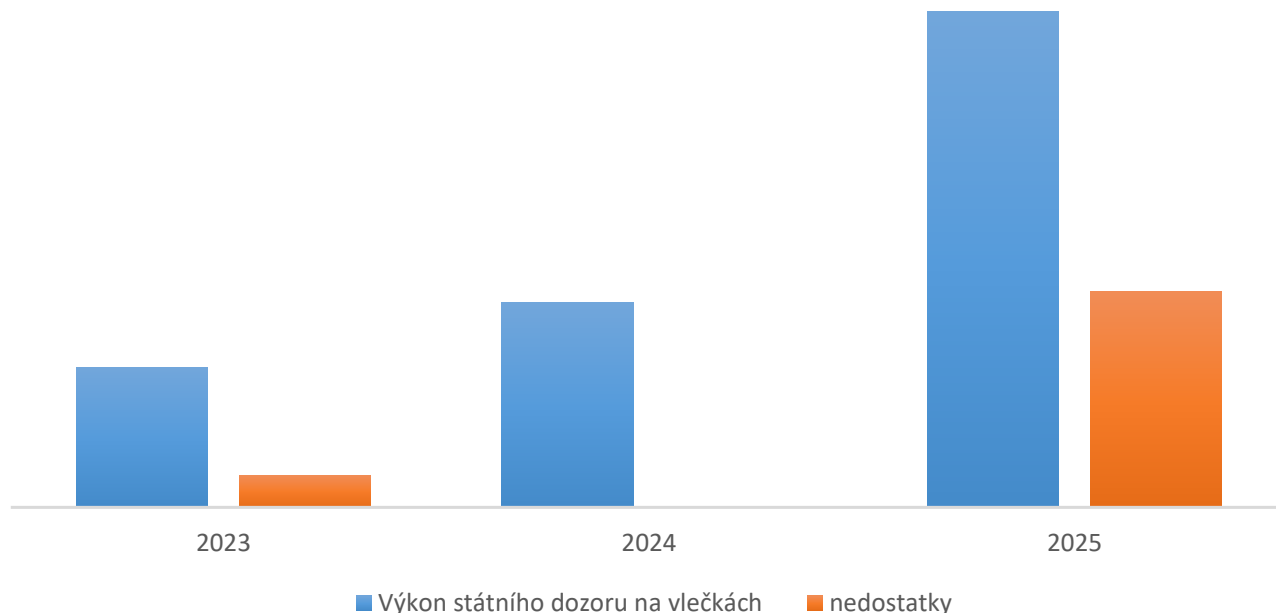
Výkon státního dozoru na vlečkách

Z dlouhodobého hlediska byly na vlečkách opakovaně zjišťovány nedostatky, a proto byla kontrolní činnost i v roce 2025 cíleně zaměřena na tuto oblast. V průběhu roku 2025 byl výkon státního dozoru proveden na 46 vlečkách různých vlastníků a provozovatelů, přičemž bylo zjištěno 20 nedostatků. Oproti roku 2024, kdy bylo provedeno 19 výkonů státního dozoru, představuje tento počet nárůst kontrol o přibližně 142 %. Ve srovnání s rokem 2023, kdy bylo provedeno 13 výkonů, jde o nárůst zhruba o 254 %.

Z hlediska zjištěných závad došlo v roce 2025 k výraznému nárůstu. Zatímco v roce 2024 nebyly při 19 výkonech zjištěny žádné nedostatky, v roce 2023 byly při 13 výkonech zaznamenány 3 nedostatky. Rok 2025 tak představuje nárůst počtu nedostatků o 567 % oproti roku 2023.

Výsledky ukazují, že zvýšená kontrolní činnost na vlečkách byla opodstatněná a odhalila významné množství závad, které je nutné dále sledovat a vyhodnocovat v rámci opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na vlečkách.

Graf 12 – Výkon státního dozoru na vlečkách

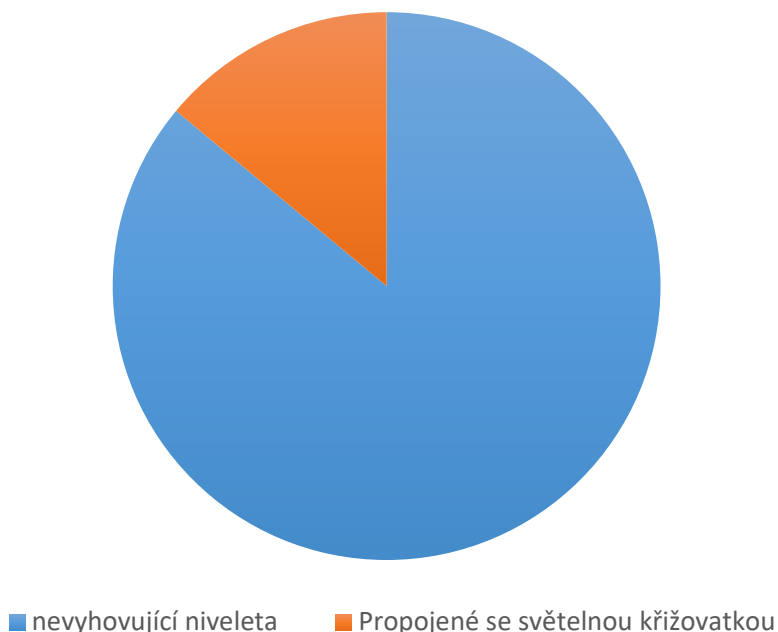


Z grafu č. 12 je patrný rostoucí počet kontrol na vlečkách, přičemž v posledním roce byl zaznamenán výrazný nárůst zjištěných nedostatků.

MU

Na základě MU a doporučení DI byl výkon státního dozoru v roce 2025 zaměřen na železniční přejezdy s identifikovanými rizikovými parametry. Kontroly byly provedeny na 37 vytipovaných železničních přejezdech s nevyhovující niveletou a dále na 6 železničních přejezdech propojených se světelnou křižovatkou. Při těchto kontrolách byly zjištěny 3 nedostatky.

Graf 13 – Počet kontrolovaných přejezdů



Z grafu č. 13 vyplývá, že převážná část kontrol byla zaměřena na přejezdy s nevyhovující niveletou, které představují vyšší bezpečnostní riziko. Menší podíl kontrol byl věnován přejezdům spřaženým se světelnou křižovatkou, u nichž je důležitá správná koordinace provozních podmínek.

Podnět (stížnost)

Dne 4. 9. 2025 provedl Drážní úřad na základě telefonického oznámení státní dozor na železničním přejezdu P6661 na regionální dráze č. 765 00 Senice na Hané – Červenka. Kontrola byla zaměřena na ověření rozhledových poměrů a zajištění bezpečnosti provozu na přejezdu.

Na základě výsledků státního dozoru byly provozovateli dráhy uloženy následující úkoly:

- **Zajištění odstranění vegetace z rozhledového pole řidiče** tak, aby byl umožněn nerušený rozhled na dráhu a čelo drážního vozidla (minimálně na jeho část přesahující 2 m nad temenem kolejnic) z výšky 1,0 m nad vozovkou. Požadavek vychází z čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 a vztahuje se na všechny kvadranty křížení. **Termín splnění: 31. 12. 2025** (Nápravná opatření byla splněna 3. 11. 2025).
- **Průběžné zajišťování odstraňování vegetace** v závislosti na růstu dřevin tak, aby byly trvale zachovány rozhledové poměry dle čl. 7.4.3 ČSN 73 6380 ve všech kvadrantech křížení. **Termín: průběžně** (opatření je plně průběžně).
- **Doplnění dopravního značení na chodníku** ve směru od Staroměstského náměstí k přejezdu, který nebyl označen a zabezpečen v souladu s ČSN 73 6380. Provozovatel dráhy zajistí instalaci dopravní značky A32a (Výstražný kříž pro jednokolejný železniční přejezd) a dopravní značky P6. **Termín: 31. 10. 2025** (Nápravná opatření byla splněna 3. 11. 2025).

Uvedená opatření směřují k dlouhodobému zajištění bezpečnosti provozu na železničním přejezdu a k naplnění požadavků příslušných technických norem.

Dne 7. 4. 2025 provedl Drážní úřad na základě písemného oznámení státní dozor v železniční stanici Zadní Třeboň a jejích součástí na dráze celostátní, železniční trati č. 340 00 Praha-Radotín – Beroun. Kontrola byla zaměřena na zákaz vstupu do kolejiště nepovolaným osobám služebním přechodem, v důsledku nebezpečné události, kdy cyklista s dítětem přejíždí koleje před projíždějícím osobním vlakem a na bezpečnost provozu na dané koleji. Pohyb cestujících v prostorách kolejí i přes zákaz vstupu nepovolaným osobám do kolejiště může mít za následek vznik MU. Cestující si zkracují příchod k nástupišti přes služební přechod, i když je v železniční stanici funkční podchod. Pohyb cestujících v žst. Zadní Třeboň mezi kolejemi je chaotický.

Po příchodu na dozorované místo bylo zjištěno, že vlastník dráhy SŽ již učinila opatření a to: odstranila betonové panely služebního přechodu mezi kolejemi, na místě, kde dochází k nebezpečným situacím v důsledku přecházejících osob nebo cyklistů.

Na základě výsledků státního dozoru byl provozovateli dráhy uložen následující úkol:

- odstranit nepoužívaný služební přechod,
- instalovat informativní cedule „Pozor vlak! Přechod přes koleje zakázán“,
- instalovat zákazové piktogramy „Zákaz vstupu nepovolaným osobám“.

Termín nápravných opatření: **31. 5. 2025**. (Nápravná opatření byla splněna 15. 5. 2025).

Uvedená nápravná opatření napomáhají k zajištění bezpečnosti provozu na železniční trati.

Dne 30. 10. 2025 provedl Drážní úřad na základě písemného oznámení státní dozor na železničním přejezdu P2401 v Dolanech nad Vltavou na dráze celostátní, železniční trati č. 380 00 Praha-Holešovice Stromovka – Kralupy nad Vltavou. Kontrola byla zaměřena na niveletu a dopravní značení na železničním přejezdu.

Železniční přejezd byl před šetřením již částečně renovován, a to osazením novými pryžovými panely. Z obou stran byly osazeny svislé dopravní značky B20a „Nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h“ a A7a „Nerovnost vozovky“, byl zde položen nový asfaltový povrch až k přejezdové konstrukci.

Na základě výsledků státního dozoru byl provozovateli dráhy uložen následující úkol:

- Vlastník dráhy provede opravu nivelety na přejezdu v souladu s normou ČSN 73 6380.

Termín splnění: **30. 11. 2025**. (Oprava nivelety byla splněna 19. 11. 2025).

Uvedené nápravné opatření napomáhá k zajištění bezpečnosti provozu na železničním přejezdu.

Dne 11. 11. 2025 provedl Drážní úřad na základě písemného oznámení státní dozor na dráze regionální železniční trati č. 305 00 Světlá nad Sázavou – Čerčany na pozemku parc. č. 424/1 v k. ú. Český Šternberk. Kontrola byla zaměřena na posouzení zdroje ohrožení dráhy v důsledku nestabilních stromů a poškozených dřevin zasahujících do průjezdného profilu dráhy.

Na základě výsledků státního dozoru byl vlastníkovu pozemku uložen následující úkol:

- Určené konkrétní stromy (2 habry v ochranném pásmu uvedené železniční trati) budou odstraněny v době vegetačního klidu nejpozději do 31. března 2026.

Termín splnění: **do 31. března 2026**. (Opatření bylo splněno v termínu).

Uvedené nápravné opatření napomáhá k zajištění bezpečnosti provozu na výše uvedené železniční trati.

3.2.2 KONTROLNÍ ČINNOST TECHNICKÉ SEKCE ZA ROK 2025

Sekce technická vykonala v roce 2025 celkem **207 státních dozorů** zaměřených na zajištění bezpečnosti a ověřování plnění povinností subjektů provozujících dráhu celostátní nebo regionální. Kontrolní činnost byla současně vykonávána také u subjektů působících na ostatních drahách v rozsahu působnosti Drážního úřadu. Jednalo se zejména o vlečky, lanové dráhy a subjekty působící v oblasti městské kolejové dopravy.

Dozorová a kontrolní činnost byla tradičně zaměřena především na plnění povinností provozovatelů dráhy a dopravců, subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel (ECM), akreditovaných středisek odborné přípravy strojvedoucích a školicích středisek zajišťujících odbornou přípravu zaměstnanců vykonávajících činnosti s přímým vlivem na bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

V roce 2025 sekce technická provedla zejména:

- **66** dohledů u subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel (ECM),
- **8** kontrol systému bezpečnosti u dopravců provozujících drážní dopravu na dráze celostátní a regionální,
- **10** kontrol zaměřených na provádění zkoušek zvláštní odborné způsobilosti,
- **18** namátkových kontrol provedených přímo ve vlacích zaměřených na plnění povinností dopravce,
- **5** kontrol akreditovaných středisek odborné přípravy,
- **10** kontrol zaměřených na plnění povinností provozovatelů nebo vlastníků vleček,
- **19** kontrol vybavení železničních stanic a zastávek,
- **28** kontrol účastníků přepravy nebezpečných věcí podle předpisu RID.
- **43** kontrol bylo zaměřeno zejména na činnost dopravních podniků, provoz a údržbu určených technických zařízení a bezpečnost provozu lanových drah.

3.2.3 PRŮBĚŽNÉ AKTUALIZACE PLÁNU DOZORU

Plán kontrolní činnosti Drážního úřadu je standardně zpracováván na každé pololetí kalendářního roku. Výjimku představuje oblast dozoru nad trhem a výrobky, pro kterou je plán kontrol sestavován vždy na celý kalendářní rok.

V roce 2025 zpracoval každý odbor v rámci jednotlivých sekcí vlastní plán kontrolní a dohledové činnosti v rozsahu své věcné působnosti. Na úrovni vedení sekcí byly následně tyto plány koordinovány a sestaveny podle jednotlivých oblastí a zaměření kontrol v návaznosti na harmonogram příslušného pololetí.

Při tvorbě plánů vycházely jednotlivé odbory zejména z vyhodnocení rizik v oblastech své působnosti. Na základě identifikovaných rizik byly stanoveny priority kontrolní a dohledové činnosti a vybrány subjekty určené ke kontrole.

Před schválením plánu kontrol na příslušné pololetí probíhala vzájemná koordinace jednotlivých dohledů a kontrol s cílem zabránit kolizím termínů a zajistit efektivní využití personálních kapacit. Příslušné odbory následně určily zaměstnance odpovědné za provedení jednotlivých kontrol a dohledů. V případě potřeby byla zajištěna také spolupráce s dalšími útvary Drážního úřadu.

Plán kontrolní činnosti na rok 2025 byl sestaven podle zaměření na:

- plnění povinností provozovatele dráhy vlečky a místní dráhy,
- plnění povinností provozovatele celostátní nebo regionální dráhy a jejich systém bezpečnosti,
- plnění povinností dopravců na vlečkách a místních dráhách,
- plnění povinností dopravců a jejich systém bezpečnosti na celostátní a regionální dráze,
- akreditovaná školicí střediska,
- povinnosti strojvedoucích.

U každé kontrolní oblasti je vymezen předmět kontroly, jejich zaměření, cíle a identifikovaná rizika pro dané pololetí a kalendářní rok. Na základě vyhodnocení těchto rizik byly stanoveny priority kontrolní a dohledové činnosti.

V roce 2025 byla v oblasti provozovatelů celostátních a regionálních drah kontrolní činnost zaměřena zejména na křížení drah s pozemními komunikacemi, především na bezpečnost železničních přejezdů a plnění povinností jejich provozovatelů.

Zaměření kontrol vycházelo z vyhodnocení rizikových faktorů, poznatků získaných při výkonu státního dozoru a z analýzy MU. Výsledky těchto analýz následně sloužily jako podklad pro zpracování plánu kontrolní činnosti a pro výběr lokalit určených k provedení kontrol a dohledů.

Pro rok 2025 byly v oblasti dopravců provozujících drážní dopravu na celostátních a regionálních drahách, se zaměřením na plnění povinností strojvedoucích, stanoveny konkrétní cíle kontrolní činnosti a provedena analýza souvisejících rizik. Výsledky této analýzy následně sloužily jako podklad pro plánování a realizaci kontrol a dohledů u vybraných dopravců.

3.2.3.1 OBLAST PLNĚNÍ POVINNOSTÍ PROVOZOVATELE CELOSTÁTNÍ NEBO REGIONÁLNÍ DRÁHY

3.2.3.1.1 Kontrola křížení dráhy s pozemní komunikací

Cíl kontroly:

Ověření plnění povinností provozovatele dráhy při zajišťování bezpečnosti železničních přejezdů a přechodů, zejména:

- zajištění rozhledových poměrů v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky 177/1995 Sb. a požadavky ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody,
- ověření podélného sklonu pozemních komunikací a navazujících lomů sklonů v prostoru přejezdu podle ČSN 73 6380,
- kontrola správnosti a úplnosti dopravního značení podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- posouzení souladu technického stavu a provozování přejezdů s požadavky stanovenými příslušnými právními a technickými předpisy.

Hlavní identifikovaná rizika:

- neplnění povinností provozovatele dráhy při zajišťování bezpečnosti křížení dráhy s pozemními komunikacemi,
- nedodržování požadavků stanovených technickými normami pro železniční přejezdy a přechody,
- zhoršení rozhledových poměrů, které může vést ke snížení bezpečnosti provozu,
- nesoulad technického uspořádání přejezdů s požadavky ČSN 73 6380,
- chybějící, neúplné nebo nesprávně osazené dopravní značení.

3.2.3.2 OBLAST PLNĚNÍ POVINNOSTÍ DOPRAVCŮ A JEJICH SYSTÉM BEZPEČNOSTI NA CELOSTÁTNÍ A REGIONÁLNÍ DRÁZE**3.2.3.2.1 Kontrola na systém bezpečnosti dopravce****Cíl kontroly:**

Ověření plnění opatření a akčních plánů stanovených v rámci posuzování žádostí o vydání jednotného osvědčení bezpečnosti dopravce. Kontrolní činnost je prováděna v souladu s příslušnými ustanoveními nařízení Evropské unie a je zaměřena na posouzení účinnosti zavedeného systému řízení bezpečnosti dopravce, zejména:

- plnění opatření vyplývajících z akčních plánů uložených během procesu posuzování žádosti o vydání osvědčení bezpečnosti,
- ověření odstranění zjištěných nedostatků a rizik identifikovaných při posuzování systému řízení bezpečnosti,
- posouzení souladu systému řízení bezpečnosti s požadavky platné legislativy,
- ověření, zda dopravce průběžně udržuje a rozvíjí systém řízení bezpečnosti v souladu s požadavky na bezpečný provoz na dráze.

Hlavní identifikovaná rizika:

- neplnění opatření a akčních plánů stanovených při posuzování žádosti o vydání osvědčení bezpečnosti,
- přetrvávání nedostatků zjištěných během procesu certifikace dopravce,
- nedodržování požadavků na systém řízení bezpečnosti podle příslušných evropských předpisů,
- nedostatečné řízení bezpečnostních rizik a kontrolních mechanismů v rámci organizace dopravce,
- vznik systémových nedostatků, které mohou negativně ovlivnit bezpečnost provozování drážní dopravy.

3.2.3.2.2 Kontrola plnění povinností dopravce v oblasti strojvedoucích

Cíl kontroly:

Kontrolní činnost je zaměřena na ověření plnění povinností dopravce při zajišťování odborné způsobilosti strojvedoucích, vedení předepsané evidence a dodržování pracovního režimu strojvedoucích.

Při výběru kontrolovaných subjektů jsou přednostně zařazováni dopravci:

- u nichž byly zjištěny nedostatky při vyplňování údajů v monitorovacím systému licencí strojvedoucích (MLS),
- u nichž není zajištěn přístup k údajům v rejstříku doplňkových osvědčení strojvedoucích,
- u nichž existuje na základě údajů z MLS podezření na překračování stanovených dob řízení nebo výkonu služby strojvedoucích.

Hlavní identifikovaná rizika:

- neplnění povinností dopravce při vedení evidence strojvedoucích a správě údajů v příslušných informačních systémech,
- nedostatky v ověřování a udržování odborné způsobilosti strojvedoucích,
- neaktuální nebo neúplné údaje o oprávněních strojvedoucích,
- nedodržování stanovených dob řízení, výkonu služby a odpočinku,
- zvýšení rizika MU v důsledku nedostatečného zajištění odborné a zdravotní způsobilosti strojvedoucích.

3.2.3.2.3 Kontrola výkonu zvláštní odborné způsobilosti (ZOZ)

Cíl kontroly:

Kontrolní činnost je zaměřena na ověření průběhu zkoušek zvláštní odborné způsobilosti (ZOZ) u dopravců a na posouzení souladu jejich provádění s požadavky právních a interních předpisů.

Přednostně jsou ke kontrole vybíráni dopravci, u nichž nebyla v posledních třech letech provedena kontrola zaměřená na výkon ZOZ. Kontroly jsou realizovány formou neohlášených kontrol bez předchozího plánování, aby bylo možné objektivně ověřit skutečný průběh zkoušek a hodnocení uchazečů.

Vzhledem k tomu, že informace o konání zkoušek ZOZ jsou Drážnímu úřadu oznamovány zpravidla pět pracovních dnů před jejich konáním, nelze předem stanovit konkrétní okruh kontrolovaných dopravců.

Hlavní identifikovaná rizika:

- neplnění povinností dopravce při organizaci a provádění zkoušek zvláštní odborné způsobilosti,
- nedostatečné ověření odborné způsobilosti a kompetencí strojvedoucích,
- nedostatky při ověřování znalostí vztahujících se k provozovaným vozidlům, tratím nebo jazykovým požadavkům,
- formální nebo neúplné provádění zkoušek ZOZ,
- zařazení strojvedoucích do výkonu služby bez odpovídajícího ověření jejich odborné způsobilosti pro konkrétní rozsah činnosti.

3.2.3.2.4 Kontroly akreditovaných středisek

Cíl kontroly:

Kontrolní činnost je zaměřena na ověření plnění podmínek akreditace akreditovaných středisek podle § 46o a § 46s zákona o dráhách. Předmětem kontrol budou zejména střediska, kterým v letech 2026 a 2027 končí platnost akreditace a u nichž v průběhu doby její platnosti nebyla provedena kontrola ze strany Drážního úřadu.

Kontroly budou dále rozšířeny na střediska zajišťující školení provozních zaměstnanců podle § 46s zákona o dráhách, se zaměřením na obsah, organizaci a průběh vzdělávacího procesu a plnění podmínek stanovených právními předpisy.

Hlavní identifikovaná rizika:

- nedostatečná příprava uchazečů o získání oprávnění strojvedoucího na vykonání všeobecné odborné zkoušky (VOZ),
- nedostatečné teoretické a praktické znalosti budoucích strojvedoucích pro bezpečný výkon činností spojených s řízením drážních vozidel,
- nedostatečná příprava strojvedoucích k úspěšnému absolvování zkoušek zvláštní odborné způsobilosti (ZOZ),
- nedostatky v provádění jízdního výcviku nebo ověřování praktických dovedností,
- formální plnění požadavků na vzdělávání bez odpovídajícího ověření získaných znalostí a kompetencí,
- nedostatečná odborná příprava provozních zaměstnanců školených podle § 46s zákona č. 266/1994 Sb.,
- realizace školení pouze formálním způsobem, což může vést ke snížení odborné způsobilosti zaměstnanců vykonávajících činnosti s přímým dopadem na bezpečnost drážní dopravy.

3.2.3.2.5 Kontrola v oblasti drážních vozidel

3.2.3.2.5.1 Dodržování podmínek zkušebního provozu

Cíl kontroly:

Ověření plnění podmínek stanovených pro zkušební provoz drážních vozidel, zejména způsobu evidence, hlášení a vyhodnocování zjištěných závad a zkušeností z provozu.

Hlavní identifikovaná rizika:

- nehlášení závad a mimořádných skutečností zjištěných během zkušebního provozu,
- neprovádění průběžného vyhodnocování výsledků zkušebního provozu,
- nedostatečné vyhodnocení bezpečnostních a provozních rizik před ukončením zkušebního provozu.

3.2.3.2.5.2 Dodržování podmínek provozování vozidel

Cíl kontroly:

Ověření souladu provozování drážních vozidel s požadavky právních předpisů a podmínkami stanovenými v povolení k uvedení vozidla na trh nebo do provozu.

Hlavní identifikovaná rizika:

- nesprávné, neúplné nebo neaktuální údaje vedené v Evropském registru vozidel (EVR) a v průkazech způsobilosti (PZ),
- provozování vozidel bez platného povolení pro oblast použití na území České republiky,
- nesoulad mezi evidovanými údaji a skutečným stavem vozidla.

3.2.3.2.5.3 Provádění údržby a technický stav vozidel**Cíl kontroly:**

Ověření řádného provádění údržby drážních vozidel, dodržování stanovených lhůt kontrol a revizí a zajištění jejich technické způsobilosti pro bezpečný provoz.

Hlavní identifikovaná rizika:

- nedodržování stanovených lhůt prohlídek, kontrol a revizí,
- nedostatky při provádění technických kontrol, kdy výsledky kontrol neodpovídají skutečnému technickému stavu vozidel,
- chybějící, neúplná nebo nedostatečně zpracovaná dokumentace a návody k údržbě,
- provozování vozidel v technickém stavu, který neodpovídá požadavkům na bezpečný provoz drážní dopravy.

3.2.3.2.6 Kontrola subjektů odpovědných za údržbu**3.2.3.2.6.1 Vypořádání neshod a příležitostí z předchozích certifikací a dohledových činností****Cíl kontroly:**

Ověření způsobu vypořádání neshod, doporučení a příležitostí ke zlepšení identifikovaných při předchozích certifikacích a dozorových aktivitách. Kontrola je zaměřena zejména na prověření známých slabých míst systému údržby a účinnosti přijatých nápravných opatření.

Hlavní identifikovaná rizika:

- neprovedení nápravných opatření uložených v rámci předchozích certifikací a dohledů,
- neplnění nebo nedostatečná účinnost přijatých nápravných opatření,
- opakovaný výskyt dříve identifikovaných nedostatků v systému údržby.

3.2.3.2.6.2 Změny v systému údržby**Cíl kontroly:**

Ověření změn provedených v systému údržby za uplynulé období a posouzení jejich správného zavedení do procesů subjektu odpovědného za údržbu.

Hlavní identifikovaná rizika:

- neaplikování schválených nebo potřebných změn do systému údržby,
- nesprávné nebo neúplné řízení změn,
- chybějící nebo nedostatečné posouzení změn z hlediska bezpečnosti,
- vznik nových rizik v důsledku nedostatečného vyhodnocení dopadů změn na systém údržby.

3.2.3.2.6.3 Výsledky interních auditů a nově přijatá nápravná opatření

Cíl kontroly:

Ověření způsobu řešení zjištění z interních auditů a účinnosti nově přijatých nápravných opatření. Součástí kontroly je rovněž prověření, jak jsou do systému údržby promítána zjištění z dozorové činnosti Drážního úřadu a podněty dalších subjektů železničního sektoru.

Hlavní identifikovaná rizika:

- neprovedení nebo neplnění nápravných opatření přijatých na základě interních auditů,
- nedostatečné vyhodnocování zjištění a jejich příčin,
- nezpracování zjištění Drážního úřadu z kontrolních a dozorových aktivit provedených mimo oblast ECM,
- nevyužívání podnětů a informací od dopravců, držitelů vozidel, DI a dalších účastníků železničního sektoru ke zlepšování systému údržby,
- přetrvávání systémových nedostatků, které mohou negativně ovlivnit bezpečnost a spolehlivost provozu drážních vozidel.

3.2.3.2.7 Kontrola určených technických zařízení

3.2.3.2.7.1 Dokumentace a provozování určených technických zařízení

Cíl kontroly:

Ověření úplnosti, správnosti a aktuálnosti dokumentace související s provozováním určených technických zařízení, včetně plnění povinností provozovatele při zajišťování jejich bezpečného provozu, údržby a kontrolní činnosti.

Hlavní identifikovaná rizika:

- neprovádění technických prohlídek, kontrol a zkoušek UTZ v souladu s platnými právními a technickými předpisy,
- neplatné, neúplné nebo chybějící revize a nedostatky ve vedení revizní dokumentace,
- neodstraňování zjištěných závad ve stanovených termínech,
- neúplná nebo neaktuální evidence určených technických zařízení,
- nedostatečné vedení dokumentace o opravách, modernizacích, údržbě a dalších zásazích do zařízení,
- ztráta přehledu o technickém stavu zařízení a s tím související zvýšení bezpečnostních rizik.

3.2.3.2.7.2 Technický stav lanových drah

Cíl kontroly:

Ověření technického stavu lanových drah prostřednictvím podrobné vizuální kontroly jejich konstrukčních částí, bezpečnostních prvků a souvisejících zařízení, včetně posouzení úplnosti dokumentace potřebné pro provádění revizí, prohlídek a zkoušek.

Hlavní identifikovaná rizika:

- výskyt zjevných technických závad, které mohou negativně ovlivnit bezpečnost provozu lanové dráhy,
- nedostatečná údržba nebo opotřebení konstrukčních a technologických částí zařízení,
- neúplná, neaktuální nebo chybějící dokumentace sloužící jako podklad pro revize, prohlídky a zkoušky,
- neodhalení závad, které mohou vést ke snížení spolehlivosti a bezpečnosti provozu,
- provozování zařízení v rozporu s podmínkami stanovenými pro jeho bezpečný provoz.

Plán kontrolní činnosti vychází zejména z poznatků a zkušeností získaných Drážním úřadem při výkonu jeho předchozí dohledové a kontrolní činnosti. Vedení úřadu i odborní zaměstnanci jsou v pravidelném kontaktu se zástupci subjektů působících v železničním sektoru, což umožňuje průběžně identifikovat nové trendy, rizika a problematické oblasti vyžadující zvýšenou pozornost.

Součástí kontrolní činnosti je rovněž odborná komunikace mezi kontrolujícími a kontrolovanými subjekty, při níž dochází k výměně zkušeností a odborných poznatků souvisejících s jednotlivými kontrolními oblastmi. Tato komunikace přispívá ke sjednocování výkladu právních a technických požadavků a k prevenci zjišťovaných nedostatků.

Každý kontrolovaný subjekt má v souladu s příslušnými právními předpisy možnost uplatnit námitky proti způsobu provedení kontroly, kontrolním zjištěním nebo závěrům uvedeným v protokolu o kontrole či jiném výstupu z kontrolní činnosti. V roce 2025 evidoval Drážní úřad pouze minimální počet takto podaných námitek, což potvrzuje vysokou odbornou úroveň kontrolní činnosti i korektní spolupráci s kontrolovanými subjekty.

3.3 KOORDINACE A SPOLUPRÁCE

Drážnímu úřadu se v rámci českého železničního sektoru daří prohlubovat spolupráci s odbornou veřejností či zájmovými skupinami.

Probíhá intenzivní spolupráce s představiteli ostatních NSA i ERA. Předmětem je především problematika ECM, jednotného osvědčení o bezpečnosti, schvalování vozidel, vývoje ETCS, tvorby registrů nebo národních požadavků a strategie dohledů. V rámci dohledu nad provozovateli dráhy a drážní dopravy jsou organizovány společné státní dozory. Pravidelně probíhají setkání a workshopy na evropské úrovni organizované agenturou ERA i na národní úrovni organizované Drážním úřadem či jinými NSA. S železničním sektorem v České republice probíhá výměna informací také na půdě odborných konferencí či školení.

3.4 ZPŮSOBILOST (KOMPETENCE)

Drážní úřad se dále účastnil jednání pracovních skupin na téma strojvedoucích a jejich odborné přípravy. Zástupci Drážního úřadu se rovněž účastnili setkání odborných skupin, workshopů, odborných konferencí nebo železničních veletrhů. Při všech těchto akcích Drážní úřad získával zpětnou vazbu od zástupců železničního sektoru. Na těchto odborných konferencích nebo seminářích zaměstnanci Drážního úřadu získávají nové poznatky. Tyto poznatky využívá také při dohledové činnosti.

Zaměstnanci Drážního úřadu jsou interně a externě školeni z nové legislativy, poznatků jiných institucí nebo také v případech, kdy Drážní úřad v rámci digitalizace upravuje své procesy, a to včetně poznatků z dohledové činnosti.

3.5 ZPĚTNÁ VAZBA

Vedení úřadu i zaměstnanci jsou v každodenním kontaktu se zástupci železničního sektoru. Současně během kontroly dochází k výměně odborných poznatků v rámci vlastních kontrolních oblastí a bodů. Každý kontrolovaný subjekt má v případě nesouhlasu se způsobem provedení kontroly nebo s výsledky kontroly uvedenými v protokolu či jiném výstupu možnost podat námitky. V roce 2025 Drážní úřad eviduje pouze minimum těchto námitek.

Drážní úřad prezentuje výsledky své činnosti na pravidelných setkáních se zástupci provozovatelů dráhy, dopravců, držitelů ECM či akreditovaných středisek. Pravidelným bodem v prezentacích je také dohledová činnost a poznatky z této činnosti. Ke každému tématu v rámci těchto setkání probíhá diskuse na dané téma, kdy zástupci sektoru mají možnost řešit konkrétní nejasnosti. Na závěr každého takového setkání je diskuse nad fungováním Drážního úřadu nebo nad potřebou změn legislativy.

4. UDĚLOVÁNÍ OSVĚDČENÍ A SCHVALOVÁNÍ

Drážní úřad má zavedeny postupy pro udělování a schvalování osvědčení v oblasti bezpečnosti železniční dopravy v souladu s požadavky směrnice 2016/798 a příslušných přímo použitelných předpisů Evropské unie. Tyto postupy upravují zejména posuzování žádostí železničních podniků o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti a žádostí provozovatelů dráhy o vydání osvědčení provozovatele dráhy.

Při posuzování žádostí železničních podniků o vydání, obnovu nebo aktualizaci jednotného osvědčení o bezpečnosti se postupuje zejména podle nařízení 2018/763 a požadavků na systém zajišťování bezpečnosti stanovených nařízením 2018/762. Při následném dohledu nad železničními podniky a provozovateli dráhy jsou uplatňovány postupy vycházející z nařízení 2018/761.

Rok 2025 představoval významný milník v oblasti certifikace bezpečnosti železničních podniků. Uplynulo pět let od zavedení pravidel IV. železničního balíčku v České republice, který přinesl přechod od bezpečnostních osvědčení vydávaných podle předchozího právního rámce k jednotným osvědčením o bezpečnosti. V průběhu tohoto období postupně skončila platnost bezpečnostních osvědčení vydaných podle předchozí právní úpravy. Na konci roku 2025 tak již všichni železniční dopravci, na které se vztahuje povinnost certifikace podle směrnice 2016/798, provozovali drážní dopravu na základě jednotného osvědčení o bezpečnosti.

V oblasti osvědčení provozovatele dráhy Drážní úřad v roce 2025 zpracoval a zveřejnil nový metodický pokyn **„Osvědčení provozovatele dráhy (schválení z hlediska bezpečnosti)”**, s účinností od 1. ledna 2026. Metodický pokyn stanovuje postup při podávání a posuzování žádostí o vydání osvědčení provozovatele dráhy a poskytuje žadatelům přehled požadavků a jednotlivých kroků procesu posuzování.

4.1 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM SE SÍDLEM V ČR

Drážní úřad v roce 2025 pokračoval v běžné agendě spojené s posuzováním žádostí o vydání, obnovu a aktualizaci jednotných osvědčení o bezpečnosti. V průběhu roku bylo předloženo celkem 52 žádostí a Drážní úřad, samostatně nebo ve spolupráci s ostatními vydávajícími orgány, vydal celkem 51 rozhodnutí.

Ve srovnání s předchozím rokem došlo k poklesu počtu předložených žádostí. Zatímco v roce 2023 bylo posuzováno 54 žádostí a v roce 2024 celkem 60 žádostí, v roce 2025 jejich počet klesl na 52. Meziročně tak došlo k poklesu přibližně o 13 %, přičemž počet žádostí se vrátil přibližně na úroveň roku 2023.

Posuzovací proces nadále zahrnoval nejen žádosti o vydání nových jednotných osvědčení o bezpečnosti, ale také žádosti o jejich obnovu a aktualizaci. S ohledem na uplynutí pěti let od zavedení režimu IV. železničního balíčku představovaly v roce 2025 významnou součást agendy rovněž procesy spojené s obnovou již vydaných jednotných osvědčení o bezpečnosti.

Součástí žádosti je vedle dokumentace systému zajišťování bezpečnosti rovněž předložení důkazů prokazujících jeho skutečné zavedení a uplatňování v souladu s požadavky přílohy I nařízení 2018/762. Žadatelé mohou před podáním žádosti využít možnost předběžné konzul-

tace s Drážním úřadem, případně s Agenturou Evropské unie pro železnice podle toho, který orgán bude příslušný k vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti.

Výše správních poplatků zůstala v roce 2025 beze změny. Za vydání osvědčení dopravce činil správní poplatek 5 000 Kč, za změnu údaje obsaženého v osvědčení v případech stanovených zákonem 1 500 Kč, a to podle příslušných položek sazebníku zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

4.2 OSVĚDČENÍ DOPRAVCE VYDÁVANÉ DOPRAVCŮM JINÝCH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU

U žádostí o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti, u nichž je orgánem vydávajícím osvědčení ERA, se výše poplatku odvíjí od skutečného rozsahu činnosti ERA a jednotlivých zúčastněných vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Platby za posuzování žádostí se řídí nařízením 2018/764. V roce 2025 zůstala hodinová sazba ERA beze změny a činila 103 EUR.

Drážní úřad se v roce 2025 nadále podílel na posuzování žádostí železničních dopravců z jiných členských států Evropské unie, jejichž oblast provozu zahrnovala území České republiky nebo vymezené pohraniční stanice a úseky. V těchto případech Drážní úřad vystupoval jako příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán a spolupracoval s ERA a dalšími dotčenými vnitrostátními bezpečnostními orgány.

V oblasti přeshraničního provozu byly nadále využívány postupy vycházející z uzavřených dohod o spolupráci s příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány. Tyto dohody přispívají ke zjednodušení postupů souvisejících zejména s provozem železničních dopravců do vymezených pohraničních stanic a na přeshraničních úsecích.

V průběhu roku 2025 nebyly v oblasti vzájemného uznávání a posuzování jednotných osvědčení o bezpečnosti zahraničních železničních dopravců zaznamenány zásadní problémy.

4.3 OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE DRÁHY

Osvědčení provozovatele dráhy (schválení z hlediska bezpečnosti) je vydáváno v souladu s § 19 zákona o dráhách. Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy jsou stanoveny zejména v příloze II nařízení 2018/762.

Na rozdíl od žádostí železničních podniků o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti, které jsou podávány prostřednictvím jednotného kontaktního místa OSS, jsou žádosti o vydání osvědčení provozovatele dráhy podávány přímo Drážnímu úřadu a související řízení probíhá rovněž podle příslušných ustanovení vnitrostátních právních předpisů.

V souladu s čl. 12 odst. 3 směrnice 2016/798 rozhodne vnitrostátní bezpečnostní orgán o žádosti o schválení z hlediska bezpečnosti bezodkladně, nejpozději však do čtyř měsíců od předložení všech požadovaných informací a případných doplňujících informací, které si vyžádal.

V roce 2025 Drážní úřad nevydal žádné nové osvědčení provozovatele dráhy (schválení z hlediska bezpečnosti). Stávající osvědčení provozovatelů drah zůstávala v platnosti po dobu, na kterou byla vydána.

4.4 KONTAKTY S JINÝMI VNITROSTÁTNÍMI BEZPEČNOSTNÍMI ORGÁNY

V roce 2025 pokračovala účast zástupců Drážního úřadu na pravidelných zasedáních představitelů vnitrostátních bezpečnostních orgánů, organizovaných Agenturou Evropské unie pro železnice. Z pohledu činnosti odboru drážní dopravy a licencí byla spolupráce zaměřena především na oblast certifikace železničních podniků a problematiku jednotných osvědčení o bezpečnosti. Jednání představují důležitou platformu pro výměnu zkušeností z procesu posuzování žádostí, sjednocování přístupů jednotlivých vnitrostátních bezpečnostních orgánů a řešení praktických otázek spojených s uplatňováním evropského právního rámce v oblasti certifikace bezpečnosti.

Úzká spolupráce nadále probíhala především s Dopravným úřadem Slovenské republiky, který stejně jako Drážní úřad plní úlohu vnitrostátního bezpečnostního orgánu. Spolupráce vychází rovněž ze smlouvy uzavřené mezi oběma úřady a zahrnuje pravidelnou výměnu informací a zkušeností. Mezi hlavní témata spolupráce patří zejména posuzování žádostí o jednotná osvědčení o bezpečnosti, výkon dohledu, problematika železničních dopravců působících na území obou států a odborná způsobilost strojvedoucích.

Drážní úřad současně spolupracuje s polským vnitrostátním bezpečnostním orgánem Urząd Transportu Kolejowego (UTK), se kterým byla v roce 2023 uzavřena dohoda o spolupráci. Dohoda stanovuje zásady spolupráce a koordinace zejména v oblasti dohledu nad železničními podniky a provozovateli dráhy vykonávajícími přeshraniční činnost mezi Českou republikou a Polskem. Součástí spolupráce je rovněž výměna informací týkajících se bezpečnosti železničního provozu a koordinace činností souvisejících s provozem na vymezených přeshraničních úsecích.

V oblasti regulace pokračovala spolupráce se zahraničními partnery zejména v otázkách oprávnění k provozování drážní dopravy, vzájemné informovanosti o železničních podnicích, pojištění odpovědnosti dopravců a aktualizace údajů v evropské databázi ERADIS.

Pokračovala také spolupráce v oblasti práv cestujících, zejména formou výměny zkušeností a koordinace při řešení podnětů a stížností souvisejících s přeshraniční železniční dopravou.

4.5 VÝMĚNA INFORMACÍ MEZI NSA A PROVOZOVATELI DRÁŽNÍ DOPRAVY

V roce 2025 pokračovala pravidelná výměna informací mezi Drážním úřadem, provozovateli dráhy a železničními dopravci. Komunikace byla zaměřena zejména na aktuální otázky bezpečnosti železničního provozu, uplatňování požadavků právních předpisů a předávání poznatků vyplývajících z činnosti Drážního úřadu.

Významnou součástí výměny informací představovalo průběžné předávání bezpečnostních doporučení a sledování jejich naplňování ze strany příslušných subjektů. Drážní úřad v této oblasti komunikoval rovněž se zájmovými a profesními sdruženími zastupujícími železniční dopravce, zejména se sdruženími ŽESNAD.CZ a SVOD Bohemia. V otázkách souvisejících s činností a odbornou způsobilostí strojvedoucích probíhala komunikace také s odborovými organizacemi působícími na české železnici.

Pravidelná výměna informací probíhala rovněž se SŽ, jakožto provozovatelem celostátních a regionálních drah. Jednání se uskutečňovala na různých úrovních podle charakteru a odborného zaměření řešené problematiky.

V oblasti certifikace bezpečnosti probíhala výměna informací se železničními dopravci zejména v souvislosti s podáváním a posuzováním žádostí o vydání, obnovu nebo aktualizaci jednotného osvědčení o bezpečnosti při každoročním setkání s dopravci. Drážní úřad v rámci této činnosti poskytoval informace k procesu posuzování a k požadavkům na systém zajišťování bezpečnosti.

4.6 PROCESNÍ PROBLÉMY

V průběhu roku 2025 se při posuzování žádostí o vydání, obnovu nebo aktualizaci jednotných osvědčení o bezpečnosti nevyskytly zásadní problémy, které by významně ovlivňovaly průběh certifikačního procesu. Drážní úřad však nadále evidoval opakující se nedostatky v předkládaných žádostech a související dokumentaci. Tyto nedostatky byly v průběhu posuzování řešeny se žadateli standardními postupy v rámci procesu posuzování.

V roce 2025 nadále nebyly uzavřeny rámcové dohody o spolupráci s příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány Německa a Rakouska pro oblast zajištění do pohraničních stanic a úseků. V případech, kdy oblast provozu žadatele zahrnovala příhraniční úseky těchto států, proto nebylo možné využít zjednodušeného postupu založeného na dvoustranné dohodě mezi příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány. Tato skutečnost se projevila zejména u žádostí o jednotné osvědčení o bezpečnosti s oblastí provozu zahrnující více členských států, kdy musí být orgánem vydávajícím osvědčení Agentura Evropské unie pro železnice.

4.7 ZPĚTNÁ VAZBA

Drážní úřad dlouhodobě poskytuje žadatelům o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti možnost konzultace před podáním žádosti. Cílem těchto konzultací je zejména usnadnit žadatelům orientaci v požadavcích na systém zajišťování bezpečnosti a v procesu posuzování žádosti.

Pro podporu žadatelů je zveřejněn metodický pokyn pro vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti, který byl s ohledem na legislativní změny a poznatky získané z posuzovacího procesu aktualizován s účinností od 1. 11. 2024. Metodický pokyn poskytuje žadatelům informace k přípravě a podání žádosti a k jednotlivým fázím procesu jejího posuzování.

Také v průběhu roku 2025 byli pracovníci Drážního úřadu v pravidelném kontaktu se zástupci železničních dopravců a provozovatelů dráhy, zejména při řešení dotazů týkajících se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti a postupů souvisejících s certifikací a schvalováním z hlediska bezpečnosti. Poznatky a podněty získané při těchto konzultacích a při samotném posuzování žádostí představují důležitou zpětnou vazbu pro další rozvoj a sjednocování postupů Drážního úřadu.

Zaměstnanci Drážního úřadu se rovněž účastnili odborných konferencí, seminářů a dalších odborných setkání, které vytvářejí prostor pro vzájemnou výměnu zkušeností a poznatků se zástupci železničního sektoru.

5. SCHVALOVÁNÍ VOZIDEL

Výkony státní správy v oblasti schvalování nových typů železničních drážních vozidel a schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel byly v roce 2025 v porovnání s rokem minulým více než dvojnásobné.

Veškeré výkony vedené ve správním řízení byly realizovány podle zákona o dráhách a v souladu s prováděcími vyhláškami k zákonu o dráhách. Typové schvalování drážních vozidel či schvalování odchylek od schváleného typu drážních vozidel je prováděno podle § 49j, 43c a 43d zákona o dráhách. Schvalovací proces pro železniční vozidla určená k provozování na dráze celostátní a regionální je řešen prostřednictvím jednotného kontaktního místa OSS.

Obrázek 3 – Jednotka řady 665 od výrobce CRRC



Celkem bylo vydáno 10 prvních povolení typu, 13 nových povolení (po změně vozidla) a 86 povolení ve shodě s typem. Ve 13 případech Drážní úřad spolupracoval s ERA na vydání nového povolení nebo rozšíření oblasti použití, v jednom případě s polským NSA (UTK).

V oblasti drážních vozidel pro městskou hromadnou dopravu byl schválen 1 typ (tramvaj) a 50 změn schváleného typu. Celkově se výkony pohybovaly na úrovni roku 2023. Převážná část žádostí, především u vozidel pro dráhy tramvajové a dráhy speciální (metro) se zaměřila

na inovace či modernizace stávajících vozidel, což mělo za následek zvýšený počet žádostí o zkušební provozy a jejich vyhodnocování.

Celkem bylo vydáno 135 povolení nebo prodloužení zkušebního provozu.

V roce 2025 bylo vydáno nebo prodlouženo osvědčení 53 subjektům ECM. Tyto úkony jsou časově velmi náročné.

V roce 2025 bylo odborně způsobilými právními subjekty předloženo a Drážním úřadem vyhodnoceno 73 zpráv o posouzení bezpečnosti podle nařízení 402/2013. Oblast působnosti tohoto nařízení se vztahuje na jakoukoliv změnu železničního systému v členském státě, která má technickou, provozní či organizační povahu, přičemž na poslední dva typy změn jsou uznány jen dva hodnotící subjekty.

V oblasti registrace železničních vozidel v Evropském registru vozidel se jednalo o registraci nových železničních vozidel a dále zejména úkony spojené se změnou zápisu v registru z důvodu změny vlastníka, držitele nebo ECM, další žádosti byly z oblasti změn v průkazech způsobilosti hnacích drážních vozidel a změn v zápisech speciálních drážních vozidel a vozidel MHD. Celkem bylo provedeno 2 565 úkonů v Evropském registru vozidel a 1 014 v průkazech způsobilosti.

Do registru povolených typů železničních vozidel ERATV bylo provedeno 32 zápisů. Při jeho vedení je nezbytná komunikace registrační entity nejen s výrobcí vozidel, ale i s pracovníky ERA, a to jak při přímém styku, tak i v rámci pracovní skupiny ERATV.

Drážní úřad v roce 2025 ověřoval technickou a odbornou způsobilost čtyř právnických osob pro výkon technickobezpečnostních zkoušek (TBZ) podle § 60 vyhlášky 173/1995 pro zkoušky drážních vozidel podle § 43 odst. 4 zákona o dráhách.

V roce 2025 bylo provedeno 61 státních dozorů.

Neopominutelnou součástí náplně odboru drážních vozidel a ECM byla účast na tvorbě legislativních a technických předpisů, spolupráce na připomínkových řízeních v předpisových oblastech s ERA a Ministerstvem dopravy.

6. SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)

V roce 2025 bylo v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení 2019/779 provedeno celkem 66 kontrol subjektů odpovědných za údržbu železničních vozidel (ECM). K 31. prosinci 2025 bylo certifikováno 36 subjektů odpovědných za údržbu.

Obrázek 4 – Dílna



Obrázek 5 – Železniční dvojkolí



Odbor drážních vozidel a ECM se vedle vlastní certifikační a dohledové činnosti aktivně podílel také na odborné osvětě v oblasti systému ECM. Zaměstnanci odboru prezentovali aktuální legislativní a metodické novinky na semináři pro dopravce pořádaném Ministerstvem dopravy a rovněž na odborných akcích Sdružení provozovatelů vozů (SPV) a Združenia vlastníkov koľajových vozidiel (ZVKV).

V rámci řešení problematiky certifikace subjektů odpovědných za údržbu podle nařízení 2019/779 se zástupci odboru pravidelně účastnili také odborných jednání a pracovních setkání organizovaných ERA. Tato spolupráce přispívá k jednotnému výkladu evropské legislativy, sdílení zkušeností mezi národními bezpečnostními orgány a harmonizaci postupů v oblasti certifikace a dohledu nad subjekty ECM.

7. SUBSYSTÉMY STRUKTURÁLNÍ

7.1 POVOLENÍ K UVEDENÍ PEVNÝCH ZAŘÍZENÍ DO PROVOZU

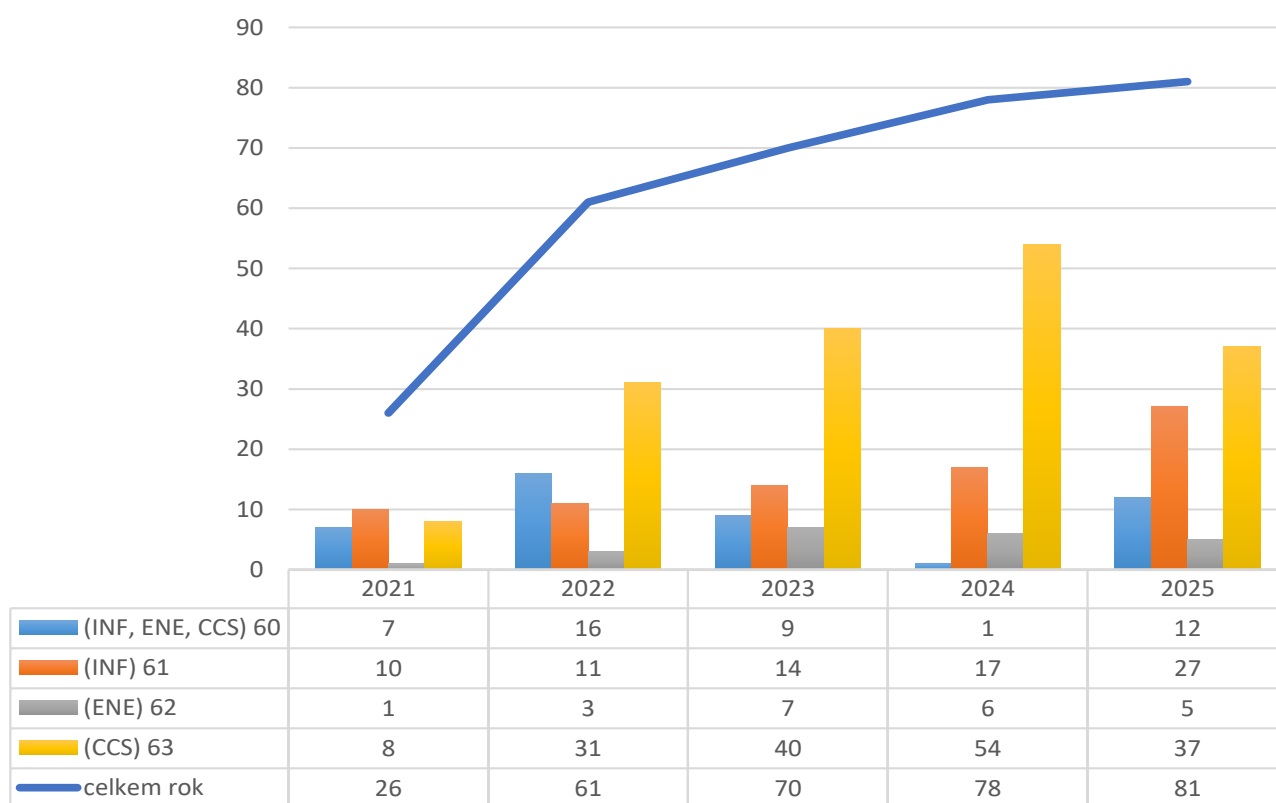
Průkaz způsobilosti dráhy je Povoláním k uvedení pevných zařízení do provozu podle čl. 18 směrnice 2016/797, který Drážní úřad vydává podle § 49d zákona o dráhách pro uvedení subsystému tvořícího dráhu celostátní nebo regionální, do provozu.

V případě obnovy a modernizace subsystému, tvořícího dráhu celostátní nebo regionální, vydává Drážní úřad průkaz způsobilosti dráhy podle § 49f zákona o dráhách.

V roce 2025 bylo vydáno celkem 81 povolení uvedení pevných subsystémů do provozu:

- subsystém INFRASTRUKTURA 27
- subsystém ENERGIE 5
- subsystém ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ 37
- subsystémy INFRASTRUKTURA, ENERGIE A ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ 12

Graf 14 – Přehled vydaných průkazů způsobilosti dráhy



Ve sledovaném období let 2021–2025 bylo v rámci jednotlivých subsystémů evidováno celkem 316 průkazů způsobilosti dráhy. Celkový počet vydaných průkazů vykazoval dlouhodobě rostoucí trend, kdy z počtu 26 vydaných průkazů v roce 2021 vzrostl na 81 průkazů v roce 2025, což představuje nárůst o 211,5 %. Nejvýraznější meziroční nárůst byl zaznamenán v roce 2022, kdy se počet vydaných průkazů způsobilosti dráhy zvýšil z 26 na 61 (+134,6 %). V následujících

letech růst pokračoval, avšak mírnějším tempem (+14,8 % v roce 2023, +11,4 % v roce 2024 a +3,8 % v roce 2025).

V roce 2025 byly vydány průkazy způsobilosti dráhy pro řadu významných staveb zaměřených na modernizaci železniční infrastruktury, elektrizaci tratí, zvyšování traťových rychlostí a implementaci systému ETCS. Tyto projekty přispívají ke zvyšování bezpečnosti, kapacity a interoperability železniční dopravy v České republice.

7.2 VÝČET VÝZNAMNÝCH STAVEB, PRO KTERÉ BYLY V ROCE 2025 VYDÁNY PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI DRÁHY

- **Modernizace trati Sudoměřice – Votice** – Realizováno přeložení a zdvoukolejnění tratě pro rychlost až 200 km/h, výstavba nového trakčního vedení AC 25 kV, připojení spínací stanice Heřmaničky a modernizace zabezpečovacích zařízení.
- **Elektrizace a zkapacitnění tratí Uničov – Olomouc, Uničov – Libina a Šumperk – Libina** – Provedena elektrizace soustavou DC 3 kV, zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h a dosažení parametrů průjezdného průřezu Z-GC a zatížitelnosti třídy D4.
- **Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. Část** – Vybudovány nové stanice Praha-Eden a Praha-Zahradní Město, modernizována trakční napájecí soustava a zabezpečovací zařízení, rekonstruovány železniční objekty a traťová infrastruktura.
- **ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice** – Zavedeno ETCS Level 2 včetně rádiové komunikace, Eurobalise, rozhraní GSM-R a RBC a modernizace systému detekce vlaků.
- **ETCS Beroun – Plzeň** – Vybudována infrastruktura ETCS Level 2 včetně rádiové datové komunikace, europalet a navazujících technologických zařízení.
- **ETCS Pardubice – Hradec Králové** – Realizováno vybavení tratě systémem ETCS Level 2, zahrnující komunikační a zabezpečovací technologie potřebné pro jeho provoz.

8. STROJVEDOUCÍ

8.1 AKREDITOVANÁ ŠKOLICÍ STŘEDISKA PRO VÝCVIK STROJVEDOUCÍCH

Vnitrostátní právní předpisy stanoví, že Drážní úřad je příslušným orgánem podle článku 20 směrnice 2007/59. Střediska odborné přípravy, která měla platnou akreditaci, byla Drážním úřadem akreditována jako školící střediska pro výcvik strojvedoucích podle § 46o zákona o dráhách. V roce 2025 bylo celkem 25 subjektů s akreditací, 3 subjektům byla prodloužena platnost na dalších 5 let, 2 subjektům byla akreditace vydána nově.

8.2 AKREDITACE PRÁVNICKÉ NEBO FYZICKÉ OSOBY PRO ŠKOLENÍ ZAMĚSTNANCŮ NA CELOSTÁTNÍ NEBO REGIONÁLNÍ DRÁZE

V roce 2022 vstoupila v platnost novelizace zákona o dráhách, která zavedla nový status akreditované právnické nebo fyzické osoby k poskytování školení zaměstnanců provozovatele dráhy celostátní nebo regionální a dopravce provozujícího drážní dopravu na této dráze podle § 46s zákona o dráhách. V roce 2025 bylo celkem 26 subjektů s akreditací, z toho 2 subjektům byla udělena akreditace nově.

8.3 UZNÁNÍ ZKOUŠEJÍCÍHO

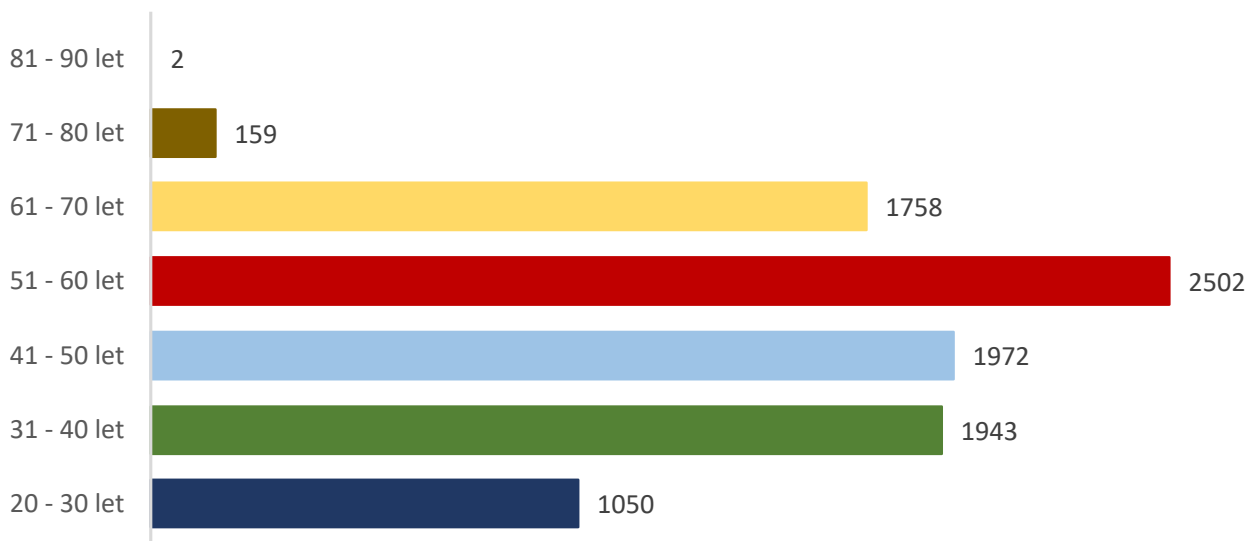
Na základě rozhodnutí Komise 2011/765/EU zahájil Drážní úřad v roce 2018 proces uznávání zkoušejících pro provádění zkoušek zvláštní odborné způsobilosti strojvedoucích podle § 46e a § 46j zákona o dráhách, které jsou podmínkou pro získání osvědčení strojvedoucího.

V roce 2025 bylo nově uděleno uznání 30 zkoušejícím. K 31. prosinci 2025 evidoval Drážní úřad celkem 122 uznaných zkoušejících oprávněných provádět zkoušky zvláštní odborné způsobilosti.

Systém uznávání zkoušejících přispívá k zajištění jednotné úrovně ověřování odborné způsobilosti strojvedoucích a k naplňování požadavků evropské i národní legislativy v oblasti bezpečnosti železniční dopravy.

8.4 LICENCE STROJVEDOUCÍHO / PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ DRÁŽNÍHO VOZIDLA NA VLEČCE / LANOVÉ DRÁHY

V roce 2025 bylo vydáno celkem 398 ks licencí strojvedoucího (první vydání), 50 ks licencí strojvedoucího (duplikát), 111 ks Průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce a 128 ks Průkazů způsobilosti k řízení lanové dráhy, a to včetně změn a duplikátů. Od roku 2021 bylo zahájeno postupné prodlužování platností licencí strojvedoucích po 10 letech. V roce 2025 bylo prodlouženo celkem 404 ks licencí strojvedoucího.

Graf 15 – Licence strojvedoucích dle věku k 31. 12. 2025


K 31. 12. 2025 bylo evidováno celkem 9 386 ks platných licencí strojvedoucích, 5 368 ks platných průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla a 933 ks platných průkazů způsobilosti k řízení lanové dráhy.

8.5 ZKOUŠKY ZPŮSOBILOSTI OSOB K ŘÍZENÍ DRÁŽNÍCH VOZIDEL

V průběhu roku 2025 probíhaly zkoušky jak k ověření všeobecné odborné způsobilosti nových uchazečů k získání licence strojvedoucího, tak i zkoušky k získání odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce.

V roce 2025 byl v počtu vykonaných zkoušek k získání průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce, zaznamenám značný pokles oproti roku 2024. V roce 2025 proběhlo 15 zkoušek s celkovým počtem 26 zkoušených s 88 % úspěšností.

Počet vykonaných zkoušek k získání licence strojvedoucího byl stejný jako v roce 2024. V roce 2025 proběhlo 70 zkoušek s celkovým počtem 485 zkoušených se 75 % úspěšností.

9. ZMĚNY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému provoz a řízení dopravy železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU s účinností od 10.03.2025.

(Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/458 ze dne 10. března 2025, kterým se opravují některá jazyková znění prováděcího nařízení (EU) 2019/773 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému provoz a řízení dopravy železničního systému v Evropské unii)

Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii s účinností od 27.04.2025.

(Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/675 ze dne 4. dubna 2025, kterým se mění nařízení (EU) č. 1302/2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii a prováděcí rozhodnutí 2011/665/EU o evropském registru povolených typů železničních vozidel)

10. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK

V oblasti systémů řízení bezpečnosti provozovatelů dráhy a drážní dopravy vycházel Drážní úřad z požadavků směrnice 2016/798, která stanoví rámec pro zavádění a uplatňování systémů řízení bezpečnosti. Společné bezpečnostní metody jsou využívány při vytváření, zavádění a rozvoji těchto systémů, zatímco společné bezpečnostní cíle a národní referenční hodnoty slouží jako referenční podklad pro stanovení vlastních bezpečnostních cílů. Při posuzování žádostí o vydání nebo aktualizaci jednotného osvědčení o bezpečnosti je postupováno podle prováděcího nařízení 2018/762.

Oblast řízení rizik je upravena prováděcím nařízením 402/2013 a metodickým pokynem Drážního úřadu k jeho uplatňování. Účelem metodického pokynu je stanovit jednotný postup pro žadatele při aplikaci požadavků řízení rizik v souladu se směrnicí 2016/798.

Metodický pokyn se vztahuje na uvádění strukturálních subsystémů a železničních vozidel do provozu, jejich změny a modernizace, stejně jako na organizační a provozní změny ovlivňující bezpečnost železničního systému. Jeho cílem je zajistit jednotný přístup k posuzování významnosti změn a k řízení souvisejících rizik.

Při aplikaci procesu řízení rizik je nejčastěji využíván princip kodexu správné praxe. Navrhovatelé však využívají také referenční systémy a metody jednoznačného odhadu rizik, zejména metody FTA a FMEA, případně jejich vzájemné kombinace v souladu se zásadami přijatelnosti rizik stanovenými právními předpisy.

V roce 2025 zahájil Drážní úřad ve spolupráci s odborníky na posuzování bezpečnosti práce na vytvoření jednotného přístupu k metodám jednoznačného odhadu rizik, který by byl využi-

telný zejména při posuzování provozních a organizačních změn u dopravců a provozovatelů drah. V průběhu roku byly rovněž zahájeny kroky směřující k vytvoření nástrojů pro zavedení komplexního modelu bezpečnosti v oblasti řízení rizik v návaznosti na doporučení ERA.

Současně byla vytvořena základní koncepce strategie dohledu Drážního úřadu založená na hodnocení úrovně rizik posuzovaných subjektů. Tento přístup umožňuje efektivnější zaměření dohledové činnosti na oblasti s vyšší mírou rizika a zajišťuje transparentnější a jednodušší výkon státního dozoru. Strategie byla harmonizována s principy modelu vyspělosti řízení s cílem zajistit jednotné, přezkoumatelné a dlouhodobě monitorovatelné postupy v procesu posuzování a uznávání subjektů.

10.1 ZKUŠENOSTI VNITROSTÁTNÍHO BEZPEČNOSTNÍHO ORGÁNU

Drážní úřad požaduje, aby navrhovatelé k posuzovaným významným změnám předkládali Zprávu o posouzení bezpečnosti. Tento požadavek umožňuje ověřovat kvalitu a odbornou úroveň výstupů SPB a současně zajišťuje účinný dohled nad jejich činností.

Drážní úřad vykonává působnost uznávacího orgánu pro subjekty pro posuzování bezpečnosti. V České republice je současně možné získat akreditaci SPB prostřednictvím ČIA. Na rozdíl od procesu akreditace poskytované Českým institutem pro akreditaci není uznání subjektu pro posuzování bezpečnosti prováděné Drážním úřadem zpoplatněno.

Oba způsoby prokázání odborné způsobilosti subjektů pro posuzování bezpečnosti přispívají k zajištění nezávislého a kvalifikovaného posuzování rizik a bezpečnostních aspektů významných změn v železničním systému.

Aby informace o klasifikaci konkrétní změny navrhovateli byla transparentnější, Drážní úřad využil jejich povinnosti vypracovat tato prohlášení o bezpečnosti (čl. 16 CSM) a diferencoval je v rozsahu požadavku řízení rizik na:

- Prohlášení o bezpečnosti typ A, organizační změny nemají dopad na provozní postupy a postupy údržby.
- Prohlášení o bezpečnosti typ B, změna železničního systému nemá dopad na bezpečnost.
- Prohlášení o bezpečnosti typ C, změna železničního systému má dopad na bezpečnost, ale je nevýznamná.
- Prohlášení o bezpečnosti typ D, změna železničního systému je významná (k návrhu je povinné doložit zprávu o posouzení bezpečnosti).

Pro strukturální subsystém kolejových vozidel (RST) je uplatňován požadavek na zachycení a správu požadavků v souladu s nařízením 2018/545, zejména čl. 13. Za účelem usnadnění plnění této povinnosti vypracoval Drážní úřad metodickou pomůcku ve formě interaktivního formuláře, který žadatele provází jednotlivými kroky procesu identifikace, evidence a vyhodnocení požadovaných informací.

Cílem tohoto nástroje je sjednotit postup žadatelů, zvýšit kvalitu předkládané dokumentace a usnadnit prokazování souladu s příslušnými právními a technickými požadavky. Interaktivní formulář je průběžně aktualizován a zdokonalován na základě zkušeností získaných z posuzovací činnosti Drážního úřadu. Jeho aktuální verze je zveřejněna na internetových stránkách Drážního úřadu a je volně dostupná všem žadatelům.

10.2 ZPĚTNÁ VAZBA OD ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

Zpětná vazba od navrhovatelů a subjektů pro posuzování bezpečnosti je získávána zejména prostřednictvím odborných konzultací s pracovníky Drážního úřadu pověřenými vyřizováním konkrétních žádostí, a to jak v prostředí systému OSS, tak i mimo něj. Tyto konzultace přispívají k jednotnému výkladu požadavků, zvyšování kvality předkládané dokumentace a efektivnějšímu průběhu posuzovacích procesů.

V roce 2025 provedl Drážní úřad dohledové audity u čtyř subjektů pro posuzování bezpečnosti. Ve dvou případech se jednalo o komplexní uznávací reaudity provedené na žádost těchto subjektů po uplynutí doby platnosti předchozího uznání. Cílem auditů bylo ověřit, zda subjekty i nadále splňují požadavky na odbornou způsobilost, nezávislost a kvalitu výkonu činností v oblasti posuzování bezpečnosti.

10.3 REVIZE VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH PŘEDPISŮ (NSR) S CÍLEM ZOHLEDNIT NAŘÍZENÍ O SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODĚ PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK

Rok 2025 lze z pohledu oblasti bezpečnosti a schvalovacích procesů hodnotit jako období charakterizované zvýšeným počtem úkonů realizovaných v systému OSS, současně s mírným nárůstem počtu správních úkonů v rámci standardních schvalovacích procesů.

Vedle těchto činností došlo také k rozšíření dalších odborných agend nezbytných pro výkon působnosti Drážního úřadu, což kladlo zvýšené nároky na odbornou kvalifikaci a specializaci zaměstnanců. Významným faktorem byl rovněž pokračující nárůst požadavků vyplývajících z evropské legislativy v oblasti bezpečnosti železničního systému, zejména v souvislosti s oblastí zachycení požadavků, novými vzory zpráv o posouzení bezpečnosti a dalšími postupy vycházejícími z metodických dokumentů ERA.

V průběhu roku Drážní úřad pokračoval také v rozvoji a správě podpůrných informačních nástrojů a databází, které jsou nezbytné pro výkon schvalovacích a dohledových činností. Jednalo se zejména o databázi SRD, RDD a databázi schválených subsystémů a prvků ERADIS. Tyto nástroje přispívají ke zvyšování transparentnosti, jednotnosti postupů a efektivitě výkonu státní správy v oblasti železnic.

Rok 2025 tak potvrdil pokračující trend rostoucí náročnosti výkonu agend souvisejících s bezpečností železničního systému, implementací evropské legislativy a správou specializovaných informačních systémů podporujících činnost Drážního úřadu.

11. VÝJIMKY TÝKAJÍCÍ SE SYSTÉMU UDĚLOVÁNÍ OSVEDČENÍ PRO SUBJEKTY ODPOVĚDNÉ ZA ÚDRŽBU

V roce 2025 nebyl evidován žádný případ, ve kterém by bylo využito čl. 15 odst. 1 směrnice 2016/798 umožňující členským státům za stanovených podmínek nahradit povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu vozidla jinými opatřeními než systémem údržby podle čl. 14 uvedené směrnice.

Drážní úřad v hodnoceném období nezaznamenal žádná vozidla ani provozní případy spadající do kategorií, pro které uvedené ustanovení připouští udělení výjimky. Veškeré posuzované případy byly řešeny v souladu se standardním systémem určování a fungování subjektů odpovědných za údržbu vozidel podle platné evropské a národní legislativy.

12. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SMS (SYSTÉM ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI)

Provozovatelé dráhy a železniční dopravci zavádějí a udržují systémy zajišťování bezpečnosti s cílem řídit rizika vyplývající z jejich činnosti a zajistit bezpečné fungování železničního systému. Systém zajišťování bezpečnosti musí odpovídat povaze, rozsahu a oblasti provozu vykonávaných činností a zohledňovat rizika související s činností dané organizace.

Společná bezpečnostní metoda týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti je stanovena nařízením 2018/762. Železniční dopravci zavádějí systém zajišťování bezpečnosti v souladu s požadavky přílohy I tohoto nařízení. Tyto požadavky jsou uplatňovány při posuzování žádostí o vydání, obnovu nebo aktualizaci jednotného osvědčení o bezpečnosti a následně při výkonu dohledu. Provozovatelé dráhy zavádějí systém zajišťování bezpečnosti v souladu s požadavky přílohy II uvedeného nařízení, které se uplatňují při posuzování žádostí o schválení z hlediska bezpečnosti a rovněž při následném výkonu dohledu.

Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti zahrnují zejména:

- vymezení kontextu organizace a rozsahu systému zajišťování bezpečnosti;
- odpovědnost vedení organizace, stanovení bezpečnostní politiky, organizačních rolí, odpovědností a pravomocí;
- identifikaci a řízení rizik a stanovování bezpečnostních cílů;
- zajištění potřebných zdrojů, odborné způsobilosti zaměstnanců, informovanosti, komunikace a řízení dokumentovaných informací;
- řízení provozních činností a změn, včetně řízení rizik vyplývajících z činnosti dodavatelů a dalších subjektů;
- sledování a hodnocení bezpečnostní výkonnosti, provádění vnitřních auditů a přezkoumávání systému vedením organizace;
- přijímání nápravných opatření a soustavné zlepšování systému zajišťování bezpečnosti.

V praxi je plnění těchto požadavků ověřováno jak v rámci posuzování žádostí o jednotná osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti, tak při následné kontrolní a dozorové činnosti Drážního úřadu. V případě zjištěných nedostatků je požadováno přijetí odpovídajících nápravných opatření. Dalším zdrojem informací o fungování systémů zajišťování bezpečnosti jsou výroční zprávy o bezpečnosti předkládané železničními dopravci a provozovateli dráhy.

Významnou součástí systémů zajišťování bezpečnosti je rovněž řízení změn a souvisejících rizik. Pro hodnocení a posuzování rizik se uplatňuje prováděcí nařízení 402/2013, kterým se stanoví společná bezpečnostní metoda pro hodnocení a posuzování rizik. Při změně železničního systému musí navrhovatel nejprve posoudit možný dopad změny na bezpečnost a následně rozhodnout o její významnosti. V případě významné změny se použije proces řízení rizik stanovený tímto nařízením.

Při posuzování významnosti změny musí být zohledněny rovněž všechny bezpečnostně relevantní změny ovlivňující stejnou část systému, které byly provedeny od posledního použití procesu řízení rizik. Tím je zajištěno, aby nebyly jednotlivé dílčí změny posuzovány izolovaně v případech, kdy by jejich souhrnný dopad mohl představovat významnou změnu.

Řádné řízení změn a vyhodnocování jejich dopadu na bezpečnost má význam také při aktualizaci a obnově jednotných osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti. V roce 2025, kdy od zavedení režimu IV. železničního balíčku uplynulo pět let, již významnou součástí certifikační činnosti představovaly rovněž žádosti o obnovu dříve vydaných jednotných osvědčení o bezpečnosti.

V roce 2025 Drážní úřad dokončil práce na metodickém pokynu pro uplatňování prováděcího nařízení 402/2013. Metodický pokyn, platný od června 2025, poskytuje dotčeným subjektům metodickou podporu při aplikaci společné bezpečnostní metody a při posuzování a řízení rizik souvisejících se změnami železničního systému.

13. UPLATŇOVÁNÍ SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ METODY NA SLEDOVÁNÍ

Nařízení 1078/2012 stanoví požadavky na provozovatele dráhy, provozovatele drážní dopravy a subjekty odpovědné za údržbu v oblasti průběžného sledování správného uplatňování a účinnosti procesů a postupů v rámci systému zajišťování bezpečnosti. Toto sledování zahrnuje mimo jiné provozní, organizační a technická bezpečnostní opatření. Jeho cílem je ověřit správné uplatňování systému zajišťování bezpečnosti jako celku, posoudit, zda jsou dosahovány očekávané výsledky, a v případě zjištění významného nesouladu určit a zavést vhodná preventivní nebo nápravná opatření.

Metodický pokyn k vypracování výroční zprávy o bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy zároveň upozorňuje na povinnost předat určité informace, které tvoří zprávu o zkušenostech s uplatňováním nařízení 1078/2012.

Sledování systému zajišťování bezpečnosti provozovatelů drážní dopravy je zaměřeno zejména na:

- zvyšování obecné úrovně bezpečnosti,
- zlepšování vlastního systému bezpečnosti,
- lidské a organizační faktory,
- bezpečnost drážních vozidel a technologií,
- popis prováděného monitorovacího procesu,
- popis způsobu sledování opatření k řízení rizik v kontextu služeb zadávaných třetím stranám,
- informace o případných pochybnostech nebo obtížích spojených s uplatňováním společné metody bezpečnosti v oblasti monitorování.

Z nasbíraných dat vyplývá, že v roce 2025 více subjektů, než v předchozím období deklarovalo využívání ukazatelů pro sledování bezpečnosti. Tyto ukazatele jsou nejčastěji spojeny s výskytem nežádoucích událostí, jako jsou nehody, incidenty, potenciálně nehodové situace, neshody či poškození infrastruktury nebo drážních vozidel, a s hodnocením plnění cílů v oblasti bezpečnosti.

U menších společností je systém sledování nadále založen především na pravidelném hodnocení rizik a provádění auditů a kontrol, včetně přezkoumání řízení.

Ve vztahu ke službám zadávaným třetím stranám jsou nejčastěji využívány tyto formy monitorování opatření k řízení rizik: hodnocení dodavatelů, audity a smluvní ujednání upravující výměnu informací souvisejících s bezpečností, zejména v případě rizik, která zadavatel sám nedokáže účinně řídit.

Na základě informací uvedených ve výročních zprávách lze konstatovat, že u části subjektů zůstává způsob nastavení opatření pro sledování poměrně obecný, což může ztěžovat jednoznačné posouzení skutečné účinnosti zavedených opatření k řízení rizik.

V důsledku toho existuje riziko, že prováděné monitorování neumožňuje dostatečně posoudit skutečnou účinnost zavedených opatření. Provozovatelé každoročně sdílejí své zkušenosti s uplatňováním společné metody bezpečnosti pro sledování (CSM Monitoring). Z pozitivních příkladů vyplývá, že část provozovatelů drážní dopravy a provozovatelů dráhy začlenila monitorovací ukazatele do svých systémů řízení. Tyto ukazatele jsou následně vyhodnocovány a zohledňovány při přijímání konkrétních plánů nápravných opatření.

14. KULTURA BEZPEČNOSTI

Kritéria SMS stanovená v nařízení 2018/762 zavedla právní povinnost rozvíjet a zlepšovat kulturu bezpečnosti v organizacích fungujících na základě systému řízení bezpečnosti. V tomto kontextu lze kulturu bezpečnosti chápat jako vzájemné působení požadavků systému řízení bezpečnosti, způsobu, jakým jim zainteresované osoby rozumějí a vnímají je v souladu se svými postoji, hodnotami a přesvědčeními, a jejich následného jednání, tedy rozhodování a chování.

Kultura bezpečnosti se vyznačuje co nejmenším rozdílem mezi požadavky SMS a jejich skutečným uplatňováním v praxi. V organizacích s rozvinutou kulturou bezpečnosti jsou činnosti jednotlivých zaměstnanců v co největší míře vykonávány v souladu s platnými předpisy. Tyto předpisy zároveň zahrnují požadavky týkající se lidských a organizačních faktorů. Zavedení zásad kultury bezpečnosti vyžaduje aktivní zapojení vedení, které by mělo podporovat chování odpovídající nejvyšším standardům bezpečnosti.

Kulturu bezpečnosti je proto třeba vnímat jako součást širšího celku – její úroveň vyplývá z toho, jak organizace funguje jako celek a jak jsou zaváděny všechny prvky SMS. To se zvláště týká požadavků zavedených novými kritérii SMS v oblasti vedení nebo lidských a organizačních faktorů. Kromě toho se kultura bezpečnosti buduje v každodenních interakcích mezi zaměstnanci a vedením, takže proces jejího rozvoje je dlouhodobý a vyžaduje stálou angažovanost.

Nařízení 2018/762 klade důraz na rozvoj kultury bezpečnosti, kdy bod 7.2.3. obsahuje požadavek, aby organizace vytvořila strategii kontinuálního zlepšování kultury bezpečnosti. Měla by vycházet z využití odborných znalostí a osvědčených metod, aby identifikovala a zohlednila způsob chování ovlivňující různé části systému řízení bezpečnosti. S behaviorálním aspektem kultury bezpečnosti souvisí také bod 7.2.2, který se týká motivace zaměstnanců k aktivnímu jednání pro zlepšení bezpečnosti. Požadavky nových kritérií SMS tedy neznamenají nutnost dosáhnout určité úrovně kultury bezpečnosti, což by bylo obtížné objektivně měřit, ale zdůrazňují význam toho, aby organizace měla promyšlenou a systémovou vizi pro rozvoj této kultury.

V praxi je kultura bezpečnosti ověřována zejména v rámci výkonu státního dozoru nad systémem řízení bezpečnosti při provozování drážní dopravy nebo provozování dráhy, případně v rámci procesu vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti. Její posuzování tvoří součást hodnocení příslušných prvků systému řízení bezpečnosti. V případě zjištění nedostatků jsou následně přijímána a realizována nápravná opatření. Zpětná vazba k uplatňování a rozvoji kultury bezpečnosti je rovněž obsažena v jednotlivých výročních zprávách o bezpečnosti.

Provozovatelé dráhy i provozovatelé drážní dopravy ve svých výročních zprávách uvádějí informace o svém přístupu ke kultuře bezpečnosti a o způsobech jejího rozvoje v rámci organizace. Pro ilustraci jsou dále uvedeny příklady z výročních zpráv již zmíněných společností.

Příklad 1 – Provozovatel dráhy

(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních provozovatele dráhy KŽC Doprava, s.r.o., za rok 2025)

KŽC Doprava, s.r.o. ve své výroční zprávě uvádí kulturu bezpečnosti jako relativně nový prvek systému řízení bezpečnosti v železničním odvětví, který se postupně rozvíjí napříč jednotlivými subjekty železničního sektoru. Přístup ke kultuře bezpečnosti přitom může být podle provozovatelů

vatele dráhy založen na různých modelech a způsobech hodnocení s ohledem na charakter organizace a rizika, se kterými se v rámci své činnosti setkává.

Za důležitou součást kultury bezpečnosti provozovatele dráhy považuje zejména její průběžné hodnocení a sledování účinnosti přijatých opatření. V této souvislosti uvádí následující:

„K informacím vyžadovaným NSA pro hodnocení a sledování kultury bezpečnosti uvádíme následující:

- a) V železničním oboru je kultura bezpečnosti pořád stále novým prvkem, který se postupně rozvíjí napříč podniky, které mají mít zaveden nějaký systém bezpečnosti (dopravci, provozovatelé drah a ECM);*
- b) Modely kultury bezpečnosti mohou být použity různé i s ohledem na různé typy rizik, se kterými se firma setkává. Provozovatel dráhy nedovede posoudit možnosti regulačního dohledu nad stavem kultury bezpečnosti ze strany NSA, domnívá se však, že tyto možnosti dohledu nejsou příliš reálné;*
- c) Metoda hodnocení sloužící k dohledu na kulturu bezpečnosti je u provozovatele dráhy nazvána jako kultura flexibility. Otázka jejího správného nastavení bude prověřena až v delším časovém období, kdy se výsledky mohou projevit, toto období odhadujeme na cca 3-5 let;*
- d) Souhrn činností v rámci provádění kultury bezpečnosti je shrnut ve směrnici KŽCD-12 Kultura bezpečnosti. V praxi se bude jednat především o tři základní formy – školení zaměstnanců, anonymní dotazníková akce mezi zaměstnanci a sledování slabých stránek kultury bezpečnosti ze strany vedoucích zaměstnanců každého stupně řízení.“*

V rámci vlastního podniku provozovatel dráhy realizuje také konkrétní aktivity zaměřené na podporu a rozvoj kultury bezpečnosti:

„K informacím vyžadovaným NSA ohledně aktivit v rámci kultury bezpečnosti ve vlastním podniku uvádíme následující:

- a) k již realizovaným aktivitám patří workshop vedoucích zaměstnanců s vysvětlením přínosů zavedení kultury bezpečnosti a formě, dále pravidelné školení provozních zaměstnanců o dané problematice a anonymní dotazníkové šetření mezi zaměstnanci;*
- b) KŽC Doprava, s.r.o. přijal plán strategie v oblasti kultury bezpečnosti, do nějž jsou zapojeni vedoucí pracovníci, kteří zodpovídají za implementaci jednotlivých opatření. Dalším směrem vývoje bude aplikace a prohlubování zásad kultury bezpečnosti 2.0 dle strategického materiálu ERA;*
- c) Aktuálně je zaveden elektronický systém hlášení závad pro všechny zaměstnance prostřednictvím elektronické komunikace a dále je zřízena schránka pro anonymní podání ve věci závad při bezpečnosti dostupná všem zaměstnancům. O těchto věcech byli zaměstnanci poučeni.“*

Kultura bezpečnosti je podle provozovatele dráhy podporována rovněž prostřednictvím komunikace a spolupráce s externími subjekty:

„Informace ohledně aktivit a komunikace v rámci kultury bezpečnosti vůči externím subjektům:

- a) Provozovatel dráhy KŽC Doprava, s.r.o. je aktivním účastníkem pracovní skupiny v rámci jednání s manažerem infrastruktury, která Pak vytváří nástroj pro vzájemné předávání bezpečnostně významných informací jednak mezi dopravci a manažerem infrastruktury. Tato platforma podporuje možnost tvorby aktivit spojených jak s kulturou bezpečnosti, tak s možnostmi sledování. Bohužel však adekvátní odezva především od dalších účastníků železničního trhu není příliš vysoká;*
- b) v rámci vlastní činnosti, a to zejména vůči svým zákazníkům, pořádá dopravce prostřednictvím svého personálu osvětu v rámci řešení problémových situací v osobní dopravě;*
- c) vrcholní manažeři KŽC Doprava, s.r.o. se osobně aktivně účastní konferencí a setkání, kde je bezpečnost a s ní spojená kultura řešena a v této souvislosti publikují i odborné články, popř. sami organizují přednášky v daná témata.“*

Příklad 2 – Provozovatel drážní dopravy

(zdroj Výroční zpráva o bezpečnosti provozování drážní dopravy dopravce CityRail, a.s., za rok 2025)

CityRail, a.s. ve své výroční zprávě popisuje kulturu bezpečnosti jako postupně se rozvíjející součást systému řízení bezpečnosti. Její rozvoj staví na dlouhodobém přístupu, který zahrnuje aktivní zapojení vedení i zaměstnanců, podporu otevřeného hlášení chyb a nebezpečných situací, průběžné vzdělávání a pravidelné vyhodnocování přijatých opatření. Dopravce zároveň zdůrazňuje, že rozvoj kultury bezpečnosti představuje kontinuální proces, který vyžaduje průběžné sledování a přizpůsobování přijatých opatření.

Vedení CityRail, a.s. přijalo následující zásady pro rozvoj kultury bezpečnosti:

- *„Bezpečnost je na prvním místě a musí být základním východiskem při každém rozhodování na všech úrovních ve firmě.*
- *Žádný zaměstnanec se nesmí bát mluvit, zasáhnout a zastavit práci, pokud je ohrožena bezpečnost.*
- *Kultura bezpečnosti se rozvíjí tam, kde je silné řízení, kde je aktivní účast pracovníků a kde se na každé úrovni organizace setkáme s důvěrou a spoluprací.*
- *Rozvoj kultury bezpečnosti je nikdy se nekončící proces.*
- *Kultura bezpečnosti potvrzuje potřebu podpory lidského faktoru prostřednictvím vhodných technických a organizačních podmínek.*
- *Kultura bezpečnosti identifikuje odpovědnost managementu v oblasti bezpečnosti.*
- *Každý zaměstnanec uznává, že žádná jednotlivá úroveň v rámci společnosti nemá všechny znalosti a informace potřebné k dosažení bezpečnosti.“*

Jednotlivé cíle kultury bezpečnosti u dopravce, které jsou aktuálně prostřednictvím akčního plánu prováděny, jsou tyto:

- „zvýšení informovanosti,
- osvojení si povinnosti hlášení chyb a nebezpečných situací,
- zvýšení flexibility.

Tyto cíle jsou dále rozpracovány do následujících opatření, která jsou pravidelně sledována:

- Seznamování o nových rizicích a změnách směrem k provozním zaměstnancům – provádí se zpravidla formou pravidelných školení, naposledy na jaře 2025.
- Seznamování vedení o identifikovaných rizicích, změnách v provozu – provádí se fakticky prostřednictvím pravidelných provozních porad každý měsíc.
- Vedení provozních zaměstnanců k povědomí ochotně nahlašovat chyby a nebezpečné situace formou vyzvednutí takových hlášení a jejich netrestáním – zavedení této dobré praxe se projevuje v obsahu i četnosti hlášení závad v rámci vlastního informačního systému, kdy se počet hlášení zvyšuje a má i kvalitní obsah.
- Sledování vlivu výše uvedených opatření na zvýšení výkonnosti společnosti, eliminace rizik a nebezpečných situací – informace přináší monitoring interních bezpečnostních ukazatelů, záznamník neshod a také provedené ankety mezi zaměstnanci.

Obecně se dá konstatovat, že u dopravce CityRail, a.s má kultura bezpečnosti již pevné kořeny, což se například v praxi projevilo u MU ze dne 27. 12. 2025, kdy vhodným postupem mezi zaměstnanci došlo k zásadní eliminaci následků. Daná mimořádná událost bude udána jako příklad správného použití zásad kultury bezpečnosti.“

K hodnocení a sledování kultury bezpečnosti dopravce uvádí:

- „V železničním oboru je kultura bezpečnosti pořád stále novým prvkem, který se postupně rozvíjí napříč podniky, které mají mít zaveden nějaký systém bezpečnosti (dopravci, provozovatelé drah a ECM). V dané chvíli lze však bohužel konstatovat, že v rámci vazeb mezi jednotlivými podniky je situace pořád nedobrá. Mnoho nesprávných postupů lze identifikovat na rozhraní dopravce – manažer infrastruktury, a to především v oblasti středního článku řízení, na provozní úrovni je aplikace kultury bezpečnosti zpravidla daleko vyšší. Jedná se především o situace, kdy jsou používány zcela opačné postupy např. při řízení změn a vydávání nových předpisů.
- Modely kultury bezpečnosti mohou být použity různé i s ohledem na různé typy rizik a zaměření firmy, se kterými se firma setkává. Model použitý u dopravce CityRail, a.s. je popsán výše. Dopravce nedovede posoudit možnosti regulačního dohledu nad stavem kultury bezpečnosti ze strany NSA, domnívá se však, že tyto možnosti dohledu nejsou příliš reálné.
- Metoda hodnocení sloužící k dohledu na kulturu bezpečnosti je u dopravce CityRail, a.s řešena formou projednávání výsledků monitorování v rámci porad nejvyššího vedení. Jsou nastaveny ukazatele, přes které lze měřit dosažené výsledky, ale tyto ukazatele slouží pouze k monitoringu, nikoli k proaktivnímu řešení. Nutno však opětovně konstatovat, že ne všechny identifikované problémy lze řešit pouze z pozice dopravce bez součinnosti s dalšími stranami železničního systému.

- *Souhrn činností v rámci provádění kultury bezpečnosti je shrnut v akčním plánu, kdy tento akční plán je průběžně vyhodnocován. V praxi se jedná především o tři základní formy na tomto poli – pravidelné školení zaměstnanců např. s vysvětlením modelů používaných v letectví a příklady z praxe, dotazníkové akce mezi zaměstnanci s následným vyhodnocením ve věci vnímání bezpečnosti napříč firmou a dále jsou vydány informační letáky pro zajištění vzájemné vazby mezi firmou a jejími zaměstnanci.“*

K aktivitám v rámci kultury bezpečnosti ve vlastním podniku dopravce uvádí:

- *„k pravidelně realizovaným aktivitám patří vzdělávací akce, tedy školení zaměstnanců a dále dotazníkové anonymní šetření mezi zaměstnanci pro zjištění, jak vnímají aktivity firmy CityRail, a.s. na poli kultury bezpečnosti;*
- *Dopravce CityRail, a.s. přijal trvalý akční plán zvýšení kultury bezpečnosti, do nějž jsou zapojeni vedoucí pracovníci, kteří zodpovídají za implementaci jednotlivých opatření. Plán je kontinuálně prováděn od roku 2022 bude dále pokračovat. Dalším směrem vývoje bude aplikace a prohlubování zásad kultury bezpečnosti 2.0 dle strategického materiálu ERA. Projekt je veden z úrovně nejvyššího vedení firmy (úroveň CEO+COO), tyto osoby se pravidelně účastní národních aktivit v oblasti kultury bezpečnosti a vzdělávání např. kooperací s ČVUT a dalšími stranami (NSA);*
- *Aktuálně je zaveden elektronický systém hlášení závad pro všechny zaměstnance prostřednictvím portálu provoz CTR, dále je zřízena schránka pro anonymní podání ve věci závad při bezpečnosti dostupná všem zaměstnancům. Každoročně dále probíhá anonymní dotazníková akce ke stavu bezpečnosti a pravidelné porady, kde je téma bezpečnosti a kultury pravidelným tématem. Zpětná vazba je zajišťována vnitropodnikovým občasníkem, který slouží pro komunikaci mezi vedením firmy a výkonnými zaměstnanci v provozu.“*

Informace ohledně aktivit a komunikace v rámci kultury bezpečnosti u dopravce vůči externím subjektům:

- *„Dopravce CityRail, a.s. je aktivním účastníkem úzké pracovní skupiny v rámci spolku nákladních železničních dopravců Žesnad.cz, která vytváří nástroj pro vzájemné předávání bezpečnostně významných informací jednak mezi nákladními dopravci a jednak i vůči NSA CZ a dominantnímu manažerovi infrastruktury. Tato platforma podporuje možnost tvorby aktivit spojených jak s kulturou bezpečnosti, tak s možnostmi sledování. Bohužel však adekvátní odezva především od dalších účastníků železničního trhu není příliš vysoká;*
- *v rámci vlastní činnosti, a to zejména vůči svým zákazníkům, kteří provádí nakládku železničních vozů, pořádá CityRail, a.s. nad rámec svých povinností školení s ohledem na nejčastější závady způsobené přepravci při nakládání vozů, zejména v oblasti naložení a zajištění nákladu. Touto aktivitou se přispívá k eliminaci závad a ke zvyšování povědomí externích firem o bezpečnostních standardech na železnici. Takové aktivity jsou prováděny pravidelně od roku 2022;*
- *Vrcholní manažeři CityRail, a.s. se osobně aktivně účastní konferencí a setkání, kde je bezpečnost a s ní spojená kultura řešena a v této souvislosti publikují i odborné články, popř. sami organizují přednášky v daná témata.“*

ZÁVĚR

Výroční zpráva o činnosti Drážního úřadu celkově hodnotí bezpečnost železniční dopravy a provozování železničních drah v České republice za rok 2025. Podává přehled i informace o stavu postupného plnění a implementace bezpečnostní směrnice 2016/798 do národních právních předpisů.

Drážní úřad v roce 2025 splnil svůj plán v oblasti provádění státních dozorů a v roce 2026 bude pokračovat ve vykonávání kontrolní činnosti u dalších provozovatelů dráhy a dopravců.

Za hlavní prioritu je považována především bezpečnost dráhy a bezpečná přeprava osob a zboží, zejména nebezpečných věcí, které mohou významně zvýšit závažnost nehod a MU. Zároveň probíhá spolupráce s jinými NSA.

© Drážní úřad 2025

Bělehradská 222/128

120 00 Praha 2

<https://du.gov.cz/>

<https://www.facebook.com/drazni.urad>

<https://x.com/DrazniU>

PŘÍLOHA A – EVIDENČNÍ PŘEHLED O NEHODÁCH ZA ROK 2025

Evidenční přehled o nehodách za rok 2025 – podle definic směrnice 2016/798, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách (viz Tabulka 4).

Společné bezpečnostní ukazatele nehod jsou rozděleny do následujících oblastí (CSI vychází z výročních zpráv provozovatelů celostátních a regionálních drah, provozovatelů drážní dopravy):

1. Ukazatele týkající se vážných nehod.
2. Ukazatele týkající se vážně zraněných osob.
3. Ukazatele týkající se usmrcených osob.
4. Ukazatele týkající se nebezpečných věcí.
5. Ukazatele týkající se sebevražd.
6. Ukazatele týkající se původců nehod.
7. Ukazatele týkající se hospodářského dopadu.
8. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti dráhy.
9. Referenční data dopravy a infrastruktury.

Tabulka 4 – Evidenční přehled o nehodách za rok 2025

1.1. Celkový počet těžkých nehod rozdělený podle typu nehody.			
N011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		1
N012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		6
N02	Vykolejení vlaku		5
N031	Nehody na úrovňových přejezdech bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži		2
N032	Nehody na úrovňových přejezdech se zabezpečovacím zařízením ovládaným obsluhou		0
N033	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky bez závor		17
N034	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky a závorami		5
N035	Nehody na úrovňových přejezdech s automatickým zabezpečovacím zařízením s výstražníky, závorami a s kolejovým zabezpečovacím zařízením, kterým se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém dovolující vlaku pokračovat pouze v případě, kdy je úrovňový přejezd na straně uživatele pozemní komunikace zabezpečen a nenarušen.		0
N04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		25
N05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		3
N06	Jiné nehody		5

1.2.1b. Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený podle typu nehody.

PS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		3
PS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
PS02	Vykolejení vlaku		0
PS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
PS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
PS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PS06	Jiné nehody		0

1.2.1c. Celkový počet vážně zraněných zaměstnanců nebo dodavatelů rozdělený podle typu nehody.

SS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		3
SS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SS02	Vykolejení vlaku		0
SS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
SS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		3
SS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SS06	Jiné nehody		0

1.2.1d. Celkový počet vážně zraněných uživatelů úrovňových přejezdů rozdělený podle typu nehody.

LS011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
LS012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
LS02	Vykolejení vlaku		0
LS03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		11
LS04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
LS05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
LS06	Jiné nehody		0

1.2.1e. Celkový počet vážně zraněných nepovolaných osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovňových přejezdů, rozdělený podle typu nehody.

US011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
US012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
US02	Vykolejení vlaku		0
US03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
US04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		13
US05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
US06	Jiné nehody		0

1.2.1g. Celkový počet jiných osob na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený podle typu nehody.			
OSP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OSP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OSP02	Vykolejení vlaku		0
OSP03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OSP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OSP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSP06	Jiné nehody		0
1.2.1h. Celkový počet jiných osob mimo nástupiště rozdělený podle typu nehody.			
OSE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OSE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OSE02	Vykolejení vlaku		0
OSE03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
OSE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
OSE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OSE06	Jiné nehody		0
1.2.2b. Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený podle typu nehody.			
PK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
PK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
PK02	Vykolejení vlaku		0
PK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
PK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
PK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
PK06	Jiné nehody		0
1.2.2c. Celkový počet usmrcených zaměstnanců a dodavatelů rozdělený podle typu nehody.			
SK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
SK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
SK02	Vykolejení vlaku		0
SK03	Nehody na úrovňových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovňových přejezdech)		0
SK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		1
SK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
SK06	Jiné nehody		0

1.2.2d. Celkový počet usmrcených uživatelů úrovnových přejezdů rozdělený podle typu nehody.			
LK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
LK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
LK02	Vykolejení vlaku		0
LK03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		14
LK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
LK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
LK06	Jiné nehody		0
1.2.2e. Celkový počet usmrcených nepovolaných osob, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázána, s výjimkou uživatelů úrovnových přejezdů, rozdělený podle typu nehody.			
UK011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
UK012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		1
UK02	Vykolejení vlaku		0
UK03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
UK04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		8
UK05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
UK06	Jiné nehody		0
1.2.2g. Celkový počet jiných osob usmrcených na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny výše, rozdělený podle typu nehody, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKP011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKP012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKP02	Vykolejení vlaku		0
OKP03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
OKP04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OKP05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKP06	Jiné nehody		0
1.2.2h. Celkový počet jiných osob usmrcených mimo nástupiště rozdělený podle typu nehody, bez ohledu na to, zda k nehodě došlo.			
OKE011	Srážka vlaku s drážním vozidlem		0
OKE012	Srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu		0
OKE02	Vykolejení vlaku		0
OKE03	Nehody na úrovnových přejezdech (včetně střetnutí drážních vozidel s chodci na úrovnových přejezdech)		0
OKE04	Nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama		0
OKE05	Požár nebo výbuch v drážním vozidle		0
OKE06	Jiné nehody		0

2. Celkový počet nehod při přepravě nebezpečných věcí rozdělený podle typu nehody, které je nutné hlásit dle RID.			
N19	Počet nehod, na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, a při nichž nedošlo k uvolnění nebezpečných věcí.		0
N20	Počet nehod, na kterých se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, při nichž došlo k uvolnění nebezpečných věcí.		1
3. Celkový počet sebevražd.			
N07	Počet sebevražd.		200
N08	Počet úmyslných vážných zranění sebe sama		36
4. Celkový počet původců MU rozdělený do následujících kategorií.			
I01	Lomy kolejnic.		1
I02	Vybočení kolejnice a ostatní nespojitosti koleje.		0
I03	Selhání návěstních systémů		0
I041	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		40
I042	Projetí návěstidla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla		133
I05	Lomy kol u provozovaných kolejových vozidel.		0
I06	Lomy náprav u provozovaných kolejových vozidel.		0
5. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod			
	Pouze následkem vážných nehod.		
C13	Náklady spojené s materiální škodou na vozidlech nebo infrastruktuře (vážné nehody).	Kč	19089816
C17	Náklady na škody na životním prostředí (vážné nehody).	Kč	6641956
C14	Náklady na zpoždění v důsledku nehod (vážné nehody).	Kč	
C15	Počet minut zpoždění osobních vlaků (vážné nehody).	minut	60213
C16	Počet minut zpoždění nákladních vlaků (vážné nehody).	minut	12910
6. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti dráhy a jejího uplatňování			
6.1 Zabezpečovací zařízení			
TP01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení		20%
TP02	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení		2%
TP03	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti		0%
T01	Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti		14%

TT01	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení.		0%
TT02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení a automatické zastavení.		1%
TT03	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti.		0%
T02	Procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti.		2%

6.2 Počet úrovnových křížení

T03	Celkový počet úrovnových křížení (aktivních i pasivních)		7662
T06	Celkový počet aktivních úrovnových křížení (se zabezpečovacím zařízením)		4431
T07	Ovládaným automaticky jízdou s výstražnými světly a bez závor		1928
T081	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly		1834
T10	Ovládaným automaticky jízdou se závorami a výstražnými světly a se zabezpečovacím zařízením, zajišťujícím volnost přejezdu.		5
T15	Ovládaným obsluhou		664
T14	Celkový počet pasivních úrovnových křížení (zabezpečené pouze výstražným křížem).		3231

R.T. Referenční data dopravy a infrastruktury

R05	Počet vlakokilometrů v osobní dopravě	million vlako-kilometrů	287,4
R06	Počet vlakokilometrů v nákladní dopravě	million vlako-kilometrů	88,3
R02	Počet osobokilometrů	million osobo-kilometrů	0,0
R07	Počet nákladních tunokilometrů	million tuno-kilometrů	8894
R08	Počet kilometrů trati (u vícekolejných tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem).	km	53392
R03	Počet kilometrů kolejí (započítává se každá kolej vícekolejné železniční trati).	km	15865

PŘÍLOHA B – POKROK V OBLASTI INTEROPERABILITY ZA ROK 2025

1. Trati vyloučené z rozsahu směrnice IOP/SAF (na konci roku)		
1a	Délka tratí vyloučených z rozsahu uplatnění směrnice IOP [km]	59
1b	Délka tratí vyloučených z rozsahu uplatnění směrnice SAF [km]	0
2. Délka nových tratí schválených NSA (během vykazovaného roku)		
2a	Celková délka tratí [km]	28,184
3. Stanice přizpůsobené PRM TSI (na konci roku)		
3a	Železniční stanice vyhovující PRM TSI	0
3b	Železniční stanice v souladu s PRM TSI – částečná shoda s TSI	8
3c	Bezbariérově přístupné železniční stanice	886
3d	Jiné stanice	1750
4. Licence strojvedoucích (na konci roku)		
4a	Celkový počet platných evropských licencí vydaných v souladu s TDD	9 386
4b	Počet nově vydaných evropských licencí (první vydání)	398
5. Počet schválených vozidel podle směrnice o interoperabilitě (během vykazovaného roku v ČR)		
5a	První schválení – celkem	10
5aa	Vagón	0
5ab	Lokomotivy	3
5ac	Tažená osobní vozidla	0
5ad	Ucelená jednotka	3
5ae	Speciální vozidla	4
5b	Vnitrostátní posouzení uvedení typu vozidla na trh v rozšířené oblasti použití – celkem	12
5ba	Vagón	0
5bb	Lokomotivy	10
5bc	Tažená osobní vozidla	2
5bd	Ucelená jednotka	0
5be	Speciální vozidla	0
5c	Schválení typu – celkem	10
5ca	Vagón	0
5cb	Lokomotivy	3
5cc	Tažená osobní vozidla	0
5cd	Ucelená jednotka	3
5ce	Speciální vozidla	4

5d	Schválení udělená po modernizaci nebo obnově – celkem	11
5da	Vagón	2
5db	Lokomotivy	1
5dc	Tažená osobní vozidla	1
5de	Ucelená jednotka	4
5df	Speciální vozidla	3
5e	Schválení ve shodě s typem (čl. 14 odst. 1 písm. e) Nařízení (EU) – celkem	251
5ae	Vagón	0
5eb	Lokomotivy	1
5ec	Tažená osobní vozidla	0
5ee	Ucelená jednotka	206
5ef	Speciální vozidla	44

6. Vozidla vybavená ERTMS (na konci roku)

6a	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS úrovně 1	0
6b	Hnací vozidla včetně vlakových souprav vybavených systémem ERTMS úrovně 2	1159
6c	Hnací vozidla včetně vlakových souprav – bez instalovaného ERTMS	3294

7. Počet zaměstnanců NSA (zaměstnanců na plný úvazek ke konci roku)

7a	Pracovníci FTE, kteří se podílí na osvědčení o bezpečnosti	2
7b	Pracovníci FTE, kteří se podílí na schvalování vozidel	7
7c	Pracovníci FTE, kteří jsou zapojeni do dohledu	12
7d	Pracovníci FTE, kteří se podílí na jiných úkolech týkajících se železnic	4

* Proces autorizace vozidel ve shodě s typem je plně v gesci ERA, Drážní úřad nemá ucelený přehled, neboť tyto údaje jsou k dispozici pouze ERA.

PŘÍLOHA C – SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ CÍLE DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Společné cíle bezpečnosti (CST) byly stanoveny ve směrnici 2016/798 jako minimální úroveň bezpečnosti vyjádřené pomocí kritérií přijatelného rizika, které musí být dosaženy:

- jednotlivými částmi železničního systému
- i systémem jako celek.

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

Rozhodnutím 2012/226 byly vymezeny národní vnitrostátní referenční hodnoty a maximální přípustné hodnoty rizik pro kategorie:

- cestující (CST 1.1 a 1.2),
- zaměstnanci (CST 2),
- uživatelé přejezdů (CST 3.1),
- osoby spadající do kategorie ostatní (CST 4),
- nepovolané osoby v prostoru dráhy (CST 5),
- společnost jako celek (CST 6).

Úroveň rizika se vypočítává na základě počtu obětí na životě a těžce zraněných osob v jednotlivých kategoriích a podle objemu provozní a přepravní práce (v závislosti na CST). **Čím vyšší je hodnota CST, tím vyšší je riziko.** Riziko tedy klesá, pokud vypočtené hodnoty CST klesají.

Porovnání vypočtených hodnot CST s tzv. národními referenčními hodnotami (NRV) ukazuje úroveň bezpečnosti železničního systému v dané zemi.

Tabulka 5 – Úrovně bezpečnosti na základě zhodnocení plnění bezpečnostních cílů Českou republikou

Kategorie rizika			NRV (*10 ⁻⁹) ¹	MWA (*10 ⁻⁹) ²	MWA≤NRV*1,2	Úroveň bezpečnosti
1	cestující	1.1	46,49	18,17	ano	přijatelná
		1.2	0,82	0,41	ano	přijatelná
2	zaměstnanci		16,45	13,46	ano	přijatelná
3	uživatelé přejezdů		237,76	96,98	ano	přijatelná
4	ostatní		2,41	5,42	ne	zhoršená
5	nepovolané osoby		301,26	40,61	ano	přijatelná
6	společnost		591,22	161,19	ano	přijatelná

1 Národní referenční hodnota

2 Vážený průměr v letech 2020–2024

V roce 2025 bylo provedeno Agenturou EU pro železnice v souladu se společnou bezpečnostní metodou definovanou v rozhodnutí 2009/460 hodnocení plnění bezpečnostních cílů. Z výsledku hodnocení vyplývá, že úroveň bezpečnosti železnic zůstává na úrovni EU přijatelná pro všechny kategorie uživatelů železnic, nicméně Česká republika vykazuje možné zhoršení výkonů bezpečnosti v oblasti rizik pro osoby spadající do kategorie „ostatní“.

S přihlédnutím k výsledkům ve shora uvedené tabulce 5, je úroveň bezpečnosti v jednotlivých kategoriích rizika **za posledních 5 let** na přijatelné úrovni, mimo kategorii riziko „ostatní“.

Kategorie rizika 1 „cestující“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($*10^{-9}$) byla v tomto období v kategorii rizika 1.1 – 18,17 (vážený průměr v letech 2020–2024) v kategorii rizika 1.1) a kategorii rizika 1.2 – 0,41 (vážený průměr v letech 2020–2024).

Kategorie rizika 2 „zaměstnanci“

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

Kategorie rizika 3 „uživatelé přejezdů“

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

Kategorie rizika 4 „ostatní“

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

Kategorie rizika 5 „nepovolané osoby“

Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($*10^{-9}$) byla v tomto období 47,91 (vážený průměr v letech 2017–2021). Nejnížší hodnota ukazatele v této kategorii rizika byla 40,60 (vážený průměr v letech 2019–2023). V posledním sledovaném období byla 40,61 (vážený průměr v letech 2020–2024).

Kategorie rizika 6 „společnost“

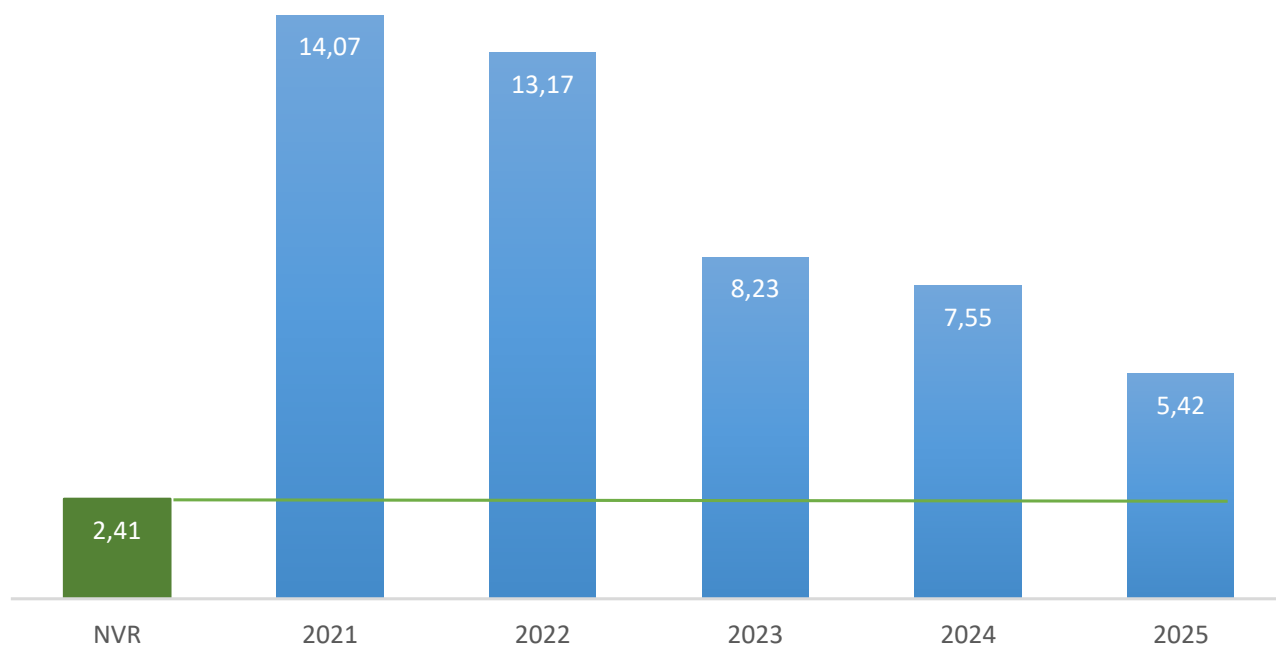
Nejvyšší hodnota ukazatele MWA ($*10^{-9}$) byla v tomto období 233,15 (vážený průměr v letech 2016–2020). Nejnížší hodnota v této kategorii rizika byla v tomto posledním sledovaném období tj. 161,19 (vážený průměr v letech 2020–2025).

Tabulka 6 – Přehled úrovně bezpečnosti na základě zhodnocení plnění bezpečnostních cílů Českou republikou v období 2021–2025

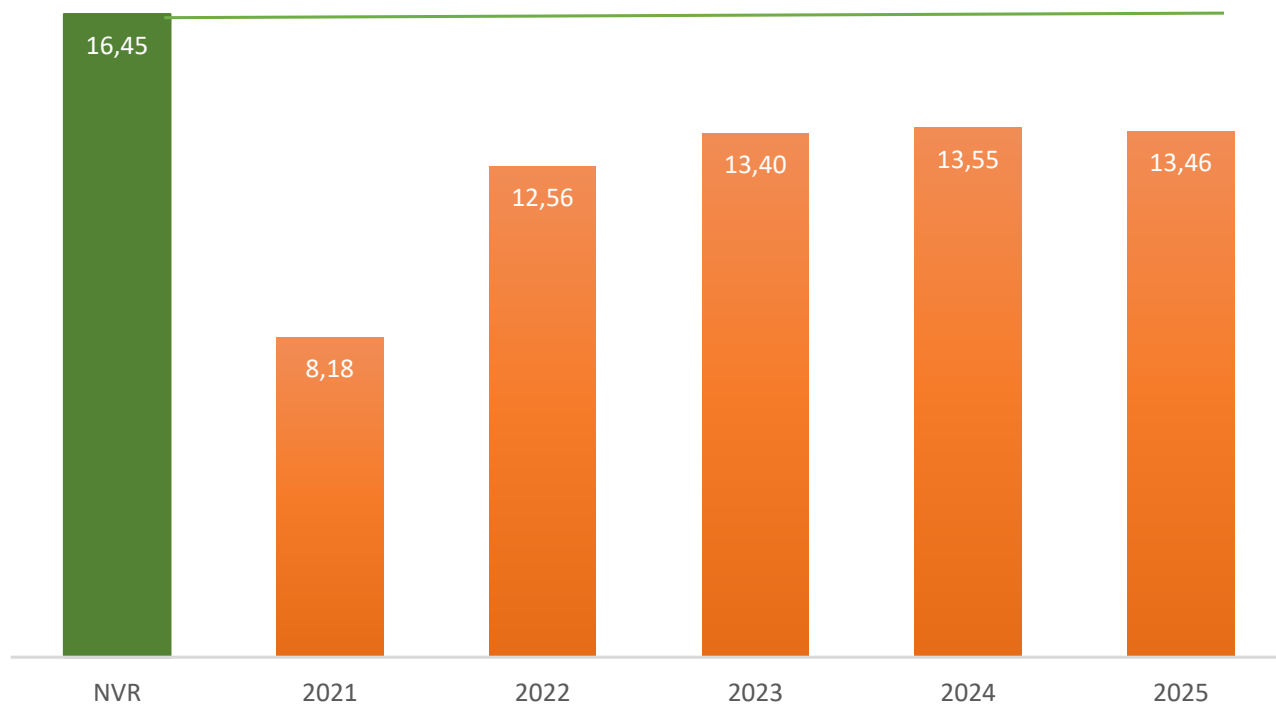
Kategorie rizika			NRV (*10 ⁻⁹) ³	2021	2022	2023	2024	2025
1	cestující	1.1	46,49	16,57	12,49	10,46	12,30	18,17
		1.2	0,82	0,24	0,21	0,18	0,30	0,41
2	zaměstnanci		16,45	8,18	12,56	13,40	13,55	13,46
3	uživatelé přejezdů		237,76	146,39	136,16	131,79	111,57	96,98
4	ostatní		2,41	14,07	13,17	8,23	7,55	5,42
5	nepovolané osoby		301,26	45,73	47,91	42,04	40,60	40,61
6	společnost		591,22	233,15	226,24	202,80	194,07	161,19

V souladu s ustanovením § 55 odst. 5 zákona o dráhách Drážní úřad ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracoval plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy celostátní a drah regionálních a drážní dopravy na těchto dráhách. Opatření obsažená v plánu směřují k naplnění společných bezpečnostních cílů podle předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní cíle pro železniční systém. Tento plán Drážní úřad zveřejnil způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Jak je uvedeno shora, Česká republika vykazuje možné zhoršení výkonů bezpečnosti v oblasti rizik pro osoby spadající do kategorie „ostatní“; v souladu s čl. 5 písm. a) rozhodnutí 2009/460 lze uvést, že pravděpodobnou příčinou obdržených výsledků je zhoršený trend vzniku sledovaných veličin (počet úmrtí a vážených vážných zranění osob spadajících do kategorie ostatní v rámci vážných nehod) v prvních letech období rozhodného pro výpočet hodnoty ukazatele MWA (*10⁻⁹). Jak plyne ze srovnání hodnot uvedených v jednotlivých vyhodnoceních dosažení bezpečnostních cílů zpracovávaných Agenturou Evropské unie pro železnice za jednotlivé kalendářní roky, daný ukazatel, a tím i počet úmrtí a vážených vážných zranění osob spadajících do kategorie ostatní v rámci vážných nehod vztažený k relevantnímu dopravnímu výkonu na síti železničních drah stanovených kategorií, vykazuje sestupný trend, tedy opatření dříve přijatá Českou republikou k dosažení bezpečnostního cíle jsou účinná, jak je vidět na grafu č. 15.

Graf 15 – Kategorie rizika 4 „Ostatní“


Současně Česká republika vykazuje oproti roku 2021 v posledních sledovaných obdobích možné zhoršení výkonů bezpečnosti v oblasti rizik pro osoby spadající do kategorie zaměstnanci, jak je vidět na grafu č. 16.

Graf 16 – Kategorie rizika 2 „Zaměstnanci“


Skutečnosti zakládající vznik rizika v této kategorii lze rozdělit do čtyř oblastí, a to:

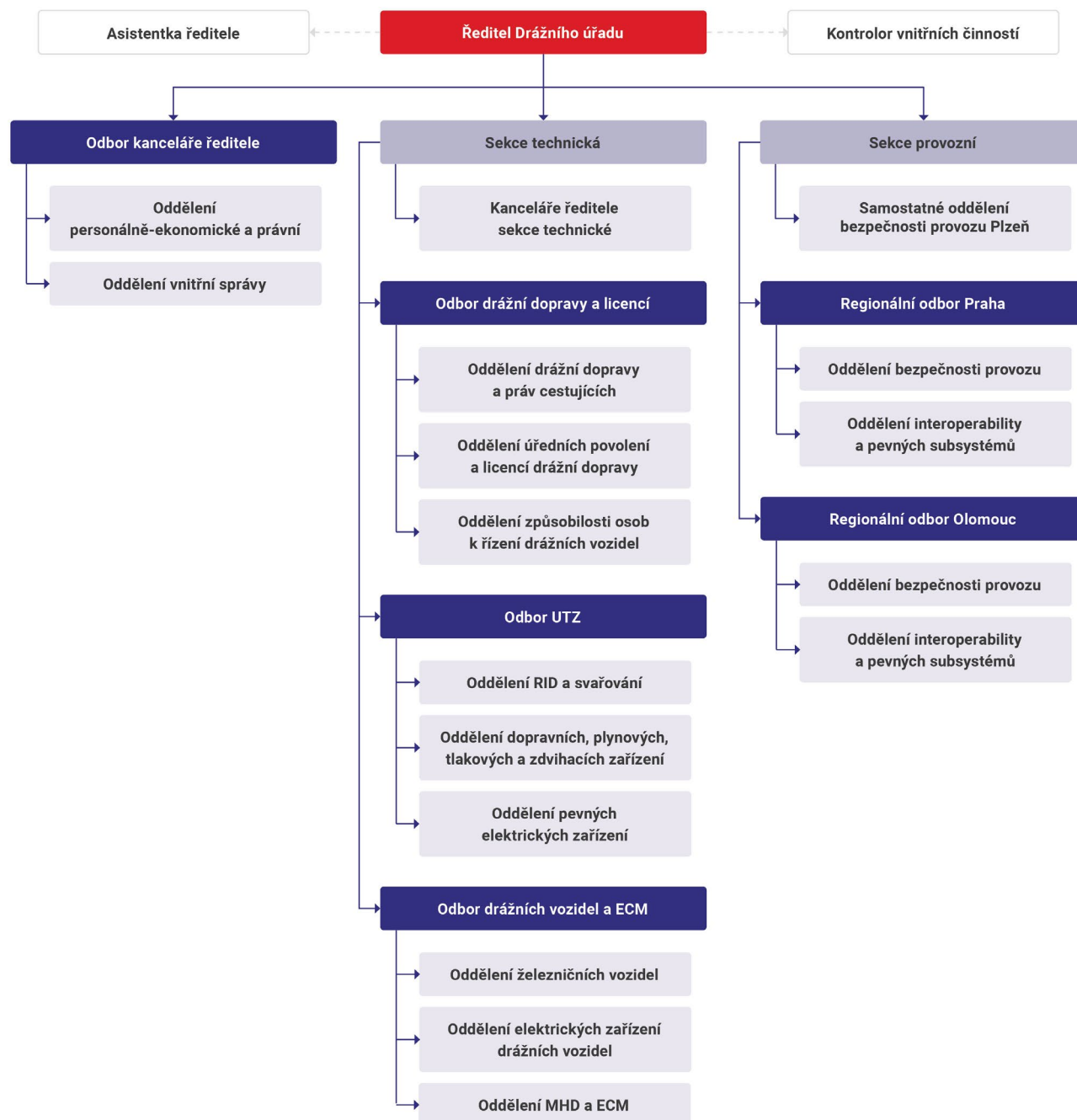
- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná srážkami drážních vozidel,
- úmrtí a těžká zranění zapříčiněná srážkami drážních vozidel se silničními vozidly na železničních přejezdech,
- úmrtí a těžká zranění zaměstnanců při střetech s drážními vozidly při výkonu práce,
- těžká zranění zaměstnance elektrickým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

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

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

PŘÍLOHA D – ORGANIZAČNÍ SCHÉMA DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Obrázek 6 – Organizační schéma do 31. 12. 2025



PŘÍLOHA E – SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Obrázek 1 – Železniční přejezd P6512	24
Obrázek 2 – Chování řidičů na železničních přejezdech (zdroj Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.)	25
Obrázek 3 – Jednotka řady 665 od výrobce CRRC	58
Obrázek 4 – Dílna	60
Obrázek 5 – Železniční dvojkolí	60
Obrázek 6 – Organizační schéma do 31. 12. 2025	90
Tabulka 1 – Analýza všeobecného trendu	14
Tabulka 2 – Překlad odborných pojmů podle směrnice 2016/798	17
Tabulka 3 – Střetnutí na železničních přejezdech v roce 2025 podle jejich zabezpečení (SŽ)	23
Tabulka 4 – Evidenční přehled o nehodách za rok 2025	77
Tabulka 5 – Úrovně bezpečnosti na základě zhodnocení plnění bezpečnostních cílů Českou republikou	85
Tabulka 6 – Přehled úrovně bezpečnosti na základě zhodnocení plnění bezpečnostních cílů Českou republikou v období 2021–2025	87
Graf 1 – Počet nehod, usmrcených osob a vážně zraněných osob za sledované období ..	15
Graf 2 – Celkový počet těžkých nehod rozdělený do následujících kategorií nehod	17
Graf 3 – Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie nehody	18
Graf 4 – Celkový počet usmrcených cestujících rozdělený dle kategorie osob	18
Graf 5 – Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie nehody	19
Graf 6 – Celkový počet vážně zraněných cestujících rozdělený dle kategorie osob	19
Graf 7 – Přehled mimořádných událostí na síti SŽ	20
Graf 8 – Nedovolené jízdy DV za návěstidla zakazující jízdu v letech 2021 až 2025 na železniční síti v ČR	21
Graf 9 – Nedovolené jízdy DV za návěstidla zakazující jízdu v roce 2025 podle důvodu projetí (SŽ)	21
Graf 10.1 – Střetnutí na železničních přejezdech v letech 2021–2025 na celé železniční síti v ČR	22
Graf 10.2 – Střetnutí na železničních přejezdech v letech 2021 až 2025 na síti SŽ	22
Graf 11 – Výkon státních dozorců sekce provozní	41
Graf 12 – Výkon státního dozoru na vlečkách	42
Graf 13 – Počet kontrolovaných přejezdů	43
Graf 14 – Přehled vydaných průkazů způsobilosti dráhy	61
Graf 15 – Licence strojvedoucích dle věku k 31. 12. 2025	64
Graf 15 – Kategorie rizika 4 „Ostatní“	88
Graf 16 – Kategorie rizika 2 „Zaměstnanci“	88

